

UIC COVID-19 TASK FORCE MANAGEMENT OF COVID-19

RAILsiliência, back on the track

Impactos econômicos do Covid-19 no transporte ferroviário

Julho 2020



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

ÍNDICE

Sumário Executivo	4
1. Introdução.....	5
1.1. UIC Covid-19 – Força-tarefa	5
1.2. Impactos econômicos da Covid-19 no transporte ferroviário	6
1.3. Método	6
2. SETOR FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS.....	9
2.1. Cenário de recuperação lenta	9
2.1.1. Ano de 2020.....	10
2.1.2. Ano de 2021.....	12
2.2. Recuperação rápida.....	13
2.2.1. Ano de 2020.....	13
2.2.2. Ano de 2021.....	14
2.3. Resumo de perdas do setor de passageiros.....	15
3. SETOR FERROVIÁRIO DE CARGAS	16
3.1.1. Ano de 2020.....	16
3.1.2. Ano de 2021.....	19
3.2. Cenário de recuperação rápida.....	21
3.2.1. Ano de 2020.....	21
3.2.2. Ano de 2021.....	23
3.3. Resumo de perdas no setor de cargas.....	24
4. MEDIDAS ECONÔMICAS DE SUPORTE	25
4.1. Curto-médio prazo	26
4.2. Longo-prazo	27
4.3. Resumo das medidas econômicas de suporte.....	28
5. CONCLUSÃO	29

Sumário Executivo

A força-tarefa da UIC permitiu uma análise dos impactos na receita do setor ferroviário diante da pandemia da Covid-19. A análise baseia-se em dados fornecidos pelos membros da força-tarefa da UIC Covid-19, coletados em maio de 2020 por meio de questionários e pesquisas documentais realizadas pelo grupo de trabalho da força-tarefa.

Devido ao rigor dos bloqueios e outras restrições impostas pelo governo, as limitações de viagens e a recessão global associada à uma crise econômica histórica e sem precedentes, tendo como base um modelo de recuperação lenta, a UIC estima que as receitas de passageiros e cargas possam perder até US\$ 125 bilhões em 2020 e 2021. No caso de um modelo de recuperação rápida, ou seja, uma forte recuperação em 2021, a UIC estima que as receitas de passageiros e cargas possam perder até US\$ 78 bilhões.

Embora não esteja claro se o vírus vai se desenvolver ainda mais, se ocorrerá uma segunda ou terceira onda envolvendo perdas adicionais, quase todas as empresas ferroviárias adotaram medidas imediatas de ajuste em suas operações, a fim de manter a capacidade mínima exigida e reduzir todos os custos. Os membros da UIC divulgaram suas melhores práticas a esse respeito, compartilharam seus conhecimentos e experiência no espaço de trabalho dedicado ao **Covid-19 na Extranet da UIC**: <https://extranet.uic.org/index.php>, onde seis documentos de orientação foram publicados entre fevereiro e agosto de 2020 e disponibilizados online.

O setor ferroviário está passando por uma crise histórica sem precedentes, exigindo medidas econômicas governamentais de suporte. Os membros da força-tarefa expressaram sua preferência por contribuições financeiras diretas, embora várias outras opções possam ser consideradas: redução de tarifas, redução/eliminação do VAT e outros impostos, garantia de empréstimos, condições equitativas de concorrência entre todos os tipos de transporte. Várias autoridades governamentais já anunciaram que medidas econômicas apropriadas serão adotadas para apoiar o setor ferroviário, com base na devida prioridade.



1. Introdução

1.1. UIC Covid-19 – Força-tarefa

Em fevereiro de 2020 a UIC criou uma força-tarefa reunindo membros, especialistas e associações de transporte ferroviário, com o objetivo de compartilhar e fornecer informações sobre a atual crise causada pelo Coronavírus (Covid-19) e seus impactos para o setor de transporte ferroviário. Com o passar do tempo, a necessidade de orientação levou a força-tarefa a produzir vários documentos operacionais.

Em março foi publicado o primeiro documento de orientação, “Gerenciamento da Covid-19 - Orientação para *Stakeholders* de ferrovia”, reunindo medidas potenciais de ajuda ao setor ferroviário e informações confiáveis a respeito dos desafios enfrentados pelas ferrovias no caso de doenças contagiosas.

Em abril foi publicado um segundo documento de orientação, "Medidas potenciais para restaurar a confiança nas viagens de trem após a pandemia da Covid-19", apresentando diferentes medidas que os *Stakeholders* do setor ferroviário poderiam adotar para aumentar a sensação de segurança dos passageiros.

Em maio foi publicado um terceiro documento de orientação, “RAILsilience - Como o setor ferroviário enfrentou a Covid-19 durante os bloqueios”, abordando a situação durante os bloqueios e as medidas adotadas pelo setor ferroviário na fase de controle da pandemia.



Gerenciamento da Covid-19
Uma série de medidas possíveis
(Março de 2020)



Gerenciamento da Covid-19
Medidas possíveis para restaurar a confiança nas viagens de trem após a pandemia da Covid-19
(Abril 2020)



Gerenciamento da Covid-19
RAILsilience - Como o setor ferroviário enfrentou o Covid-19 durante os bloqueios
(Maio 2020)

Em junho foi publicado um quarto documento: “Gerenciamento do Covid-19: RAILsilience, de volta aos trilhos”, enquanto os membros da força-tarefa da UIC se mobilizavam, imaginando como poderiam continuar a ser RAILsilientes após os bloqueios, ou seja, como se preparar para a retomada em países onde os governos impunham restrições de serviço e para um aumento de passageiros nos trens. Um quinto documento abordando tópicos como “máscaras, ventilação e distanciamento social”, esclarece a situação do uso de máscaras, aborda os benefícios da ventilação adequada e seu impacto no distanciamento social.



Gerenciamento da Covid-19
RAILsilience – De volta aos trilhos
(Junho 2020)



Gerenciamento da Covid-19
RAILsilience – Máscaras, ventilação e distanciamento social
(Julho 2020)

Todos esses documentos estão disponibilizados on-line em: <https://uic.org/covid-19>.

1.2. Impactos econômicos da Covid-19 no transporte ferroviário

Além de questionamentos sobre medidas adicionais de higiene para proteger funcionários e passageiros e conter a propagação do vírus, também surgiram questões sobre o impacto econômico sofrido pelo setor, tanto para cargas quanto para passageiros. Este documento oferece uma estimativa dos impactos da pandemia da Covid-19 sobre a receita do setor ferroviário.

A interrupção e a retomada dos serviços foram relatadas pelos membros da força-tarefa da UIC durante os períodos de bloqueio, através de informações atualizadas a respeito de suas atividades, de acordo com a situação a nível nacional. Globalmente, as restrições aos serviços e à mobilidade individual, combinados com a recomendação das autoridades para não viajar, levaram a uma redução do volume de passageiros de aproximadamente 80% para todos os serviços ferroviários nacionais durante os bloqueios. Para os serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros, o volume de passageiros caiu quase 100% para todos os operadores, em função do fechamento internacional de fronteiras para passageiros. Para operações de carga, os volumes foram atingidos com uma perda média estimada entre 10 e 15% para a maioria dos operadores.

Devido ao rigor dos bloqueios, às restrições de viagens e à recessão global prevista, a UIC decidiu considerar dois cenários para o setor de cargas e passageiros para o segundo semestre de 2020 e o ano inteiro de 2021: recuperações lentas e rápidas, descritas na seção “Método”.

1.3. Método

A UIC criou um banco de dados alimentado por informações econômicas de diferentes organizações internacionais. Um modelo econométrico foi criado e testado, graças a um software para simulações econômicas, desenvolvido pela Universidade de Milão Bicocca (SPSS, STATA), o qual também se utilizou das seguintes fontes:

- Dados de receita fornecidos regularmente e anualmente pelos membros da UIC, que integram um grupo de trabalho de estatísticas, principal base de cálculo. Para esta primeira estimativa de perdas, 2019 foi mantido como o ano de referência para o cálculo das receitas em 2020 e 2021.
- Dados detalhando as perdas de receita incorridas durante o primeiro semestre de 2020 e estimativas até o final de 2021, fornecidas diretamente à força-tarefa pelos membros.
- A tendência para junho de 2020 segundo a OCDE, se baseia numa dupla hipótese de cenário com perspectiva de um único ou um duplo golpe.
- Dados do estudo do BCE revelam impactos moderados e severos sobre o PIB real, em relação à Europa.
- A visão do Fundo Monetário Internacional e da World Economic para abril de 2020 (as perspectivas para junho de 2020 foram divulgadas e serão levadas em consideração na próxima atualização da estimativa).
- O Banco Mundial está disponível na Global Economic Prospect¹

Segundo esse modelo econômico e devido à situação instável e sem precedentes, que está evoluindo e mudando a cada dia, dois cenários foram considerados:

➤ Recuperação lenta

O primeiro cenário considera, ainda neste ano, uma demanda de viagens enfraquecida pelo impacto da recessão global sobre os empregos e confiança, impactando também a operação de carga. Nesse cenário, uma lenta recuperação do setor ferroviário ocorre no segundo semestre de 2020 e também em 2021. Espera-se que a demanda de passageiros no ano inteiro caia uma média de até 30% em comparação a 2019, enquanto o setor de carga deverá diminuir em média de até 10%, quando comparado a um ano atrás. Nesse cenário, presume-se que a confiança dos passageiros permaneça baixa, o que pode ser explicado diante da decisão de retomar as operações enquanto o risco de disseminação do Covid-19 ainda estava alto. Nesse cenário, os custos do setor ferroviário permanecem altos, em função da manutenção dos custos fixos e de uma menor utilização dos vagões, gerando gastos com pequenos reparos, mantendo as baterias em um nível de carga utilizável, garantindo a segurança e a proteção dos *rakes*, normalmente armazenados em locais distantes, incluindo viagem de retorno sem carga.

➤ Recuperação rápida

O segundo cenário pressupõe a continuidade da crise no segundo semestre de 2020, após restrições de viagens que já duram vários meses, com uma recuperação econômica gradual ocorrendo em 2021. A previsão é a de que as receitas de passageiros diminuam em 2020 a uma taxa semelhante à da recuperação lenta (perdas atingindo até um terço das receitas em 2020, quando comparadas às receitas de 2019), como na receita de cargas (perdas de aproximadamente 10% em 2020 quando comparadas às receitas de 2019). Nesse cenário, apesar de uma profunda recessão e da perda da confiança dos viajantes, é esperado que os pacotes de ajuda governamentais, inclusive para fins ambientais, ajudem a atrair a demanda de passageiros em 2021, em percentagens diferentes, dependendo de cada país e de acordo com sua capacidade de retomada nesse cenário. Quanto à demanda anual de passageiros em 2021, se prevê um declínio médio de até 4% em comparação a 2019, enquanto o setor de cargas deve diminuir em média 3% quando comparado há um ano atrás.

Além disso, a UIC conduziu uma pesquisa e coletou dados diretamente dos membros sobre suas perdas de receita e as entradas correspondentes foram integradas ao modelo econômico

Como os membros da UIC continuam fornecendo dados atualizados sobre as receitas, o banco de dados associado à UIC continuará sendo atualizado e como tal, as estimativas sobre o impacto econômico do Covid-19 no transporte ferroviário, regularmente divulgadas.

Este documento discute os impactos econômicos considerando três regiões do mundo:

- Ásia-Pacífico, onde os rendimentos mais importantes para os passageiros estão na China, Japão, Coreia do Sul e Índia.
- Território Europeu, o qual inclui a Rússia,
- e o resto do mundo, incluindo a América do Norte, América Latina, Oriente Médio, principalmente Irã, Turquia e África.

É importante observar que este documento não aborda a difícil situação do fluxo de caixa, com baixa ou mesmo nenhuma receita, agravada pelo crescente número de solicitações de

reembolso. De fato, um grande número de passageiros costuma optar por reembolso em dinheiro, em vez de comprovantes de crédito, assim que as informações de cancelamento de trens são recebidas ou após a decisão dos viajantes de não pegar o trem. Além disso, este documento não aborda os impactos sofridos por consequência das vários protocolos relacionados à Covid-19, como medidas específicas de limpeza e desinfecção e fornecimento de equipamento de proteção pessoal (EPI) para funcionários da linha de frente e do escritório, que podem fazer com que o setor ferroviário incorra em despesas adicionais.



2. SETOR FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

2.1. Cenário de recuperação lenta

O principal fator que sustenta a previsão de uma recuperação lenta é a redução da demanda de passageiros, já que alguns países continuam com bloqueios e com suas fronteiras fechadas para impedir a propagação do vírus, a qual tem um enorme impacto no setor ferroviário. Além disso, sem a confiança do cliente, espera-se que as receitas do transporte de passageiros diminuam, apesar das ações de marketing implementadas pelos operadores ferroviários, como políticas de estimulação de preços (por exemplo, redução de vendas de bilhetes, reembolso total e troca sem taxa durante o verão...).



2.1.1. Ano de 2020

Olhando para as receitas, a estimativa mostra mais de US\$ 36 bilhões em perdas no primeiro semestre de 2020 e uma queda contínua no segundo semestre, tendo um impacto menor, ou seja, de perdas de aproximadamente US\$ 23 bilhões em receitas na segunda parte do ano, ou seja, quase US\$ 60 bilhões em 2020 (Figura 1).

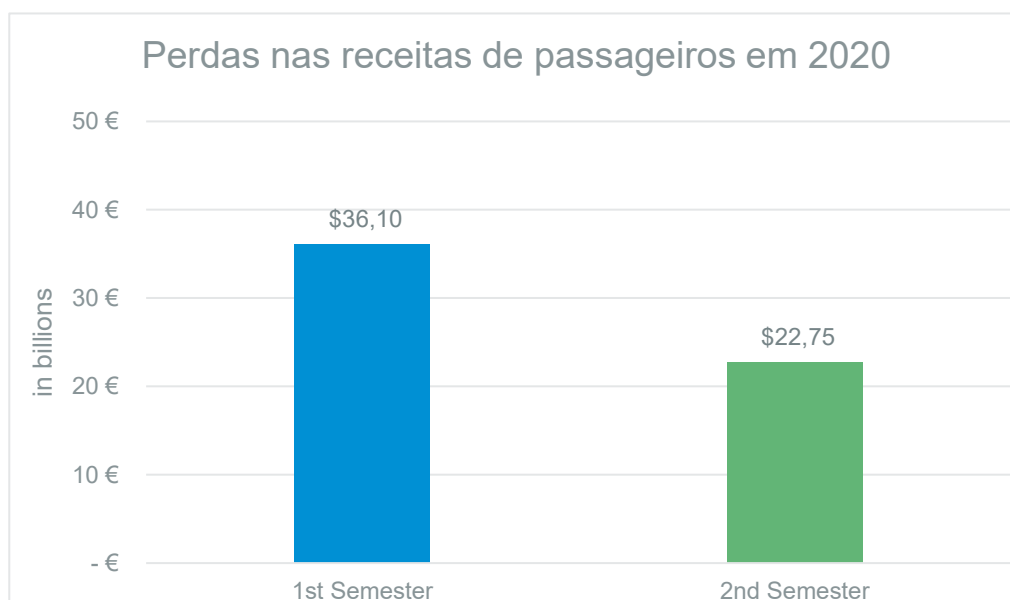


Figura 1 Perdas de receita no setor de passageiros em todas as regiões em 2020

Quando as perdas de receita são discriminadas por região, algumas diferenças podem ser observadas (Figura 2). Na Ásia, a primeira região a sentir o impacto da crise da Covid-19, as perdas foram imediatas no primeiro semestre de 2020, mais de US\$ 20 bilhões, mas está sendo assim também com a recuperação. A redução rápida das perdas na Ásia é impulsionada pela rápida recuperação da China, um importante *player* no setor de passageiros em termos de receita, conforme dados recentes publicados pelo país. A progressiva retomada das viagens na Europa favorece a recuperação no segundo semestre do ano, com perdas reduzidas de US\$ 15 bilhões na primeira parte do ano para 11 bilhões de dólares.

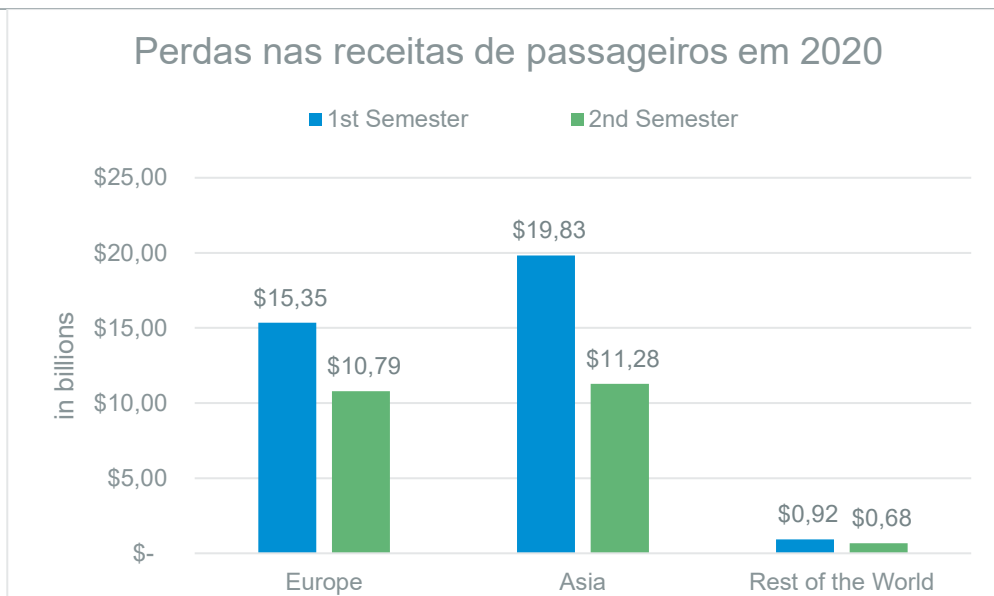


Figura 2: Perdas nas receitas de passageiros em 2020, cenário de recuperação lenta

Conforme exposto, enquanto todas as regiões terão perdas nesse cenário, a maior parte das receitas perdidas vem da Ásia e da Europa, onde já existe um mercado ativo de trens de passageiros. De fato, a Figura 3 demonstra que 53% das perdas estão localizadas na Ásia, enquanto 44% estão na Europa. Em outras partes do mundo, as perdas são menos significativas, pois o transporte ferroviário de passageiros não desempenha um papel tão importante no setor.

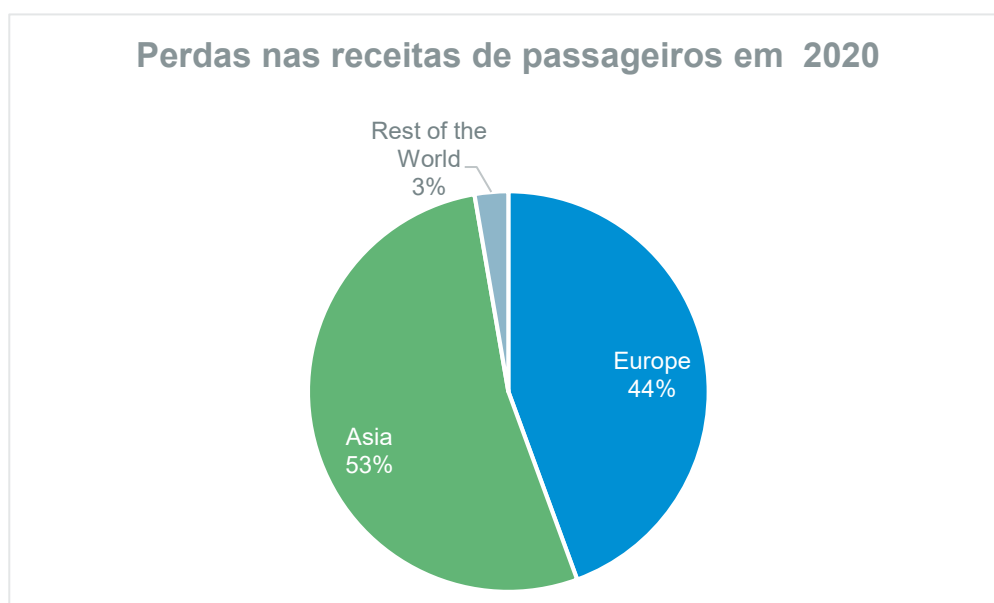


Figura 3: Percentagem de perdas de receita de passageiros em 2020 por região (cenário de recuperação lenta)

Globalmente, as perdas totais de passageiros são estimadas em US\$ 60 bilhões em 2020, e essa lenta recuperação continuará a impactar o negócio de passageiros em 2021.

2.1.2. Ano de 2021

Em 2021, a estimativa de perdas é de aproximadamente US\$ 22 bilhões, como pode ser visto na Figura 4.

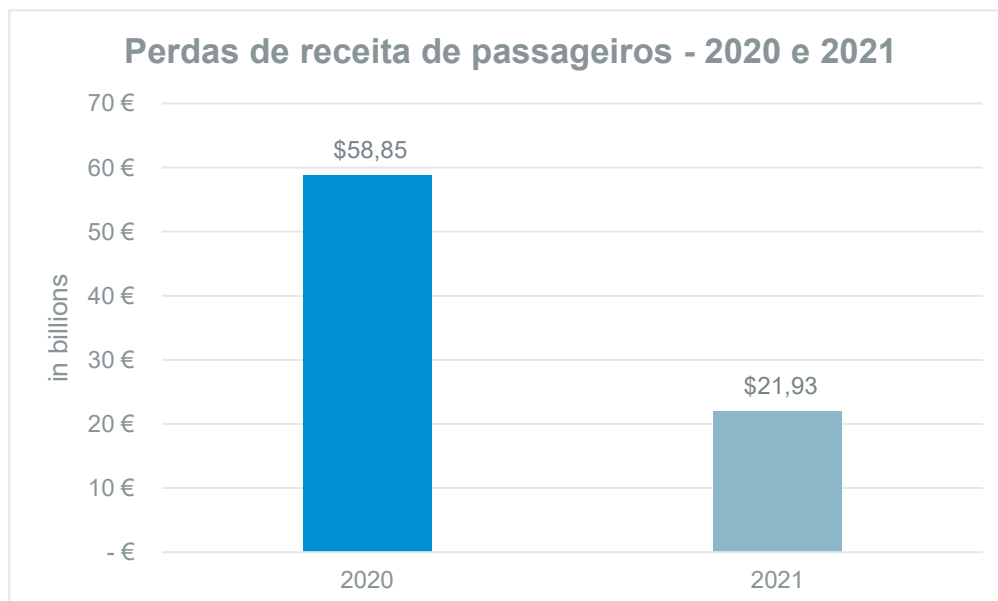


Figura 4: Perdas de receita de passageiros em todas as regiões em 2020 e 2021 (cenário de recuperação lenta)

Analisando as perdas por área geográfica, o cenário que se apresenta é o de que a Covid-19 continuará atingindo a Ásia, em função das dificuldades para pôr fim a essa pandemia. É esperado que o comportamento cauteloso dos viajantes continue afetando a demanda de viagens em todo o mundo.

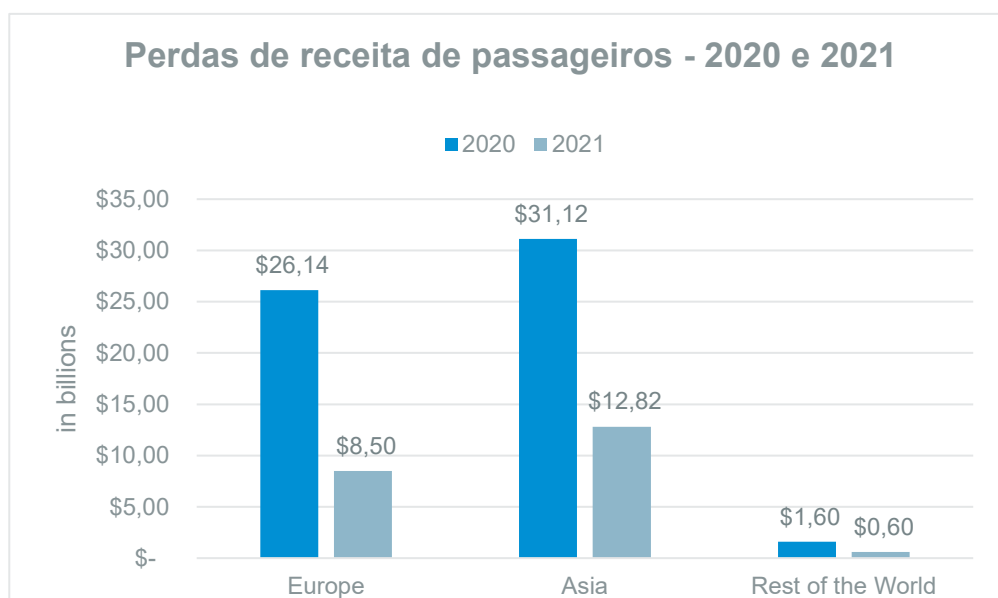


Figura 5: Perdas de receita de passageiros por região em 2020 e 2021 (cenário de recuperação lenta)

2.2. Recuperação rápida

De acordo com o cenário de recuperação rápida, a tendência é a de que a Covid-19 tenha um impacto menor na segunda metade deste ano (2020) e em 2021.

2.2.1. Ano de 2020

No cenário de recuperação rápida as perdas para o primeiro semestre de 2020 são quase as mesmas do cenário de recuperação lenta, mas no segundo semestre de 2020, espera-se que as perdas sejam significativamente menores. A estimativa das perdas no segundo semestre de 2020 será reduzida para US\$ 10,5 bilhões globalmente quando comparada aos US\$ 23 bilhões do cenário de recuperação lenta (Figura 6). Nesse cenário de recuperação rápida, as perdas no segundo semestre de 2020 são significativamente menores do que no cenário de recuperação lenta.

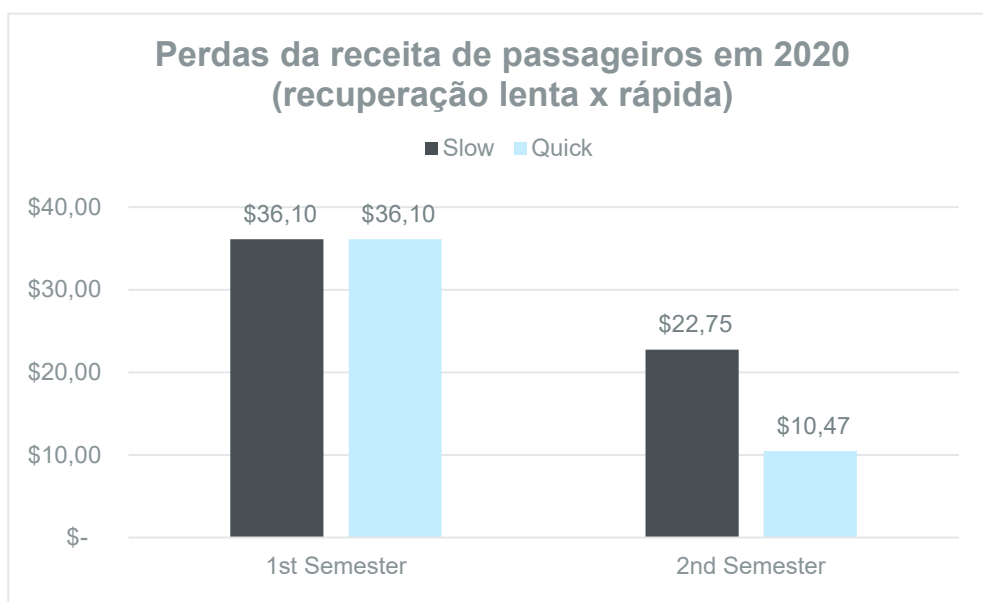


Figura 6: Perdas de receita para passageiros em 2020 em todas as regiões/semestre (cenário de recuperação lenta e rápida)

Quando analisada por região (Figura 7), a Ásia deverá registrar as maiores perdas absolutas em 2020, em torno de US\$ 24 bilhões. A Europa terá uma queda mais lenta, devido às medidas de apoio governamentais, provocando perdas de US\$ 21 bilhões em 2020.

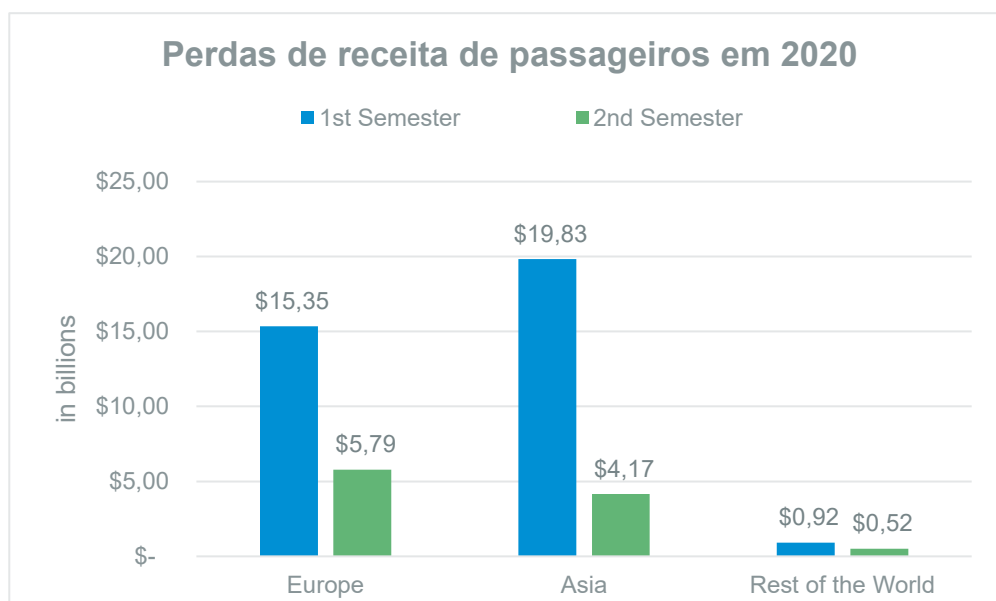


Figura 7: Perdas de receita de passageiros em 2020, por região (cenário de recuperação rápida)

2.2.2. Ano de 2021

Nesse cenário as perdas se mantem em 2021, pois a pandemia estará gradualmente, mas não totalmente contida. As perdas estimadas serão, no mínimo, de US\$ 6,2 bilhões em 2021 (Figura 8).

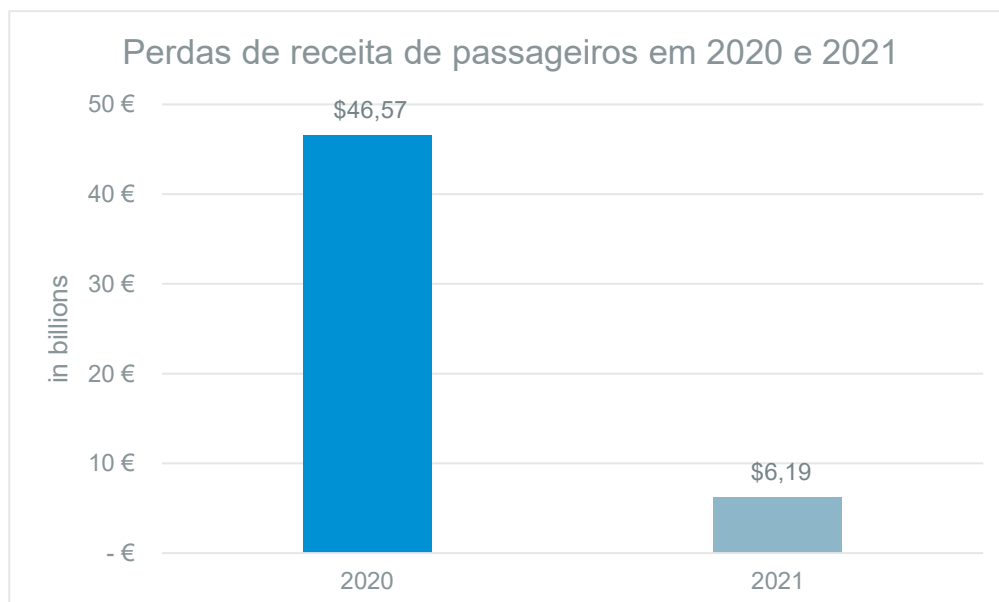


Figura 8: Perdas de receita de passageiros em 2020 e 2021 em todas as regiões (cenário de recuperação rápida)

Quando analisado por região, observa-se novamente que a Ásia e a Europa são as regiões mais afetadas. No caso da Ásia, a recuperação prevista reduz as perdas para US\$ 2 bilhões em 2021 e na Europa, para quase US\$ 4 bilhões.

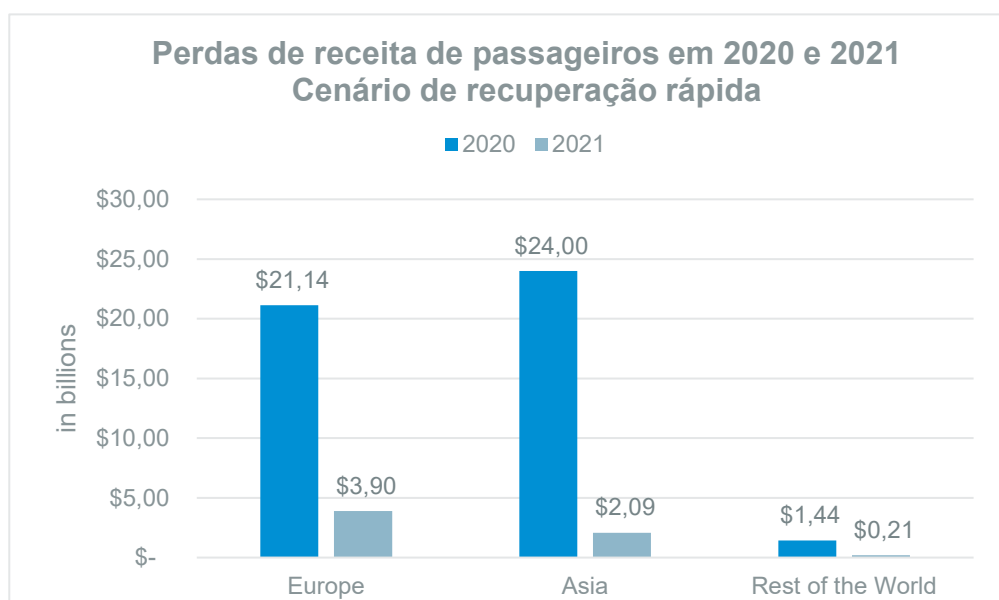


Figura 9: Perdas de receita de passageiros nos dois semestres de 2020 e em 2021, por região (cenário de recuperação rápida)

2.3. Resumo de perdas do setor de passageiros

Claramente o cenário de recuperação lenta se traduz através de grandes perdas nas atividades de passageiros em 2020, permanecendo significativamente altas no médio prazo: são duas vezes mais altas em 2021 em comparação com 2020 no cenário de recuperação rápida da Europa e do resto do mundo, mas a proporção é 6 vezes entre 2020 e 2021 para a Ásia. Observando o percentual de quebra, as perdas de receita de passageiros em comparação com o ano de 2019 podem ser vistas na Tabela 1 em cada cenário.

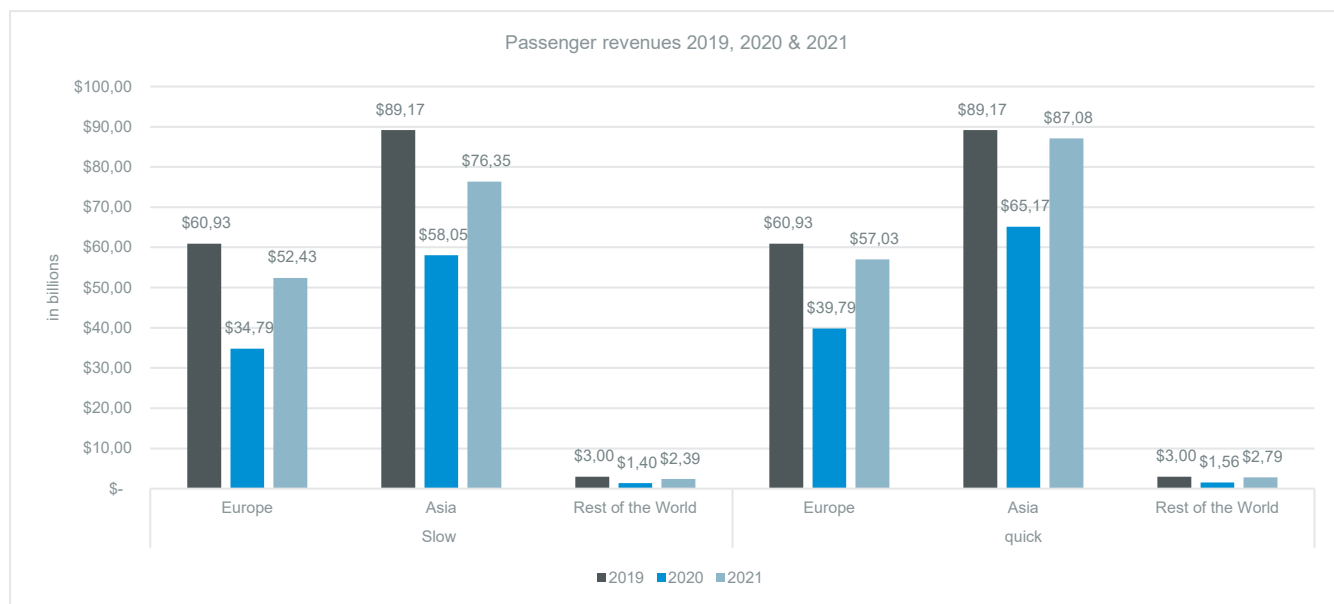
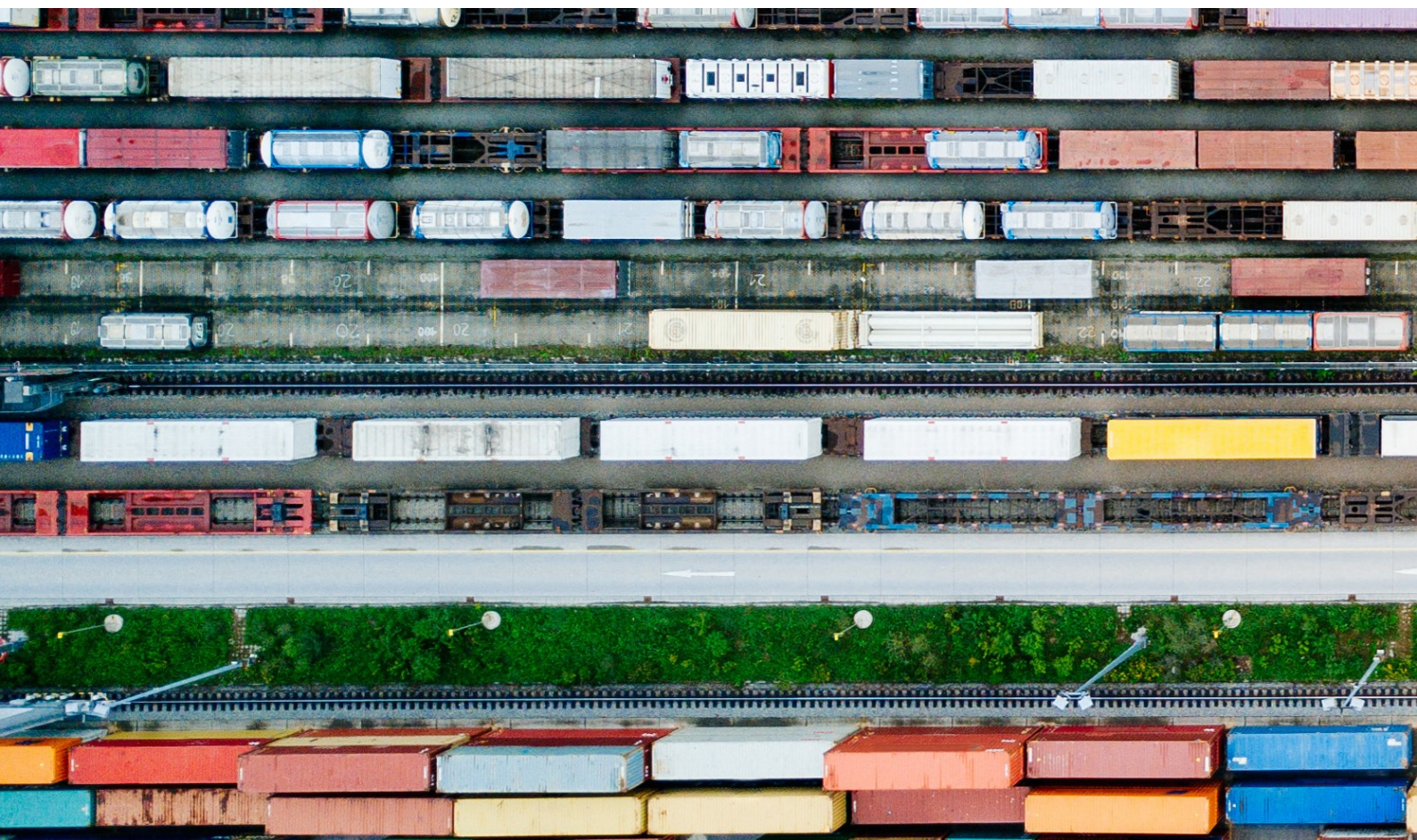


Tabela 1: Perdas de receita de passageiros quando comparadas com 2019



3. SETOR FERROVIÁRIO DE CARGAS

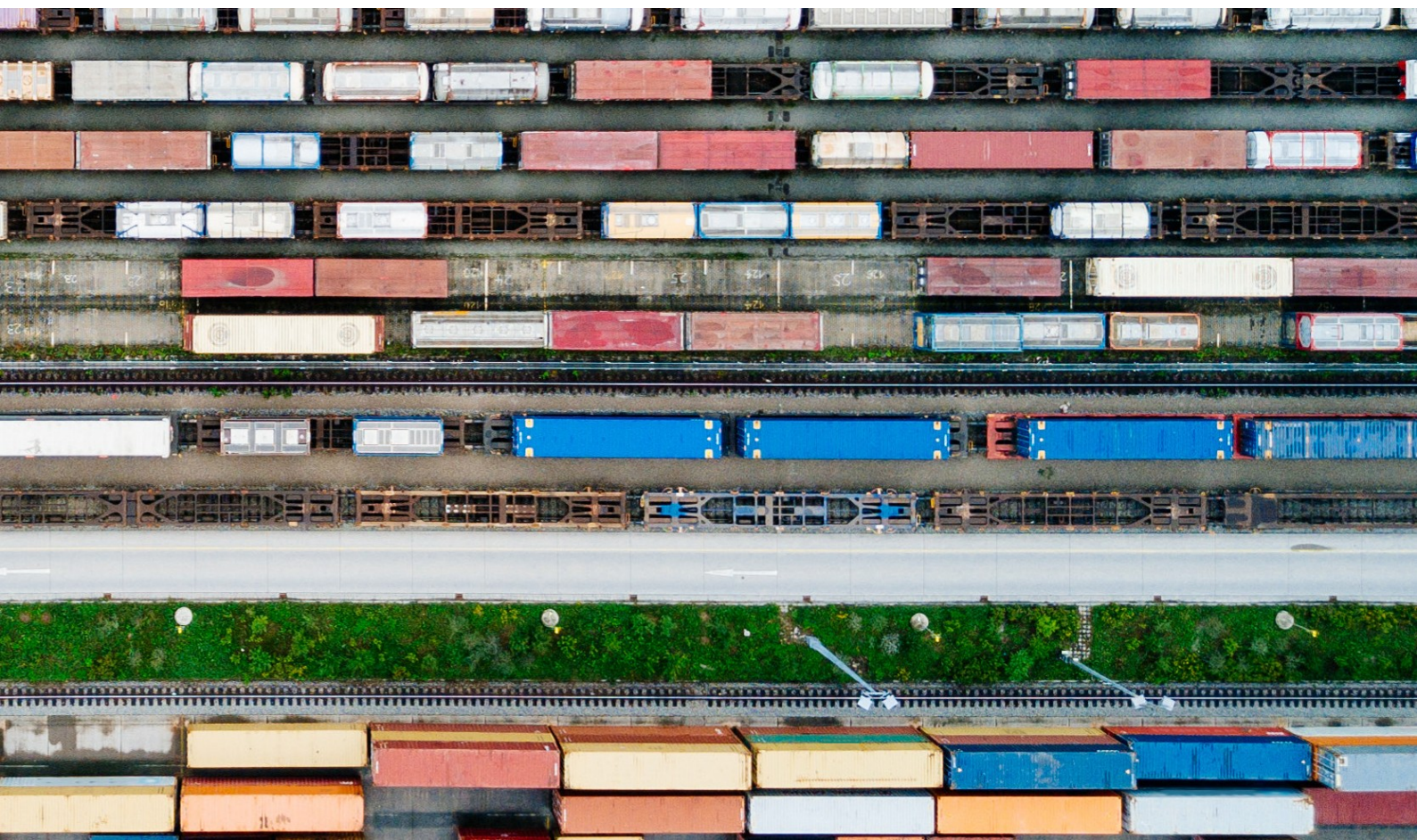
O impacto no setor de cargas não pode ser comparado ao de passageiros, pois as atividades são diferentes e os bloqueios durante a crise da Covid-19 deram origem à uma mudança de rumo para a ferrovia. Além disso, enquanto muitas fronteiras estavam fechadas ao tráfego de passageiros, as fronteiras permaneciam abertas para cargas. Diante disso, a atividade industrial foi afetada em alguns países, o que provavelmente implicará numa redução do fluxo do transporte de mercadorias.

3.1 Cenário de recuperação lenta

Num cenário de recuperação lenta, as perdas das atividades de carga no primeiro semestre de 2020 serão menores do que no segundo semestre. A maioria dos países testemunhou uma mudança de rumo para a ferrovia durante os bloqueios, principalmente na China, mas também na Europa. A América do Norte e a América Latina entraram na crise com um atraso e a diminuição do tráfego foi observada a partir de março / abril de 2020. No entanto, esse cenário de recuperação lenta pressupõe que a atividade da indústria continuará em um nível inferior em relação ao período pré-pandemia, resultando numa redução do fluxo de transporte de mercadorias a longo prazo.

3.1.1. Ano de 2020

Observando as receitas, a estimativa mostra quase US\$ 12 bilhões de perdas no primeiro semestre de 2020 e uma queda contínua no segundo semestre, chegando a US\$ 14 bilhões (Figura 10).



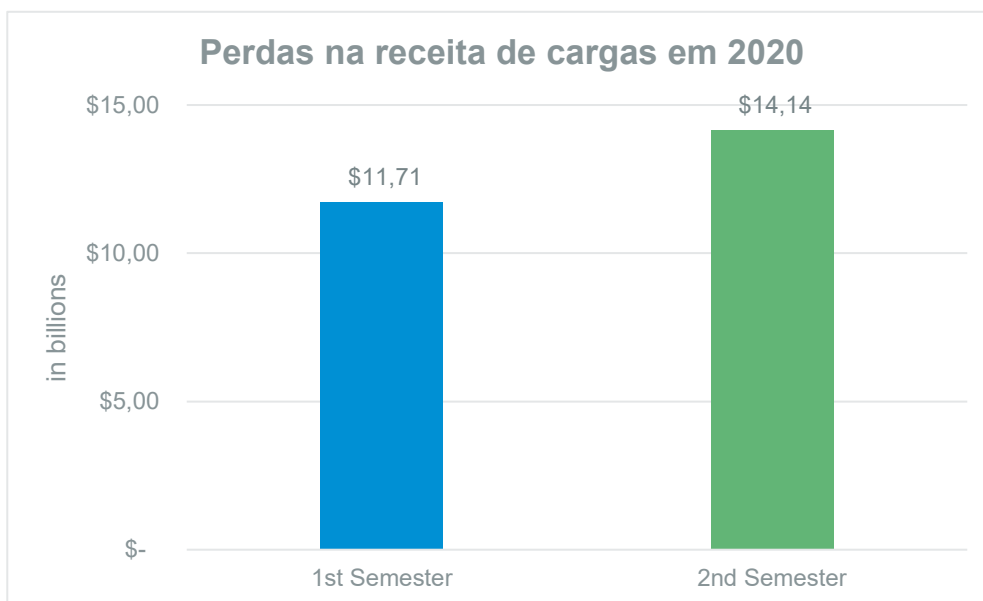


Figura 10: Perdas de receita no setor de cargas nos dois semestres de 2020 em todas as regiões (cenário de recuperação lenta)

Devido à importância do setor de cargas na América do Norte, ao observar as perdas em nível regional, a Ásia parece relativamente menos impactada, seguida pela Europa (incluindo a Rússia). Embora o cenário sugira que o desempenho do transporte ferroviário de cargas na China esteja em um bom nível, a redução da atividade produtiva nesse cenário pode explicar porque as perdas continuam no segundo semestre de 2020.

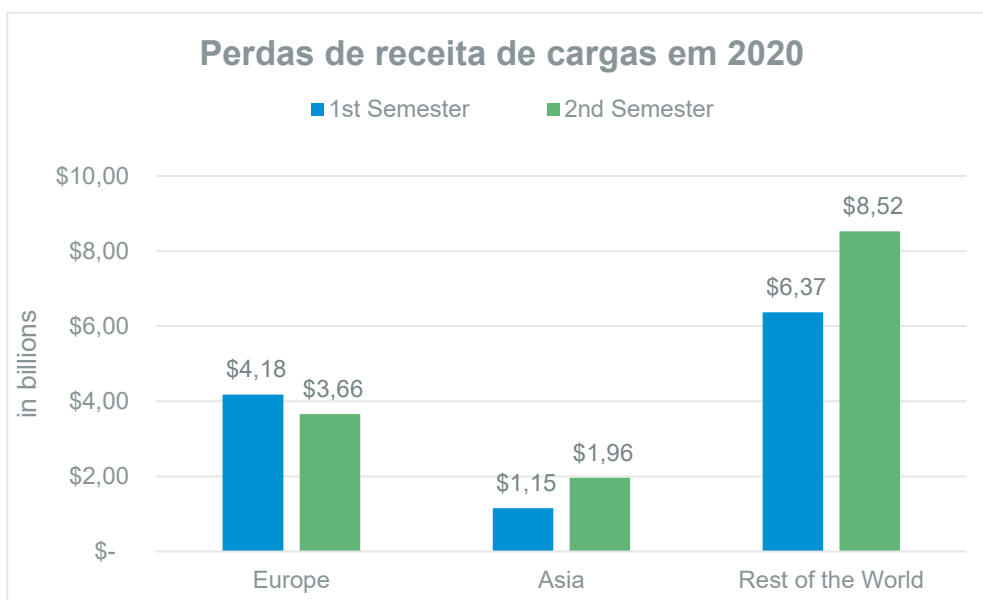


Figura 11: Perdas de receita de cargas por semestre em 2020 por região (cenário de recuperação lenta)

Quando o impacto é analisado em termos de percentagem, podemos notar que a categoria “Resto do mundo” registra a maior perda de receita, sendo 54% no primeiro semestre de 2020 e 60% no segundo (Figura 12).

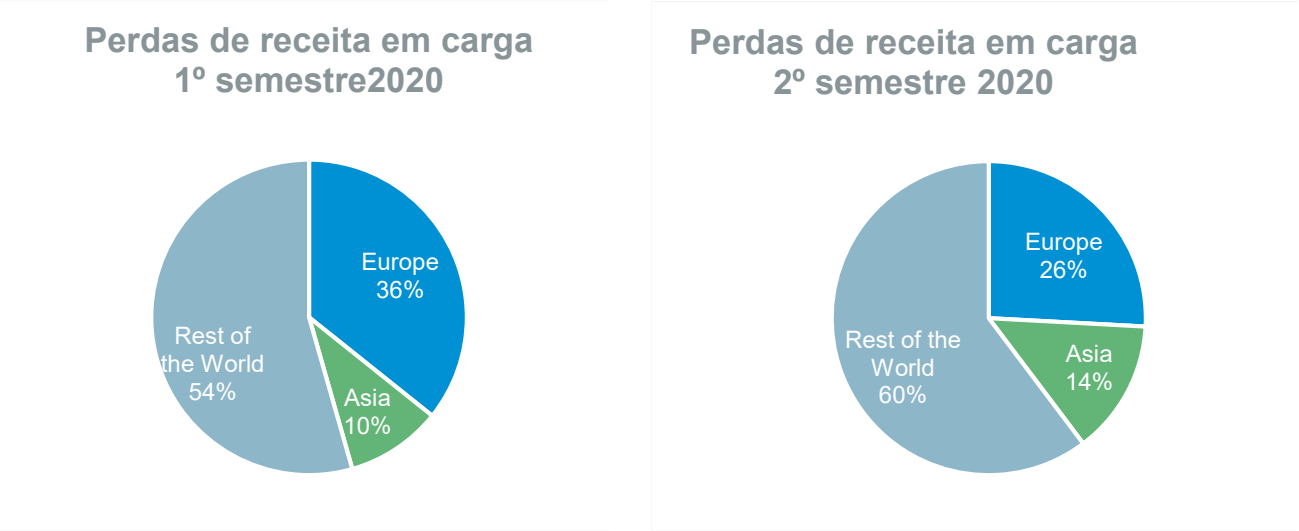


Figura 12: Percentual de perdas de receita de cargas em 2020 por semestre e por região (cenário de recuperação lenta)

3.1.2. Ano de 2021

No cenário de recuperação lenta, as perdas para os operadores ferroviários de carga em 2021 são estimadas em US\$ 19 bilhões (Figura 13).

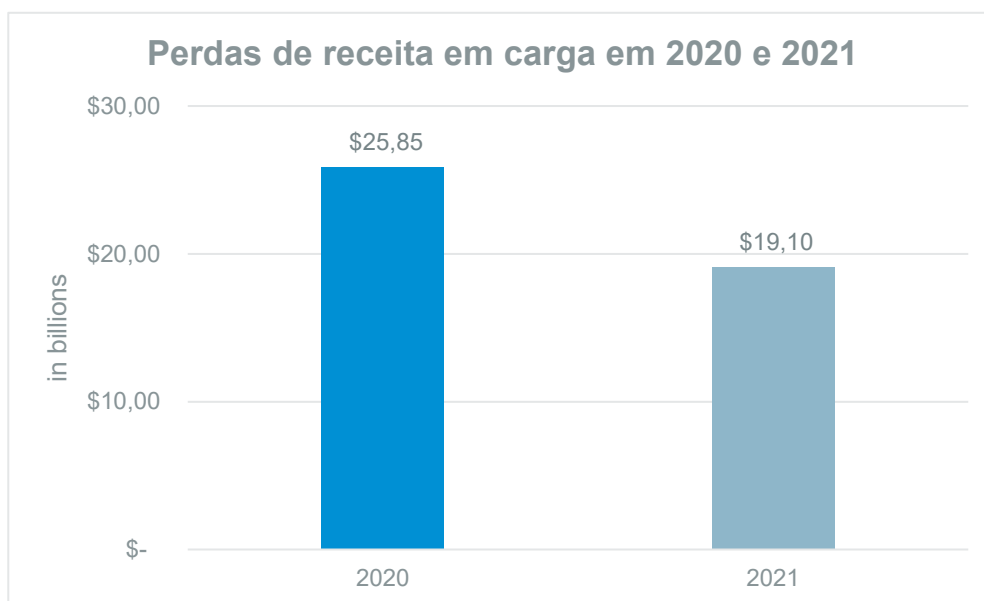


Figura 13: Perdas de receita de carga em 2020 e 2021 em todas as regiões em US\$ bilhões (cenário de recuperação lenta)

Comparando as diferentes regiões do mundo, o impacto econômico é estimado em US\$ 4,4 bilhões para a Europa, US\$ 1,7 bilhão para a Ásia e US\$ 13 bilhões para o “Resto do mundo” (Figura 14). À medida que o tempo passa, a contar do início de 2020 até 2021, é possível ver que o “Resto do mundo” sofre mais impacto do que a Europa e a Ásia. Especialmente em 2021, mais de dois terços do impacto total dos operadores de transporte ferroviário de mercadorias estarão concentrados no “Resto do mundo” (Figura 15). Nesse cenário de recuperação lenta, o tráfego de mercadorias é afetado a longo prazo.

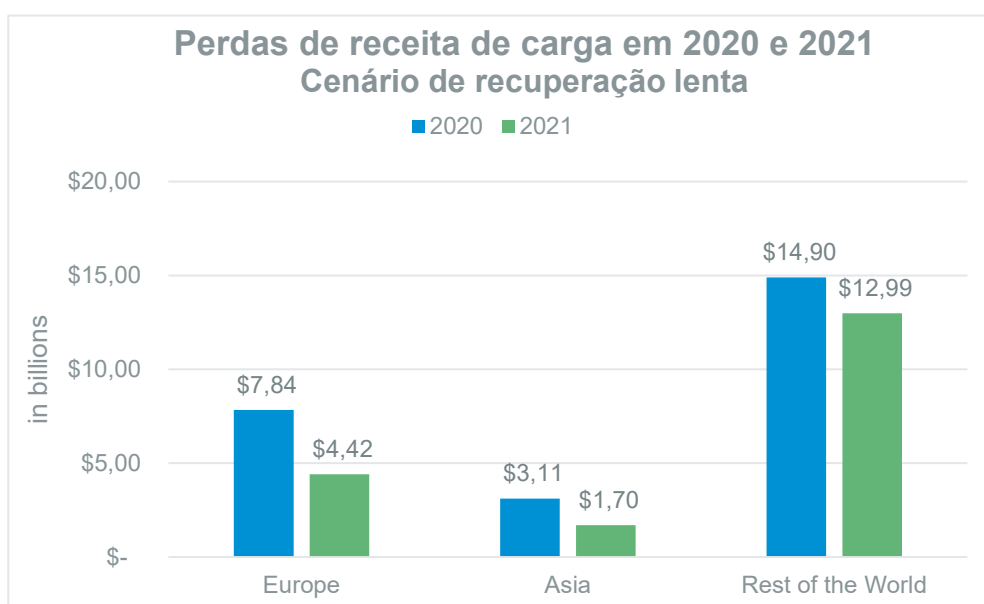


Figura 14: Perdas de receita de carga em 2020 e 2021 por região (cenário de recuperação lenta)

Perdas de receita de carga em 2021

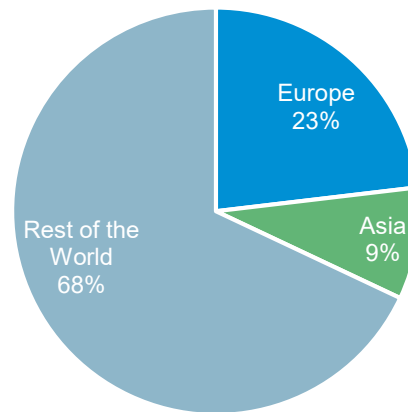


Figura 15: Perdas de receita de carga em 2021 por região (cenário de recuperação lenta)

3.2. Cenário de recuperação rápida

Nesse cenário, a recuperação "rápida" das atividades de transporte ferroviário de cargas permanece relativamente lenta, devido ao impacto contínuo sobre as mercadorias. As fábricas podem estar reabrindo, mas os consumidores não estão comprando. Na verdade, supõe-se que na maioria dos países a atividade comercial aumente após a reabertura das fábricas, provavelmente com pedidos feitos antes do bloqueio, mas essa atividade está rapidamente começando a estagnar. A falta de pedidos na cadeia de suprimentos está se acumulando e os pedidos novos estão em desaceleração.

3.2.1. Ano de 2020

Nesse caso, diferentemente do cenário de recuperação lenta, é esperado um impacto menor no segundo semestre de 2020 do que no primeiro (Figura 16). No total para 2020, as perdas de carga são estimadas em mais de € 19 bilhões; no segundo semestre serão de € 7,6 bilhões, quando comparadas ao cenário de recuperação lenta no mesmo período, com impacto acima de € 14 bilhões.

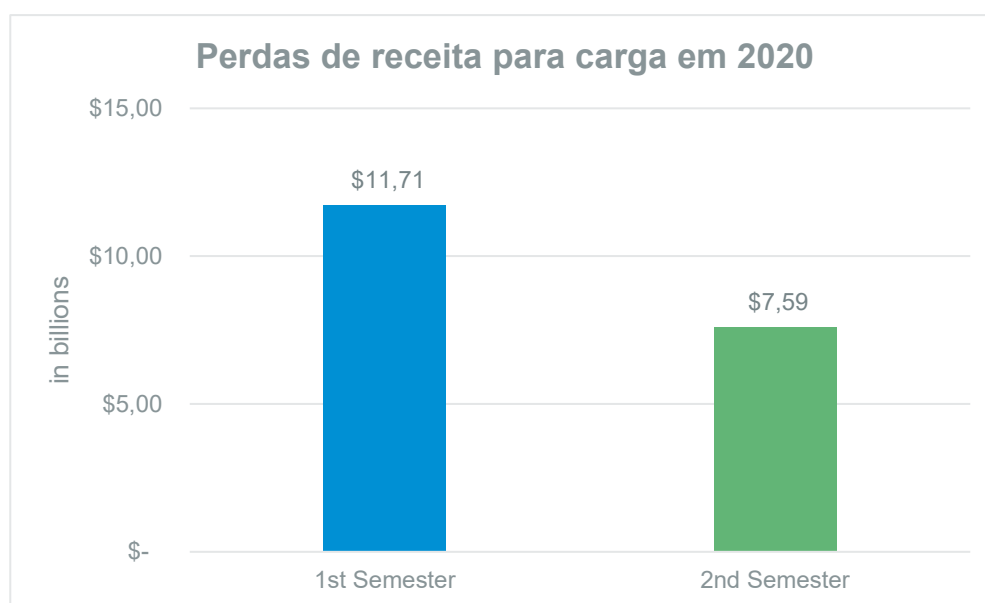


Figura 16: Perdas de receita para carga por semestre em 2020 para todas as regiões (cenário de recuperação rápida)

Quando analisado por região, o maior impacto é registrado no "Resto do mundo", devido à importância do mercado norte-americano e à redução da demanda, que continuará no segundo semestre deste ano.

Na Europa, o impacto está limitado abaixo dos US\$ 2 bilhões no segundo semestre de 2020, enquanto na Ásia as perdas atingirão quase US\$ 600 milhões (Figura 17). As perdas de cargas estão localizadas em dois terços no "Resto do mundo", enquanto um quarto no mercado europeu (Figura 18).

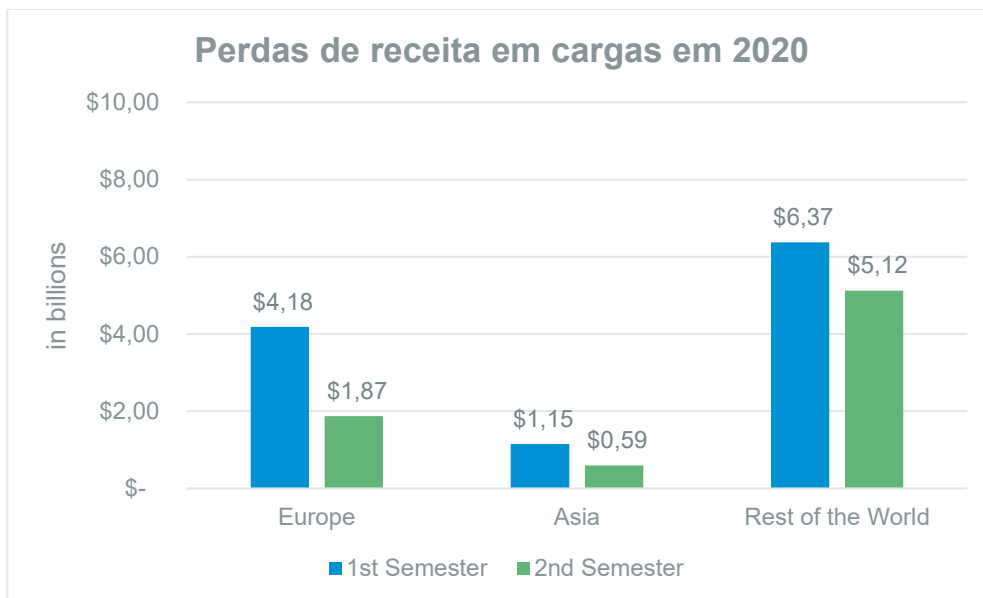


Figura 17: Perdas de receita de carga por semestre em 2020 e por região (cenário de recuperação rápida)

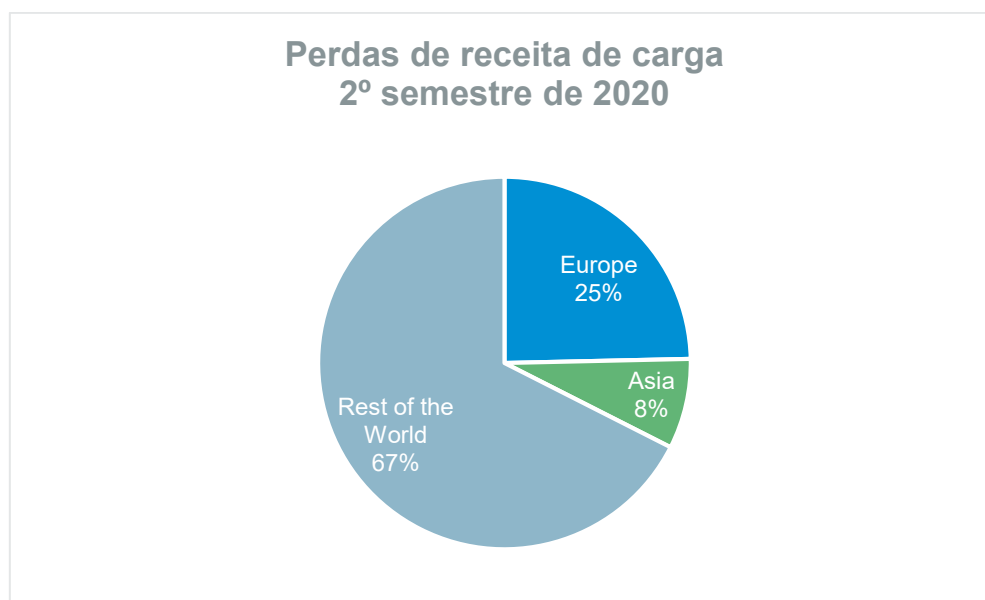


Figura 18: Percentual de perdas de receita de carga em 2020 por região (cenário de recuperação rápida)

3.2.2. Ano de 2021

No cenário de recuperação rápida, as perdas para os operadores de transporte ferroviário de carga em 2021 estão estimadas em US\$ 6 bilhões (Figura 19). As perdas no segundo semestre serão de US\$ 7,6 bilhões, quando comparadas ao mesmo período no cenário de recuperação lenta, com um impacto acima de US\$ 14 bilhões.

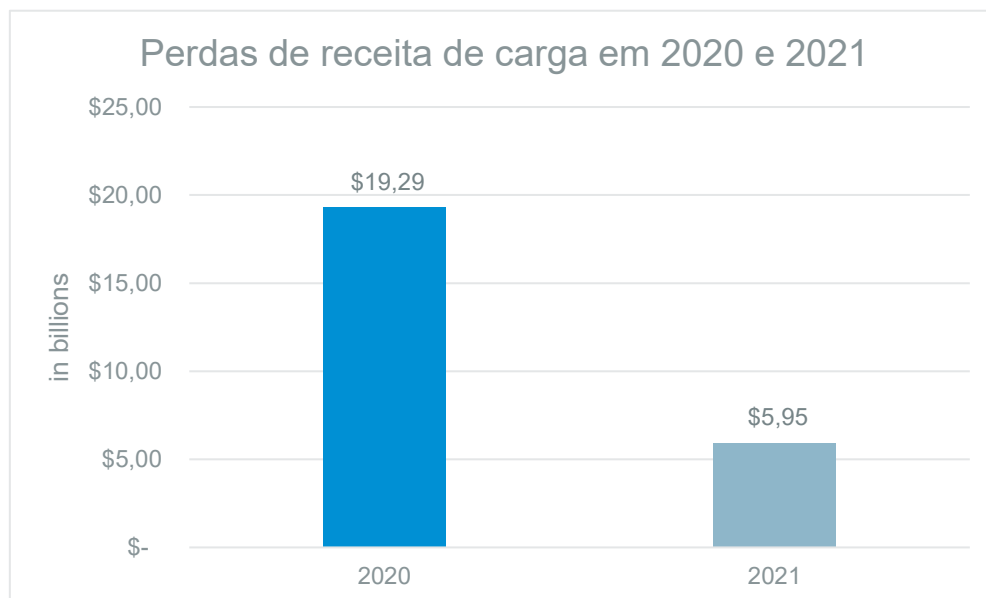


Figura 19: Perdas de receita de cargas para 2020 e 2021 para todas as regiões (cenário de recuperação rápida)

Quando analisadas a nível regional, as diferenças aparecem rapidamente (Figura 20). A redução de perdas é significativa na Ásia, de forma que em 2021 os operadores ferroviários esperam uma “quase” volta ao normal. O maior impacto será no “Resto do mundo”, devido ao lento crescimento do tráfego previsto nas Américas. Em 2021 mais de três quartos do impacto ocorrerão nessa parte do mundo, enquanto na Europa o impacto será de 23% (Figura 21).

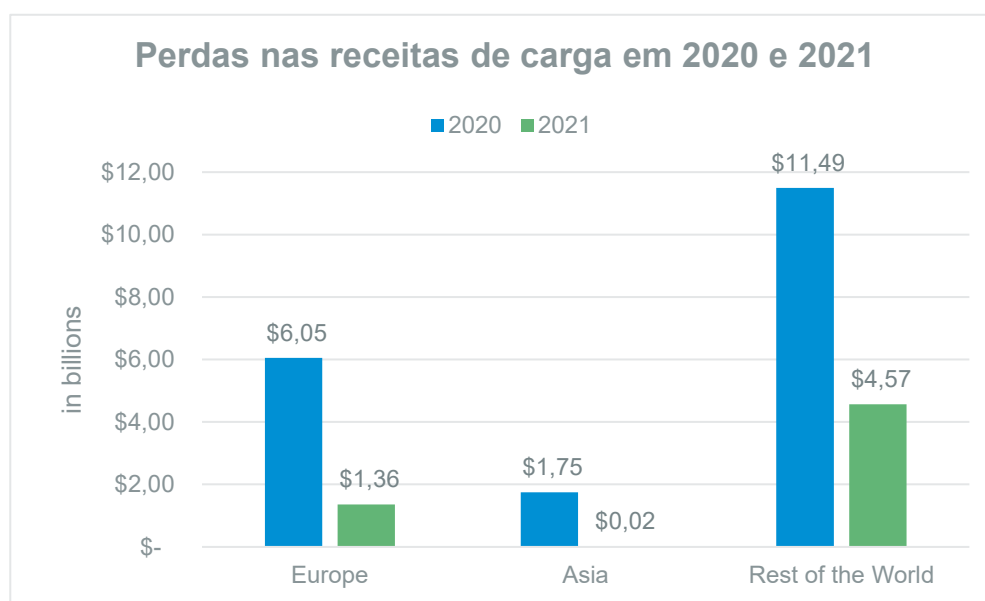


Figura 20: Perdas de receitas de carga para 2020 e 2021 por região (cenário de recuperação rápida)

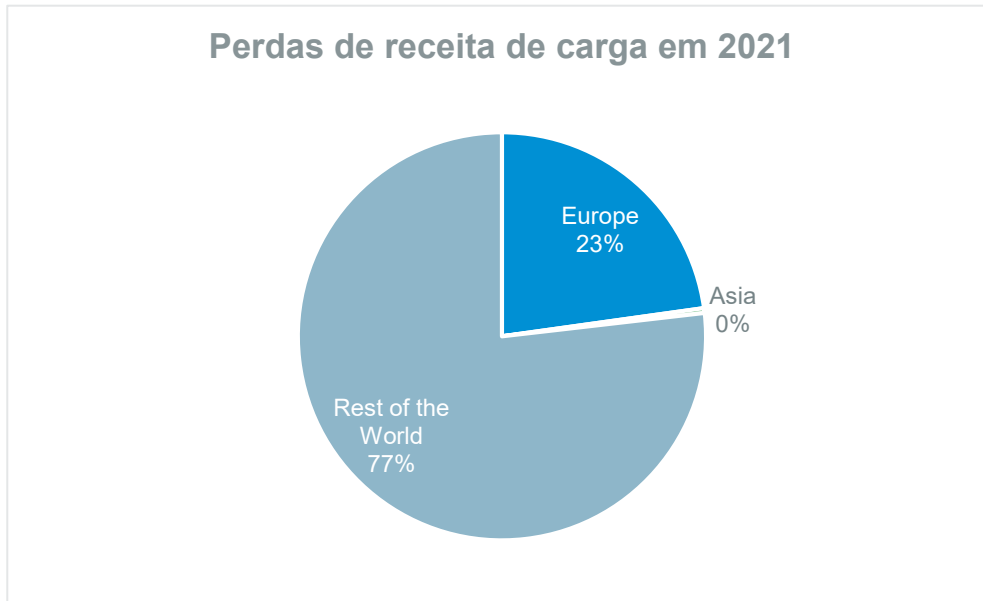


Figura 21: Percentual de perdas de receita de carga em 2021 por região (cenário de recuperação rápida)

3.3. Resumo de perdas no setor de cargas

Concluindo, se mundialmente as receitas de cargas serão menos impactadas em comparação com as de passageiros, as perdas são gerais e menos significativas na Ásia, considerada “a fábrica do mundo”, onde a maioria das empresas já retomaram a produção. No entanto, é duvidoso que a Ásia possa orquestrar uma recuperação, enquanto muitos dos parceiros comerciais da região ainda se encontram em uma situação econômica drasticamente afetada. Considerando-se a crise mundial, as perdas de receita de cargas em comparação com o ano de 2019 podem ser vistas na Tabela 2 em cada cenário.

Tabela 2: Receitas de cargas em 2020 e 2021 em comparação com 2019



4. MEDIDAS ECONÔMICAS DE SUPORTE

Parte da análise é dedicada às medidas econômicas, as quais os operadores ferroviários acreditam que poderiam ajudá-los nesses tempos difíceis. De fato, como foi visto na primeira parte do estudo, estima-se que o impacto econômico do setor ferroviário alcance US\$ 125 bilhões.

Devido ao fato de que diferentes *Stakeholders* de ferrovia podem ter prioridades distintas e formas diferentes de atuação no setor ferroviário, os resultados desta seção do questionário, respondido pelos membros da Força-Tarefa da UIC, foram examinados de duas formas: uma com todos os membros e outra com apenas as empresas ferroviárias, sem os gestores de infraestrutura.

Para responder essa questão, foram apresentadas aos entrevistados cinco maneiras possíveis de receber esse suporte, além da opção de preencher um espaço em branco:

- Contribuição Financeira Direta
- Redução das tarifas
- Redução/eliminação do VAT e outros impostos
- Garantia de empréstimos
- Condições equitativas de concorrência entre todos os tipos de transporte

A contribuição financeira direta significa que o entrevistado gostaria de obter apoio financeiro imediato, com forte impacto em sua gestão de caixa.

A redução da tarifa constitui numa forma de ajuda financeira, sem que nenhum *player* do setor perca receita. Nesse tipo de medida, aprovado na Itália, a contribuição econômica é repassada pelo Estado aos gestores de infraestrutura, que reduz as tarifas das empresas ferroviárias.

Reduzir ou eliminar o VAT e outros impostos também constitui num tipo de ajuda financeira, onde nenhum *player* do setor perderia receita.

As garantias de empréstimos permitiriam absorver parte do impacto econômico das empresas privadas, introduzido pelo governo francês, para conceder empréstimos em dinheiro novo a entidades francesas, que sofreram interrupção de negócios.

Condições de concorrência equitativas entre todos os tipos de transporte significaria que as medidas extraordinárias anunciadas para alguns setores (transporte aéreo, rodoviário, para citar apenas alguns), também seriam aplicáveis ao setor ferroviário.

Quanto ao preenchimento da opção em branco, alguns entrevistados mencionaram medidas como compensação salarial durante a crise do Covid-19 no curto / médio prazo e redução da dívida no longo prazo. No entanto, até o momento do fechamento desta primeira estimativa, nenhuma opção em branco foi registrada por um número suficiente de entrevistados, que nos permitisse fazer uma análise global dessas medidas.

Aos entrevistados foram solicitados para classificar as proposições de 1 a 6, onde 1 é a medida econômica mais importante para eles e 6 é a menos importante. Portanto, ter um valor próximo a 1 significa que os entrevistados são fortemente a favor dessa medida.

Assim como na primeira parte deste estudo, os entrevistados também foram convidados a pensar sobre as coisas no curto e médio prazo *versus* no longo prazo.

4.1. Curto-médio prazo

No curto e médio prazo (Figura 22), incluindo os gestores de infraestrutura, fica claro que a prioridade está ligada à recuperação das perdas econômicas, pois a contribuição financeira direta representa a resposta mais assinalada pelos entrevistados (com um valor de 1,6).

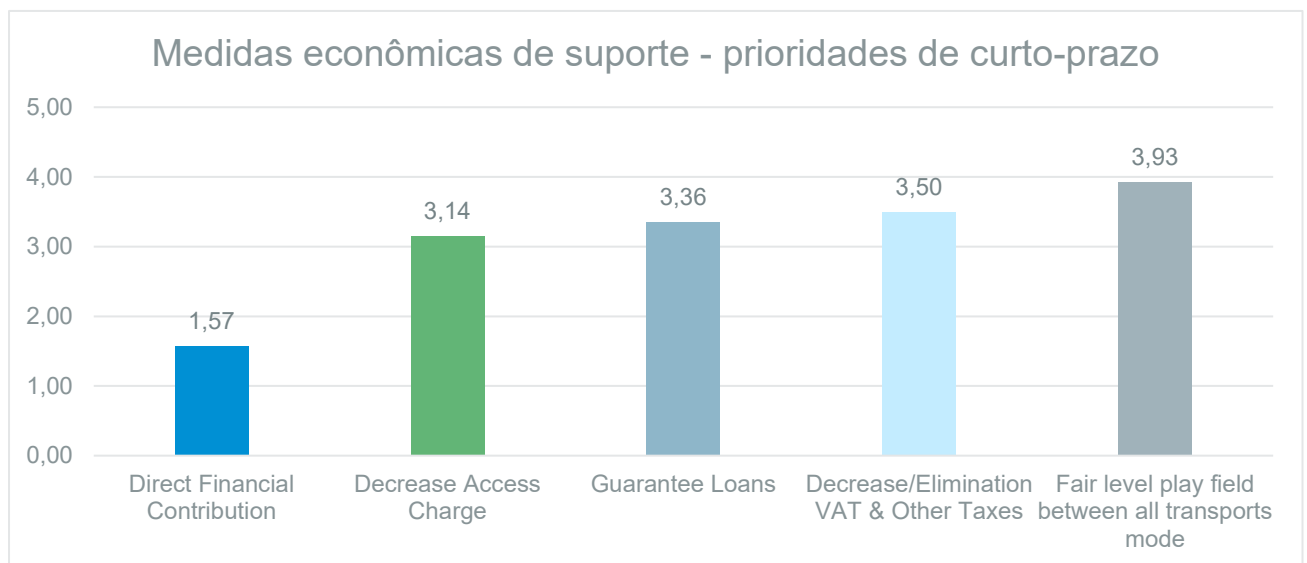


Figura 22: Prioridades para as medidas econômicas de suporte a curto e médio prazo.
NB: ter um valor próximo de 1 significa que os entrevistados são fortemente a favor dessa medida.

Quanto a outras medidas econômicas possíveis propostas, todas parecem ter prioridade média para os entrevistados. Em segundo lugar, com um valor de 3,2, está a redução das tarifas. A terceira prioridade é a possibilidade de obter a garantia de empréstimos no valor de 3,4, enquanto a quarta prioridade refere-se à redução ou eliminação do VAT ou outros impostos. A última prioridade a curto e médio prazo está relacionada a condições equitativas de concorrência entre todos os tipos de transporte.

Se considerarmos a análise das respostas sem a participação dos gestores de infraestrutura, podemos notar que os valores mudam apenas minimamente. Neste caso, a prioridade para redução da tarifa diminui muito ligeiramente (passando de 3,2 para 3,1), enquanto oferecer condições equitativas de concorrência ganha em prioridade, mas novamente, não muito (Figura 23)

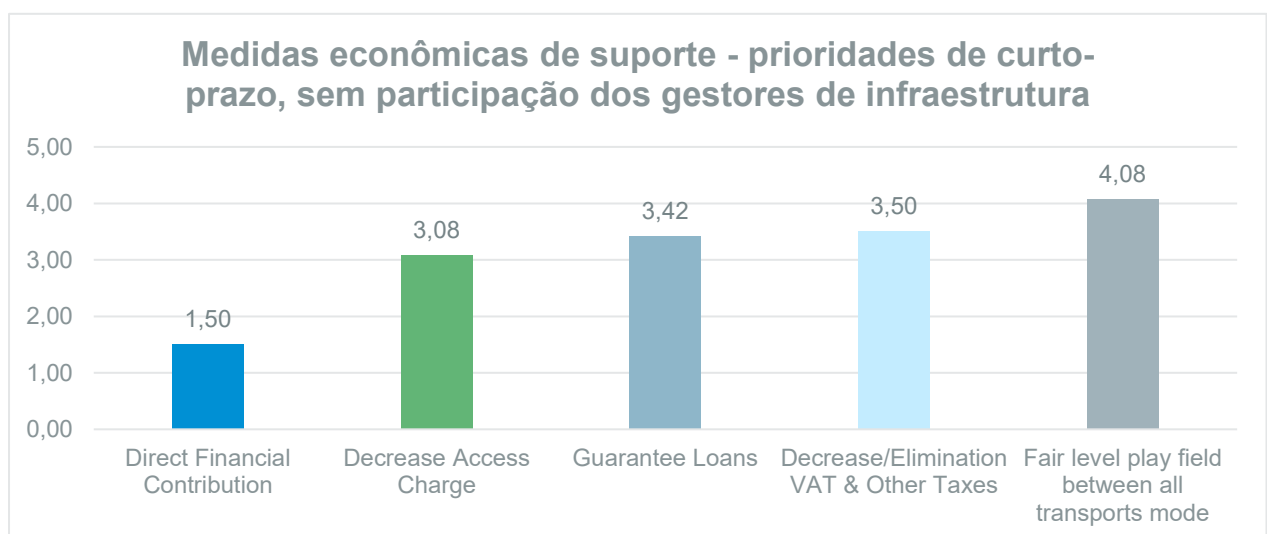
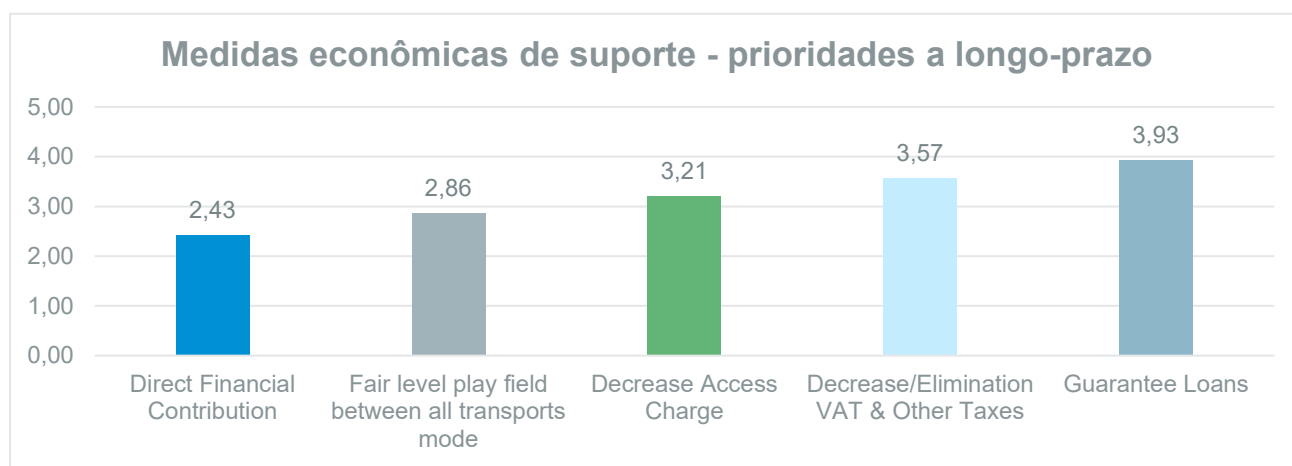


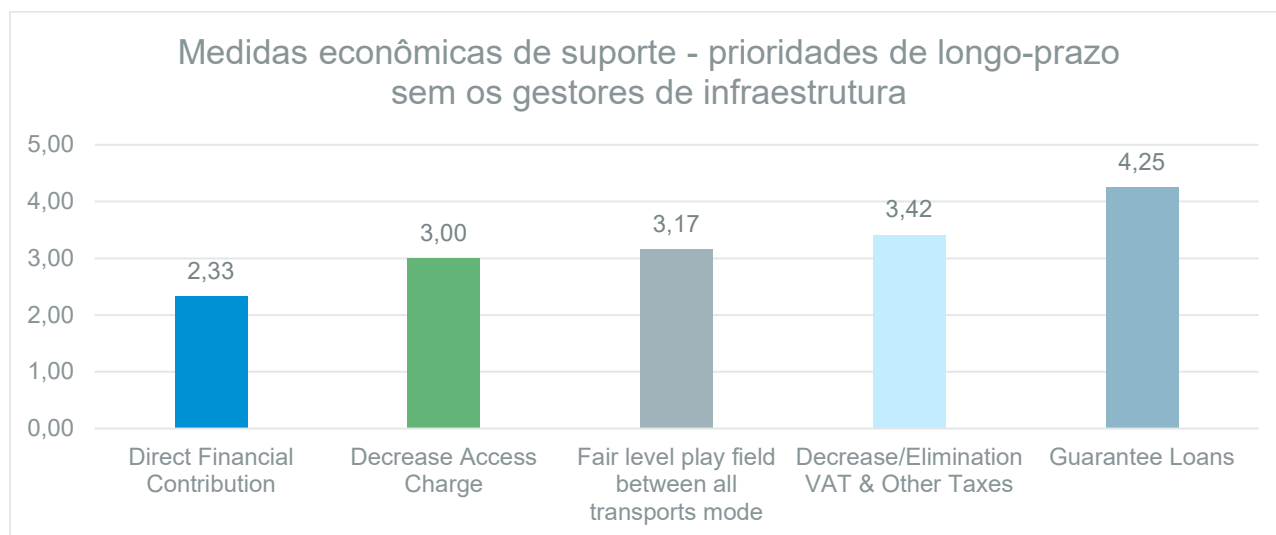
Figura 23: Prioridades para as medidas econômicas de suporte a curto e médio prazo.
NB: ter um valor próximo de 1 significa que os entrevistados são fortemente a favor dessa medida.

4.2. Longo-prazo

A análise de longo-prazo, incluindo a participação dos gestores de infraestrutura, mostra prioridades muito diferentes das análises de curto-prazo (Figura 24). Enquanto a medida de maior prioridade continue sendo a contribuição financeira direta, a segunda prioridade muda. A longo prazo, manter condições equitativas de concorrência entre todos os tipos de transporte substitui a redução da tarifa, que se torna a terceira prioridade. Garantias de empréstimos permanecem como quarta prioridade e a redução do VAT ou outros impostos tornam-se os menos priorizados. A situação, excluindo os gestores de infraestrutura, é um pouco diferente, com maior prioridade para a contribuição financeira direta e mais importância para a redução da taxa de acesso (Figura 25).



*Figura 24: Prioridades para as medidas econômicas de suporte a curto e médio prazo.
NB: ter um valor próximo de 1 significa que os entrevistados são fortemente a favor dessa medida.*



*Figura 25: Prioridades para as medidas econômicas de suporte a curto e médio prazo.
NB: ter um valor próximo de 1 significa que os entrevistados são fortemente a favor dessa medida.*

4.3. Resumo das medidas econômicas de suporte

Embora medidas financeiras tenham sido implementadas em muitas partes do mundo para outros setores de transporte, medidas similares são esperadas para o setor ferroviário, que claramente está sendo severamente atingido primeiro pelos bloqueios e outras restrições impostas pelo governo e depois, pelos efeitos pós-crise econômica da Covid19.

As prioridades podem mudar de acordo com as diferentes organizações do setor ferroviário nas várias regiões do mundo, dependendo se o escopo é limitado à gestão da infraestrutura, ao treinamento de operações e à manutenção ou se abrange ambos. Espera-se que os governos forneçam apoios pontuais ao setor ferroviário, promovendo ao mesmo tempo um tipo de transporte mais sustentável e mais seguro, o que na maioria dos países está se tornando muito importante, no que diz respeito ao sistema de mobilidade futuro. Isso vale especialmente para o transporte ferroviário de cargas, que pode ser fundamental para apoiar uma cadeia logística de valor sustentável, mas também para a atividade de passageiros em um momento em que as condições e expectativas de viagem estão mudando drasticamente.

É interessante enfatizar que nesta fase pós-bloqueios a maioria dos membros está enfrentando sérios problemas de gerenciamento de caixa e expressou preferência por contribuições financeiras diretas e não por ex. por reduções de impostos e condições equitativas de concorrência entre todos os tipos de transporte, as quais continuam sendo questões de longo prazo.

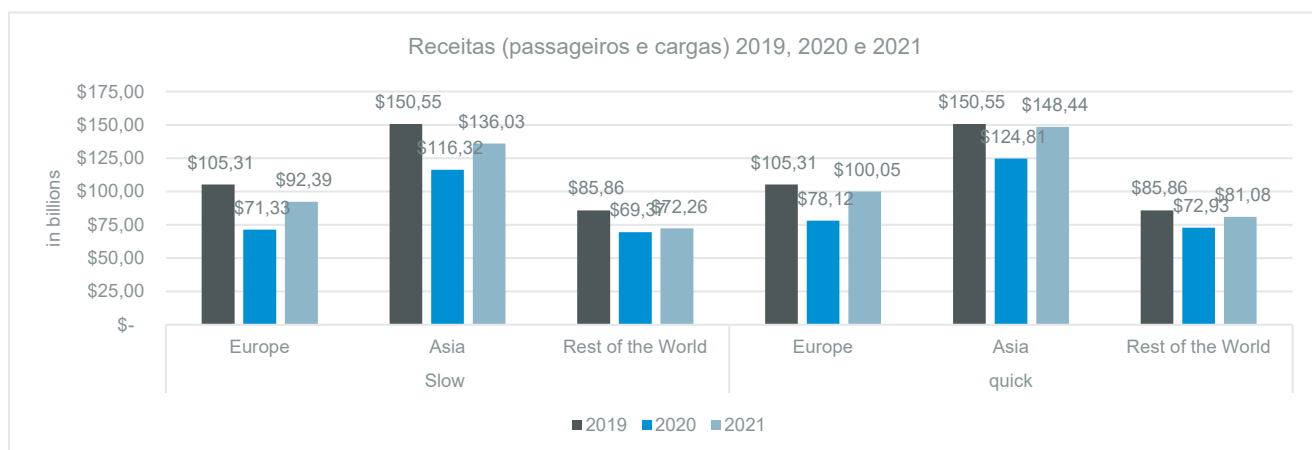


5. CONCLUSÃO

Diante da gravidade dos bloqueios, associada às restrições de viagens e à recessão global, e do seu forte impacto sobre a empregabilidade e a confiança das pessoas, as empresas ferroviárias estão passando por uma crise econômica histórica e sem precedentes.

Essa primeira estimativa conduzida pela UIC e por seus membros mostra que a demanda por passageiros durante o ano inteiro deve produzir uma queda de receita de até 30% em comparação com 2019, enquanto o setor de cargas deverá reduzir 10% de sua receita em média, em comparação com o ano anterior. Isso equivale a cerca de US\$ 125 bilhões para os anos 2020 e 2021, promovendo uma crise que pode durar vários anos, de acordo com algumas projeções econômicas.

Em geral os operadores ferroviários demonstraram ser resilientes diante de crises, mas dadas essas circunstâncias excepcionais, espera-se que os governos adotem medidas econômicas apropriadas para apoiar o setor ferroviário, compatíveis com a prioridade atribuída a um setor ferroviário competitivo em relação aos demais, o que representa um elemento essencial para um transporte mais sustentável e seguro no futuro.



<https://data.oecd.org/gdp/real-gdp-forecast.htm>

https://www.ecb.europa.eu/pub/economic-bulletin/focus/2020/html/ecb.ebbox202003_01~767f86ae95.en.html

<https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/the-global-economic-outlook-during-the-covid-19-pandemic-a-changed-world>



Countries with members of the UIC Covid-19 Task Force



Contact: COVID19@UIC.ORG
[#RAILsilence](https://twitter.com/RAILsilence)

L'UIC est une association professionnelle certifiée pour engagement de qualité de services par AFNOR.

UIC is a professional association certified by AFNOR for its commitment to service quality.

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS
16, rue Jean Rey - 75015 Paris - France
Tel. +33 (0)1 44 49 20 20
Fax +33 (0)1 44 49 20 29
E-mail: info@uic.org

Published by: The UIC Communications Department, on behalf of the UIC Covid-19 Task Force (L. Petersen, A. Saadaoui, V. Perez, M-H. Bonneau, P. Lorand) led by M. Guigon
Director of publication: M. Plaud-Lombard
Design: C. Filippini
Layout: M. de Cossart
Photo credit: Adobe Stock

ISBN: 978-2-7461-2973-3
Copyright deposit: June 2020

www.uic.org



#UICrail

