



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA E
COOPERAÇÃO INTERNACIONAL**

ALINE DE ARAÚJO CELESTINO LIMA

**UMA ANÁLISE DOS IMPACTOS DA COVID-19 NO SETOR DE TRANSPORTE
PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS**

DISSERTAÇÃO

JOÃO PESSOA/PB

2024



ALINE DE ARAÚJO CELESTINO LIMA

**UMA ANÁLISE DOS IMPACTOS DA COVID-19 NO SETOR DE TRANSPORTE
PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Gestão Pública e Cooperação Internacional da Universidade Federal da Paraíba, em cumprimento às exigências legais como requisito parcial à obtenção do Título de Mestre em Gestão Pública e Cooperação Internacional.

Linha de Pesquisa: Gestão Governamental e Social.

Orientador: Prof. Dr. Flávio Perazzo Barbosa Mota

JOÃO PESSOA/PB

2024

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

L732a Lima, Aline de Araújo Celestino.

Uma análise dos impactos da Covid-19 no setor de transporte público urbano por ônibus / Aline de Araújo Celestino Lima. - João Pessoa, 2024.
97 f. : il.

Orientação: Flávio Perazzo Barbosa Mota.
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCSA.

1. Transporte público urbano. 2. Gestão pública. 3. Pandemia - Covid-19. I. Mota, Flávio Perazzo Barbosa. II. Título.

UFPB/BC

CDU 656.121(043)



FOLHA DE APROVAÇÃO

ALINE DE ARAÚJO CELESTINO LIMA

UMA ANÁLISE DOS IMPACTOS DA COVID-19 NO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO POR ÔNIBUS

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Gestão Pública e Cooperação Internacional da Universidade Federal da Paraíba, em cumprimento às exigências legais como requisito parcial à obtenção do Título de Mestre em Gestão Pública e Cooperação Internacional.

Orientador: Prof. Dr. Flávio Perazzo Barbosa Mota

Data de aprovação: 30/01/2023

Banca examinadora:



Documento assinado digitalmente

FLAVIO PERAZZO BARBOSA MOTA

Data: 24/01/2024 16:05:32-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Flávio Perazzo Barbosa Mota (PGPCI/UFPB)
Orientador/ Presidente da banca examinadora



Documento assinado digitalmente

DIANA LUCIA TEIXEIRA DE CARVALHO

Data: 23/01/2024 19:42:55-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof^ª. Dr.(a) Diana Lúcia Teixeira de Carvalho (PGPCI/UFPB)

Examinador Interno

Documento assinado digitalmente



CARLA CALIXTO DA SILVA

Data: 24/01/2024 14:34:16-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof^ª. Dr.(a) Carla Calixto da Silva (UFPB)
Examinador Externo

Dedico esse trabalho aos meus pais, Luciene e José Nilton, aos meus filhos, Luiz Henrique e Ryan Régis, e ao meu marido Rennan Régis, assim como a eles é dedicado todo o esforço da minha vida.

AGRADECIMENTOS

A gente não faz nada sozinho. Essa dissertação de mestrado foi feita com a colaboração de muitas pessoas, cada uma delas com participações mais do que especiais ao longo da minha vida e durante o tempo de curso.

Primeiro de tudo agradeço a Deus, meu pai celestial maior que nunca me deixou, agradeço por ter me dado saúde, força, determinação e perseverança para superar as dificuldades encontradas em meu caminho.

Aos meus filhos Luiz Henrique e Ryan Régis que com as suas inocências e fragilidades me tornaram uma mulher mais forte, capaz de lutar além das minhas forças para alcançar os objetivos na busca de proporcionar-lhes o melhor.

Ao meu marido Rennan Régis que luta diariamente comigo, pela nossa família, pela nossa felicidade, pela nossa formação e pelo nosso amor, um marido incrível que sempre me deu apoio, incentivo nas horas difíceis de desânimo e cansaço, e me ajuda a ser uma pessoa melhor a cada dia.

A minha mãe Luciene, a quem devo todos os títulos que possuo, uma mulher guerreira...sempre me ajudando e cuidando com todo amor e dedicação dos meus filhos enquanto eu estudava.

Ao meu pai que tanto me orgulho em ser sua filha, exemplo de força e coragem.

Aos meus irmãos Rodrigo e Anderson pela amizade e atenção dedicadas quando sempre precisei e aos meus sobrinhos Pedro Arlindo e Anthony Pietro.

Ao meu sogro Reginaldo e a minha sogra Ruth Maria por todo apoio e confiança durante todo o momento do curso, pelas palavras de incentivo e fé.

Ao meu orientador Flávio Perazzo, pela paciência e atenção durante a elaboração deste trabalho.

A esta universidade, seu corpo docente, direção e administração que contribuíram direta e indiretamente para a conclusão deste trabalho.

Muito obrigada a todos!

“A cidade avançada não é aquela onde os pobres andam de carro, mas aquela onde os ricos usam o transporte público”.

(Enrique Peñalosa)

RESUMO

O setor de transporte público faz parte de um serviço considerado essencial pela constituição federal de 1988 (CFB/88), pois corresponde a um serviço indispensável para os cidadãos, uma vez que proporciona o deslocamento dos usuários para diversos locais, como trabalho, estudo, lazer, diversão, atendimento médico, entre muitos outros. Com o surgimento do novo coronavírus no ano de 2020, os atores do sistema de transporte (poder público, operadoras do sistema e usuários) passaram a adotar medidas para que a prestação do serviço não ficasse prejudicada com os impactos oriundos da pandemia. Entretanto, em algumas localidades do país, medidas rigorosas como a exemplo do isolamento social foram adotadas, e impactaram diretamente na prestação dos serviços das empresas, causando a suspensão da frota de ônibus em diversos municípios do Brasil por durante 4 meses, ocasionando um cenário de incertezas para a saúde financeira e administrativa do setor. Diante deste cenário, o presente estudo visa a análise dos impactos sofridos pelo o setor de Transporte Público coletivo por ônibus durante o período pandêmico, bem como dos resultados oriundos das medidas de contenção ao coronavírus, e as possíveis consequências que a pandemia pode deixar no setor no pós-pandemia, contribuindo para ampliação das discussões sob a ótica de todos os atores envolvidos no sistema, levando em conta, o referencial teórico. Desse modo, o presente estudo possui embasamento no método da pesquisa qualitativa, de caráter descritivo e exploratório, cuja coleta de dados ocorreu através de análises bibliográficas e documentais mediante dados secundários dos anos de 2020 a 2022 sobre os impactos causados pela COVID-19 no setor de transporte público coletivo urbano por ônibus no Brasil.

Palavras-chave: Atores do sistema, Coronavírus, Gestão Pública, Transporte Público.

ABSTRACT

The public transport sector is part of a service considered essential by the federal constitution of 1988 (CFB/88), as it corresponds to an indispensable service for citizens, since it provides the displacement of users to various places, such as work, study, leisure, fun, medical care, among many others. With the emergence of the new coronavirus in 2020, the actors of the transportation system (government, system operators and users) began to adopt measures so that the provision of the service would not be impaired with the impacts arising from the pandemic. However, in some locations of the country, strict measures such as social isolation were adopted, and directly impacted on the provision of business services, causing the suspension of the bus fleet in several municipalities in Brazil for 4 months, uncertainty for the financial and administrative health of the sector. Given this scenario, the present study aims to analyze the impacts suffered by the public transport sector by buses during the pandemic period, as well as the results from the measures of containment to the coronavirus, and the possible consequences that the pandemic can leave in the post-pandemic sector, contributing to the expansion of discussions from the perspective of all actors involved in the system, taking into account the theoretical framework. Thus, this study is based on the method of qualitative research, descriptive and exploratory, data was collected through bibliographical and documentary analysis using secondary data from the years 2020 to 2022 on the impacts caused by COVID-19 in the urban public transport sector by buses in Brazil.

Keywords: Actors of the system, Coronavirus, Public Management, Public Transport.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Estrutura da pesquisa	19
Figura 2 – Carruagens de aluguel puxadas por animais.	21
Figura 3 – Liteiras.	21
Figura 4 – <i>Omnibu</i>	22
Figura 5 – Integração dos corredores de transporte da cidade de Curitiba	23
Figura 6 – Principais problemas urbanos (2017).....	24
Figura 7 – Relação da Política de Mobilidade Urbana e outras políticas públicas.	28
Figura 8 – Ciclo de problemas: expansão urbana e transportes.	29
Figura 9 – Plano diretor – temas e conceitos norteadores – João Pessoa – (2021/2022).	30
Figura 10 – Queda de demanda de passageiros nos sistemas de transporte público por ônibus – Brasil (2020).	36
Figura 11 – Problemas do transporte público (2017).	37
Figura 12 – Operadoras e consórcios operacionais que interromperam a prestação do serviço durante a pandemia de covid-19.....	39
Figura 13 – Evolução dos níveis de oferta e demanda durante a pandemia de Covid-19.....	44
Figura 14 – Desafios do Covid-19 para as empresas de transporte público urbano.....	76
Figura 15 – Evolução do impacto financeiro do setor durante a pandemia de Covid-19.....	82

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Distância e duração média das viagens (2017)	28
Quadro 2 - Riscos que impactam de forma negativa no projeto.....	46
Quadro 3 -Medidas de retomada do Transporte Público Coletivo nas cidades brasileiras (2020).....	47
Quadro 4 - Iniciativas adotadas pelos agentes públicos nas três esferas do governo (federal, estadual e municipal) durante a pandemia COVID19 – 2020.	52
Quadro 5 - Atribuições do atores do sistema de transporte público por ônibus.	75
Quadro 6 - Principais medidas adotadas.....	77
Quadro 7 - Repasses de subsídios em R\$.	79
Quadro 8 - Subsídios e financiamentos	80

LISTA DE ABREVIATURAS

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CF-88 - Constituição da República Federativa do Brasil de 1988
CNT - Confederação Nacional do Transporte
COVID-19 - Doença infecciosa causada pelo coronavírus SARS-CoV-2
EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EMTUs - Empresas Metropolitanas de Transportes Urbano
EPIs- Equipamento de Proteção Individual
FDTU - Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos
FGTS - Fundo de Garantia por Tempo de Serviços
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MCID - Ministério das Cidades
MS - Ministério da Saúde
NTU - Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano
OMS - Organização Mundial da Saúde
PD - Plano Diretor
PGPCI – Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública e Cooperação Internacional
PlanMob - Plano de Mobilidade
PMMU - Política Municipal de Mobilidade Urbana
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPP - Parceria Público-Privada
URBS - Urbanização de Curitiba S/A
SEMOB – Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana
SIGAA - Sistema Integrado de Gestão de Atividades Acadêmicas
SINTUR JP - Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município de João Pessoa
STUs - Superintendências de Transportes Urbanos
UFPB - Universidade Federal da Paraíba

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	15
1.1 Contextualização e apresentação de elementos teóricos.....	15
1.2 Problema de pesquisa e objetivo.....	16
1.3 Justificativa	17
1.4 Estrutura da dissertação	18
2. REFERENCIAL TEÓRICO	20
2.1 Breve histórico.....	20
2.2. Transporte público por ônibus no Brasil.....	22
2.3. Atores do transporte público.....	25
2.3.1. Poder público.....	25
2.3.2. Empresas prestadoras de serviços.....	25
2.3.3. Usuário.....	25
2.4 A Importância do transporte público urbano	26
2.5 A influência da Mobilidade Urbana para os serviços de Transporte Público coletivo	27
2.6 A concessão, regulamentação e gerenciamento do transporte público coletivo por ônibus.....	31
3. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM TEMPOS DE PANDEMIA COVID-19.....	33
3.1 Covid-19	34
3.2. Principais eventos que marcaram mudanças no Transporte por Ônibus durante o período do coronavírus	35
3.3 Impactos da COVID-19 na contratualização dos serviços de transporte público	45
3.4 Licitações em época de pandemia coronavírus.....	50
3.5 Financiamentos.	51
4 METODOLOGIA.....	69
4.1 Tipo de estudo	69
4.2. Campo e sujeitos de pesquisa	70
4.3 Método de coleta.....	71
4.4 Método de análise.....	72
5 RESULTADOS	73
5.1 Desafios impostos pelo COVID-19 ao setor de transporte público.....	74
5.2 Adoção de medidas sanitárias e trabalhistas no auge da Covid-19	77

5.3	Fornecimento de subsídios e financiamentos durante a pandemia.....	79
5.4	Impactos ocorridos no setor de transporte público durante a pandemia do coronavírus.....	82
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	83
6.1	Respostas ao Problema e aos Objetivos da Pesquisa.....	84
6.2	Contribuições, Limitações e Sugestões para Pesquisas Futuras.....	87
7	REFERÊNCIAS.....	88

1 INTRODUÇÃO

1.1 Contextualização e apresentação de elementos teóricos

A mobilidade urbana é algo bastante discutido pelos pesquisadores em virtude da importância que o tema possui para a sociedade, seja quanto ao crescimento populacional ou estratégias para viabilizar as condições em que se deslocam as pessoas e cargas nas vias. (Brasil, 2012).

Segundo Silveira e Cocco (2013), o “planejamento dos transportes trata não apenas da edificação de infraestrutura, mas da criação de uma legislação urbana de uso do solo adequada (e sua execução, garantindo a diretriz da função social da terra urbana, presente no Estatuto das Cidades), um sistema tributário, uma formatação institucional etc., sendo a logística uma estratégia de gestão desse conjunto, voltada a tornar eficaz a fluidez territorial, nesse caso específico, a fluidez dos deslocamentos cotidianos na cidade”.

Com isso, a Constituição Federal de 1988 (CF/88) ao tratar de deslocamento, no Art 6º indica o transporte como um direito social dos brasileiros, competindo ao Município à concessão de serviços de transporte público, conforme exposto no inciso V, Art 30 da CF/88, “organizar e prestar, diretamente ou sob-regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Neste contexto, a essencialidade do transporte público coletivo urbano, estar em fornecer ao cidadão a facilidade de deslocamentos para diversas localidades, contribuir para a diminuição da poluição do ar, redução de acidentes no trânsito, redução de engarrafamentos, e diversos outros benefícios, sendo considerado algo bastante delicado para ser alterado de forma repentina.

Dados do ano de 2018 revelam que a quantidade de usuários de transporte por ônibus era de 60 milhões de pessoas, contudo, no ano de 2020 houve redução da demanda, chegando à queda de 84% em algumas localidades do país, como a exemplo da cidade de Goiânia (ANTP, 2020, Lima *et al.*(2020).

Diante da situação caótica, foi fornecido aos Estados e Municípios autonomia para adotarem medidas de contenção ao vírus. Dessa forma, no Brasil, durante o período de pandemia da COVID-19, algumas tomadas de decisões e medidas cautelares precisaram ser realizadas pelos atores envolvidos no sistema de transporte para conter a propagação do vírus no país, visando adequar os serviços prestados ao novo cenário mundial imposto pelo novo Coronavírus.

Essa autonomia gerou, desde uma crise sanitária, até crises econômicas e jurídicas. Para Masson *et al.* (2020), o impacto da pandemia do COVID-19 nas dinâmicas urbanas é um fenômeno recente e ainda inconcluso, carecendo de estudos científicos sistemáticos sobre as consequências

da pandemia sobre a mobilidade.

Diante do cenário apresentado pelo coronavírus, ficou evidenciado que uma das companhias mais afetadas com as medidas de urgências foi o setor de Transporte Público coletivo urbano, pois com o intuito de evitar o aumento de contágios dentro dos coletivos, medidas para evitar a aglomeração de pessoas, redução de viagens realizadas pelos veículo e melhorias nas estradas e ruas para agilizar os trajetos entre um bairro e outro foram implantadas, além do Decreto Municipal 9.462/2020 autorizando a suspensão da circulação do transporte público coletivo na capital a partir de 21 de março de 2020 até agosto do mesmo ano, disponibilizando apenas o transporte público para os profissionais da saúde através de veículo coletivo especial (Prefeitura de João Pessoa, 2020).

Com a redução da frota ou suspensão dos serviços em algumas localidades do país, algumas empresas precisaram conter as receitas, através de demissões de colaboradores, acordos trabalhistas, acordos com a gestão pública para a redução ou anulação de impostos durante o período da crise, e adaptação dos serviços para atender a população dentro das diretrizes impostas pelo Ministério da Saúde, o que acarretou em investimentos financeiros e materiais por parte dos envolvidos no sistema durante o período caótico.

Neste aspecto, a pesquisa deste projeto consiste em compreender e identificar os impactos do coronavírus na mobilidade urbana e na estrutura organizacional das empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo urbana com um olhar voltado para o Brasil.

Com isso, percebendo que, alguns trabalhos anteriormente contemplam o ponto de vista de diversos atores (Lucchesi *et al*; 2019; Meyer, B. 2021; Vasconcellos, 2014; Torres, 2005; Secchi, L. 2016, Batista *et al*, 2020; Lima, 2020; Olmo, 2020; Matias-Pereira, J. 2018; Matias-Pereira, J. 2020; Lemos, 2020, Abreu *et al*, 2020 e Couto *et al*, 2020) envolvidos de forma individual ou em conjunto, direta ou indiretamente nas pesquisas que possuem relação entre mobilidade urbana, transportes públicos coletivos, e parcerias público-privadas, quanto aos impactos ocasionados pela pandemia COVID-19 em diversas regiões brasileiras de forma generalizada.

Este trabalho pertencente à área da gestão governamental está além de mostrar a problemática existente, as lacunas existentes, e visa proporcionar a literatura propostas de soluções com base na metodologia aplicada, qual seja, pesquisa qualitativa, de caráter descritivo e exploratório.

1.2 Problema de pesquisa e objetivo

Considerando a importância dos serviços de transporte público coletivo urbano para a

população brasileira, este estudo se propõe a identificar as mudanças ocorridas no setor de transporte público coletivo urbano por ônibus, durante o período pandêmico da COVID-19. Dessa forma, identifica-se a seguinte pergunta de pesquisa para este projeto: **Quais os impactos sofridos pelo o setor de Transporte Público coletivo por ônibus durante o período pandêmico, e quais os resultados oriundos das medidas de contenção ao coronavírus?**

Frente a essa pergunta norteadora, direcionamos o foco para uma análise de pesquisa exploratória e descritiva, envolvendo a averiguação das iniciativas de contenção a propagação do coronavírus realizadas pelo setor de transporte público coletivo urbano em diversas cidades do Brasil. Logo, o objetivo geral desta dissertação é: **analisar os impactos sofridos e como o setor de Transporte Público coletivo por ônibus tem se posicionado em tempos de pandemia COVID-19.** Ou seja, buscamos avançar no debate sobre como e em quais condições, as iniciativas adotadas foram fundamentais para que a concessão dos serviços de transporte público voltasse a ser ofertada nas cidades brasileiras.

Sendo assim, de modo a se ter uma assimilação mais ampla do fenômeno estudado, formulamos, para além do objetivo geral, mais quatro objetivos específicos, compreendidos entre:

- a) Contextualizar os conceitos de transporte público coletivo, bem como, discutir o conceito de transporte público coletivo a partir das alterações impostas pelo novo Coronavírus;
- b) Identificar e analisar as principais mudanças ocorridas na concessão de serviço de transporte público coletivo, consideradas relevantes para o período pandêmico da COVID-19.
- c) Identificar e apresentar as ações adotadas pelos atores do sistema de transporte público coletivo por ônibus.
- d) Identificar e apresentar os impactos sofridos pelo setor de transporte público coletivo.

1.3 Justificativa

Esta pesquisa pode contribuir para o campo de estudo da mobilidade urbana, no que diz respeito à estrutura organizacional das empresas que prestam o serviço de transporte público coletivo Urbano, em especial para uma melhor compreensão quanto ao processo de tomada de decisões e mudanças organizacionais ocorridas nestas durante os acontecimentos da COVID-19.

O transporte público é um serviço essencial e social, que precisa ser reestruturado com medidas de prevenção à saúde dos trabalhadores e usuários, atrelado ao processo de fiscalização e de supervisão quanto à contratualização dos serviços pela gestão pública, bem como à permanência das empresas privadas no mercado competitivo.

As mudanças são uma resposta esperada pela sociedade frente às constantes e profundas transformações vivenciadas durante o período pandêmico. De acordo com Xavier (2021), o medo provocado pela sensação de insegurança à Covid-19 em ambientes que promovam aglomerações humanas, comuns em terminais, estações e ônibus do transporte público coletivo, agravou este cenário, contribuindo para a redução de passageiros, a exemplo da cidade de Goiânia que obteve 84% de redução, segundo Lima *et. al*,(2020). p.6.

Já não se pode mais ignorar a necessidade da aplicação de mudanças no âmbito da prestação de serviços das empresas prestadoras dos serviços de transporte público coletivo urbano juntamente com o poder público, especialmente as de ônibus, as quais precisam adotar medidas inovadoras para manter o nível de operação adequado e se manter no mercado competitivo e oferecer um serviço de qualidade aos cidadãos, pois com a ausência de políticas públicas efetivas que estimulem o uso dos ônibus e provoque a melhoria da qualidade no serviço. (Lima *et. al*, 2021; Xavier, 2021).

Em algumas cidades, como a exemplo de Florianópolis, João Pessoa, Araguaína, Ilhéus, Jaboticabal e Nova Pádua, a circulação de ônibus foi suspensa durante alguns meses no ano de 2020, por motivo de ausência de medidas de segurança adotadas anteriormente à pandemia ou no início dela. Esse processo demonstra que em geral as concessionárias de serviço de transporte público coletivo não estavam preparadas para suprir as demandas da população usuária dos serviços de transporte público durante o período pandêmico.

Com isso, a necessidade de mudanças e alterações contratuais neste ramo de serviços se tornou mais visível após o impacto ocorrido devido ao inesperado aparecimento do Coronavírus no ano de 2020. Mediante a paralisação dos serviços prestados por estas empresas, a situação evidenciou a urgência em se intensificar a adoção de estratégias para mudanças e inovações na reestruturação dos serviços prestados, tendo como foco as preocupações de risco de contaminação coletiva.

Nesse contexto, este estudo se justifica pela necessidade de conduzir aos pesquisadores da gestão pública e governamental a inquirir quanto a ampliação das discussões sobre o setor de transporte público coletivo por ônibus e as tomadas de decisão na concessão de serviços de transporte público urbano frente às necessidades emergenciais ocorridas em decorrência da pandemia da COVID-19.

1.4 Estrutura da dissertação

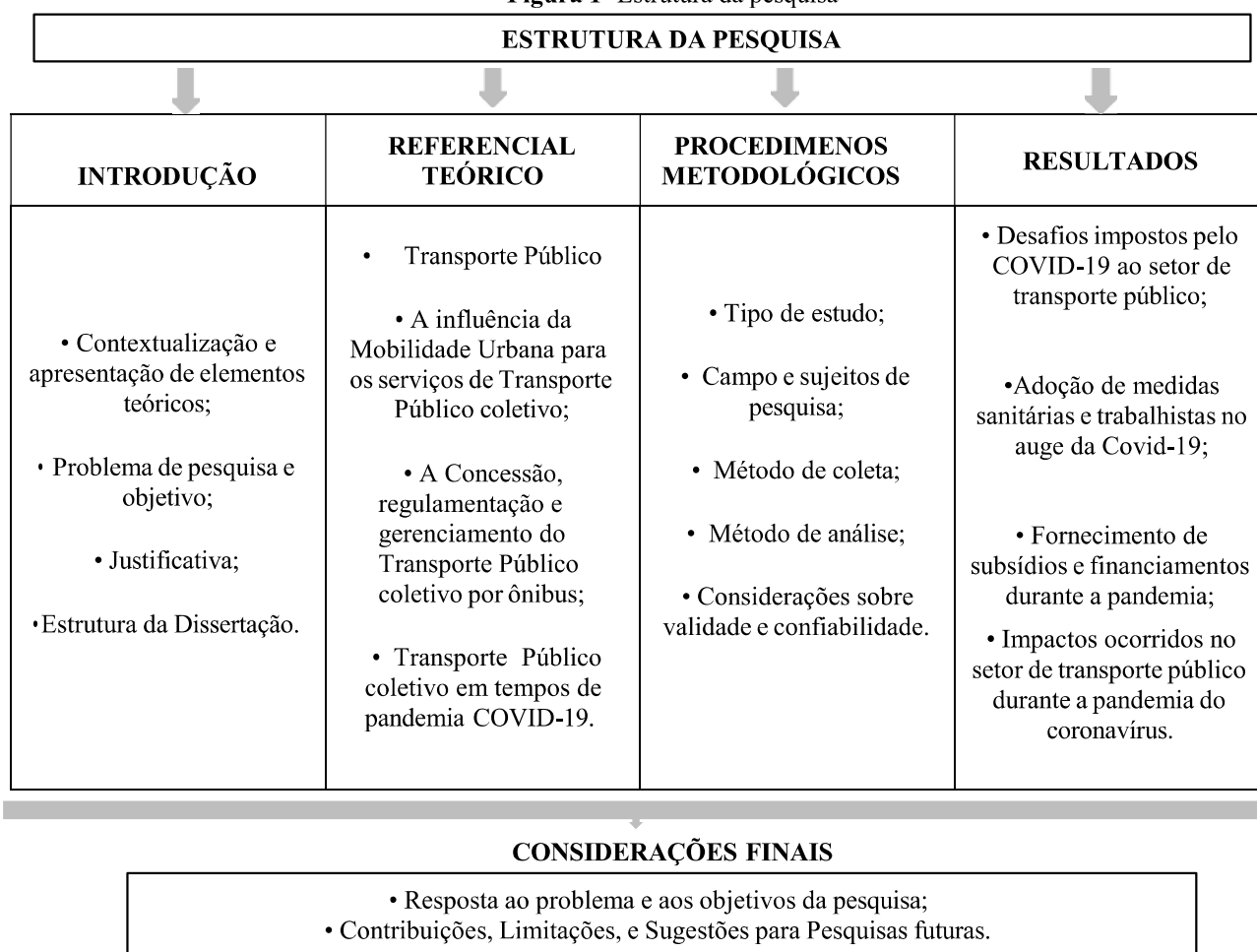
O estudo se apoiará na revisão de literatura, tomando como base reflexiva alguns dos

indicadores da Pesquisa sobre os impactos sofridos e como o setor de Transporte Público coletivo por ônibus tem se posicionado em tempos de pandemia da COVID-19, bem como aqueles que versem sobre a prestação de serviços das empresas de transporte público coletivo urbano, além destes, também será analisada como ocorrem às tomadas de decisões entre os principais atores do sistema (poder público, operadoras do sistema e usuários) durante as situações de emergências.

Dessa forma, apresenta-se o referencial teórico a partir da construção de categorias temáticas que possuem interlocução com os dados da pesquisa - Uma análise dos impactos da covid-19 no setor de transporte público urbano por ônibus.

Posteriormente, são expostos os procedimentos metodológicos, o qual está organizado como uma apresentação geral do desenho de pesquisa, indicando a abordagem que será seguida no estudo, os dados da pesquisa - Uma análise dos impactos da covid-19 no setor de transporte público urbano por ônibus, contemplando as variáveis que virão a compor e as formas como as mesmas serão operacionalizadas, bem como os procedimentos de análise dos dados.

Figura 1- Estrutura da pesquisa



Fonte: Elaboração própria, 2023.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Neste tópico será contextualizado o referencial teórico no qual a pesquisa está fundamentada. Iniciamos por um breve histórico referente ao transporte público, matéria operacional do estudo.

Logo mais, daremos continuidade ao histórico do transporte público por ônibus no Brasil que remete ao conhecimento de como e quando este modelo de transporte surgiu no contexto brasileiro, ainda neste tópico, discorreremos sobre como a qualidade dos serviços ofertados é apresentada conforme a visão atual dos usuários, adiante, falamos dos atores envolvidos no sistema, os quais são: Poder público, empresas prestadoras do serviço e os usuários, no tópico seguinte, é abordado sobre a importância do transporte público urbano para a sociedade e para a economia do país.

Também, com o intuito de analisar a influência da Mobilidade Urbana para os serviços de Transporte Público coletivo foram analisadas em algumas cidades brasileiras a questão do tempo despendido no percurso dos ônibus em alguns bairros, o que conseqüentemente impacta diretamente na agilidade dos serviços prestados aos cidadãos, ademais, visando compreender o processo de concessão, regulamentação e supervisão do Transporte Público coletivo por ônibus foram analisados alguns modelos de licitações existentes no Brasil, e quais são as mais utilizadas na contratação de empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo.

Por fim, foram analisadas as situações advindas do período pandêmico da COVID-19, tais como: a Covid-19, os principais eventos que marcaram mudanças no transporte por ônibus durante o período do coronavírus, as licitações em época de pandemia coronavírus, bem como, os financiamentos públicos e privados que foram motivados por decisões complexas por diversos atores, com o intuito de evitar maiores desequilíbrios econômicos para o setor de transporte público por ônibus no Brasil durante e pós-pandemia.

2.2 Breve histórico

Desde a antiguidade, conforme a evolução dos povos e o aumento da demanda de água e dos recursos naturais, a obtenção dos meios de transporte foi algo essencial para o desenvolvimento das rotas comerciais. (Magalhães, Aragão e Yamashita, 2014).

Ferraz e Torres (2004) aduz que o transporte nas cidades era realizado a pé, ou com o auxílio de animais, através de montaria ou carruagem, este último um privilégio exclusivo dos

ricos.

Não se sabe ao certo quando e onde o transporte público teve início, diversas são as teorias existentes sobre o assunto, no entanto, alguns pesquisadores acreditam que os primeiros transportes públicos foram as carruagens de aluguel puxadas por animais, as quais surgiram em 1600 em Londres, conforme ilustrado na figura 2, outros pesquisadores acreditam que em 1617 em Paris, os primeiros transportes públicos foram as liteiras, (suporte parecido com uma cadeira, erguida por pessoas utilizando varas nas laterais) conforme se verifica na figura 3.

Figura 2 - Carruagens de aluguel puxadas por animais



Fonte: Meu mundo avulso, 2012.

Figura 3 - Liteiras



Fonte: História hoje, 2022.

Atualmente, existem diversos tipos de transportes como o exemplo da moto, carros próprios, metrô, bicicleta, a pé, ônibus, entre outros, os quais são considerados necessários e essenciais para os deslocamentos da população, favorecendo diversas atividades do cotidiano, como por exemplo, trabalho, lazer, estudos e diversos outros.

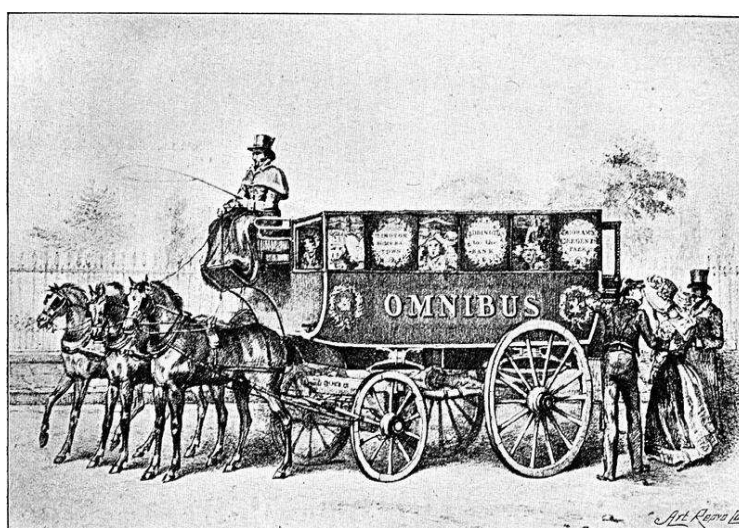
Os transportes urbanos de passageiros são classificados em três grandes grupos, sendo eles: privado ou individual; público, coletivo ou de massa; e semipúblico. No transporte individual, como por exemplo, carro e motos, o condutor possui a posse do veículo e a flexibilidade de opção do trajeto (Ferraz; Torres, 2004).

No transporte público, coletivo ou de massa, geralmente o veículo é de uma empresa privada prestadora de serviços contratados pelo Município para atender ao público geral sem distinção de classe, gênero, cor, orientação sexual ou outras formas de discriminação, possuindo grande capacidade e menor flexibilidade de escolha de rotas pelos usuários, além de dispor de horários predeterminados como a exemplo de ônibus e metrô (Ferraz; Torres, 2004, Almeida, 2014).

Já o transporte semipúblico possui característica que abrangem os modos públicos e privados a exemplo dos táxis e veículos de aplicativos possuem a flexibilidade, a rota e o horário adaptável conforme existente no modo privado, porém a posse do veículo não é do usuário conforme o modo público (Ferraz; Torres, 2004).

Os primeiros transportes públicos no Brasil, no ano de 1817 eram semelhantes aos da Europa e chamados de Omnibu com uso de tração animal, conforme ilustrado na figura 4, o que favoreceu ao desuso das carruagens, logo após em 1868 no Rio de Janeiro os bondes tiveram a sua primeira linha e foram mais bem aceito pela sociedade. (Costa, 2006).

Figura 4 - Omnibu



Fonte: Wiktionary, 2023.

No Rio de Janeiro, em 1908, logo após o surgimento do ônibus movido à gasolina na Europa, os transportes conhecidos como autoônibus passaram a circular na cidade, sendo este substituído em 1918 pelo ônibus elétrico. (Museu Virtual do Transporte Urbano, 2018).

2.2. Transporte público por ônibus no Brasil

Devido à crescente urbanização da época e as grandes dimensões do país, o Brasil passou a demandar mais transporte público e se tornando um dos países com maior necessidade de transporte após a Segunda Guerra Mundial.

Em 1956 o sistema de transporte tornou-se cada vez mais motorizado por motivo da implantação de indústrias automobilísticas, logo após em na década de 1960, um modelo regulamentado de transporte público em que o Estado tinha o controle do setor e definia as

condições dos serviços foi adotado, sendo o setor privado o prestador desses serviços.

Durante 20 anos a partir da década de 60, houve a expansão do crescimento urbano acarretando em mais preocupações com os problemas que passaram a surgir no trânsito, sendo estes: o congestionamento crescente e a precariedade dos serviços de transporte público. Com isso, uma das ações adotadas para amenizar os problemas foi a criação de corredores de ônibus, inicialmente em Curitiba em 1974, logo após em Porto Alegre, e em seguida Belo Horizonte e São Paulo (Vasconcellos; Mendonça, 2010).

Figura 5 - Integração dos corredores de transporte da cidade de Curitiba



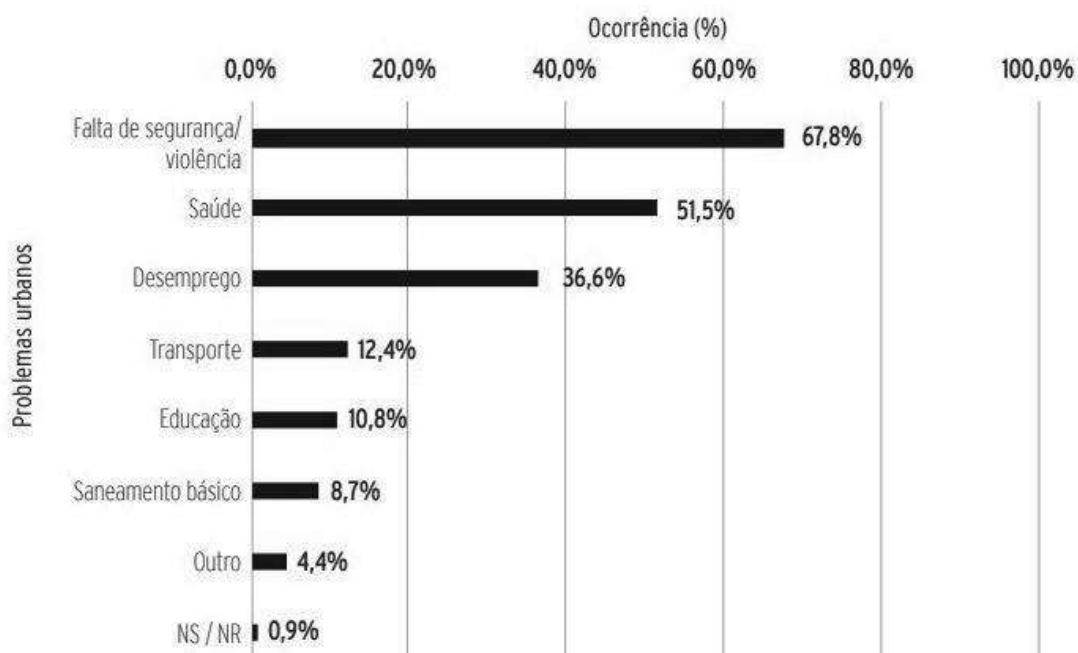
Fonte: URBS, 2014.

A utilização do transporte público ônibus em conjunto com a população urbana cresceu de forma satisfatória até o início da década de 1990, entretanto, com a implantação do Plano Real e a estabilização da economia a partir de 1994, o governo passou a incentivar o uso do transporte individual, pois por gerar muitos empregos e contribuir para o crescimento de outros setores ligados a ela, a indústria automobilística era vista como um importante setor econômico no Brasil, o que possibilitou ao aumento de congestionamento, acidentes, poluição e diminuição do uso do transporte público.

A ausência de políticas públicas e de planejamento das cidades quanto ao crescimento desordenado de diversos locais acarreta em dificuldades relacionadas à habitação, mobilidade urbana, uso do solo e saneamento, impactando diretamente na prestação de serviços de transporte coletivo, o que pode gerar um círculo vicioso que resulta no baixo uso do transporte público, e uma consequente substituição por parte dos usuários pelo transporte individual por carro ou moto.(CNT, 2017).

Em pesquisa realizada, a Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2017), apresenta que em entrevista feita com cerca de 3100 brasileiros, aplicadas aos chefes das residências de 35 municípios brasileiros com população maior que 100 mil habitantes, o setor do transporte tem destaque como a quarta área mais problemática das regiões urbanas, conforme figura 6:

Figura 6 - Principais problemas urbanos - 2017



Fonte: CNT, 2017.

Embora o transporte público coletivo seja o maior responsável pelos deslocamentos nas cidades brasileiras, o Brasil perdeu cerca de 12 milhões de passageiros entre os anos de 2015 e 2019 (Bernardino, 2019).

Pois, os principais problemas apresentados pelos usuários desse serviço são: o elevado preço das passagens, violência e insegurança, tempo de viagens, baixo conforto e confiabilidade, atrasos, falta de integração com outras linhas de transporte público. Segundo a CNT (2017), os principais responsáveis por esses problemas na visão dos usuários são: o poder público, as empresas prestadoras de serviços e os usuários, que juntos com os trabalhadores do setor, constituem os atores do transporte público urbano.

2.3. Atores do transporte público

2.3.1 Poder público

Desde o ano de 2015 o transporte é considerado um direito social no Brasil e, portanto, deve ser garantido pelo Estado. Assim, cabe ao Estado à disponibilização de um serviço de transporte público capaz de atender a comunidade em diversos aspectos, como, segurança, qualidade, comodidade e rapidez, atentando para a segurança e fluidez do trânsito, ocupação e uso racional do solo, preservação ambiental, sustentabilidade econômica e custo acessível aos usuários. (Ferraz; Torres, 2004)

Segundo Pegô (2006), também faz parte da responsabilidade do poder público, a implementação e manutenção de infraestruturas viárias, os terminais de transportes e pontos de ônibus, além de uma fiscalização ativa dos serviços prestados e realizações de avaliações de desempenho do serviço.

2.3.2 Empresas prestadoras de serviços

As empresas prestadoras de serviços também conhecidas como operadores de transporte público são responsáveis pela aquisição e manutenção de veículos, pelos suprimentos de limpeza essenciais, planejamentos de rotas junto aos gestores públicos, distribuição e estoque de produtos e equipamentos, controle de pessoal dentro dos ônibus, gestão de pessoal da empresa, treinamento de pessoal, entre outros.

Além disso, os serviços de transporte devem estar de acordo com as condições impostas pelo Governo para melhor operação do sistema, entre elas estão: o cumprimento das obrigações trabalhistas, o pagamento dos impostos e encargos sociais. Dessa forma, o retorno financeiro esperado e uma possível renovação de contrato podem ocorrer para as empresas prestadoras de serviços. (Fletcher *et al.*, 2014; UITP, 2020, Radomysler, 2015, Ferraz; Torres, 2004).

2.3.3 Usuários

Segundo a ANTP (2020), 60 milhões de usuários utilizavam o transporte público no Brasil diariamente em 2018, o que correspondia a 28,64% da população total do país, este percentual se revela pelo fato de o transporte público ser o principal meio de transporte dos brasileiros, permitindo o acesso a empregos, educação e serviços para a maioria dos 11,4 milhões de habitantes que vivem em áreas menos favorecidas no Brasil (IBGE, 2011).

O usuário é o principal cliente do sistema de transporte público, e assim este deve ser visto pelos demais atores do sistema, permitindo ao cliente o direito da comodidade, o preço baixo, a segurança, a agilidade e a qualidade dos serviços dentro e fora dos ônibus, para que a satisfação do usuário seja positiva e este não procure por outros meios de deslocamentos menos indicado para o cidadão e para a cidade. (Ferraz; Torres, 2004).

Além disso, clientes satisfeitos buscam cumprir com as obrigações de cidadão a eles impostas, a exemplo do respeito com os seus pares, atendimento às normas de segurança e zelo pelo patrimônio, respeito às pessoas que possuem necessidades especiais, pagamento de passagens, entre outras. (Radomysler, 2015, Ferraz; Torres, 2004).

2.4 A Importância do transporte público urbano

O transporte público é de extrema importância para a economia e para a sustentabilidade, pois é gerador de externalidades positivas, devido aos efeitos positivos resultantes do seu uso (em termos da redução da poluição do ar e dos congestionamentos de trânsito), além de contribuir para a redução de acidentes, de ser econômico para os usuários, de ocupar menos espaço urbano, de proporcionar a praticidade das pessoas ingressarem em locais de trabalho, de lazer, em equipamentos sociais, e oportunidades de consumo, o transporte possui importância social determinante (Bicalho, 1998; IPEA, 2016).

Ainda, de acordo com Bicalho (1998), o transporte coletivo sob o ponto de vista econômico, promove o crescimento das cidades, organizando e condicionando a ocupação dos espaços urbanos e o uso do solo através da conexão entre as atividades desenvolvidas em diferentes locais. Dessa forma, as decisões políticas na área de transporte tem forte influência sobre o crescimento das cidades e no seu desenvolvimento na qualidade de vida para a população (Ojima *et al*, 2016).

Considerado como um serviço público essencial, o transporte visa atender as necessidades sociais e prestar suporte a atividades econômicas, sendo explorado pelo setor privado por meio de concessão. Com foco em priorizar os aspectos comerciais do transporte, o setor privado em sua grande maioria nem sempre oferecem serviços adequados quanto à qualidade e o custo, para a população.

O que contribui para que o transporte público perda prestígio frente à opinião pública, aos próprios cidadãos que dele dependem, à classe política, às entidades civis e outros. Sendo assim, a necessária identificação dos elementos, modelos e práticas gerenciais consistentes, que permitam

modificar esta situação, demonstrando a condição única do transporte público, como estruturador do desenvolvimento urbano que se deseja para o Brasil. (Azambuja, 2002).

2.5 A influência da Mobilidade Urbana para os serviços de Transporte Público coletivo

Segundo a Associação Nacional dos Transportes Públicos – ANTP (1998), o transporte público deve expressar melhoria em todas as áreas, evidenciando os aspectos tecnológicos (veículos), gerenciais (capacitação dos operadores), de atendimento (cobertura física e temporal), de integração, e de informação ao usuário.

Entre as áreas de melhorias está a mobilidade urbana, a qual conforme a Lei 12.587/2012 trata da condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Para tanto, os gestores públicos e privados através da Política Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) precisam adotar um conjunto de Princípios, Diretrizes e Objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), as quais devem ser materializadas pelo Plano de Mobilidade (PlanMob), mediante um conjunto de projetos de infraestrutura e outras intervenções associadas à adoção de instrumentos de políticas públicas que estão ao alcance da administração municipal. (Rosa *et al*, 2021).

Acrescenta-se que é preciso que os gestores municipais atentem para a Lei 10.257/2001 a qual dispõe no Art 41 § 2º a obrigatoriedade do Plano Diretor (PD) para as cidades com mais de quinhentos mil habitantes.

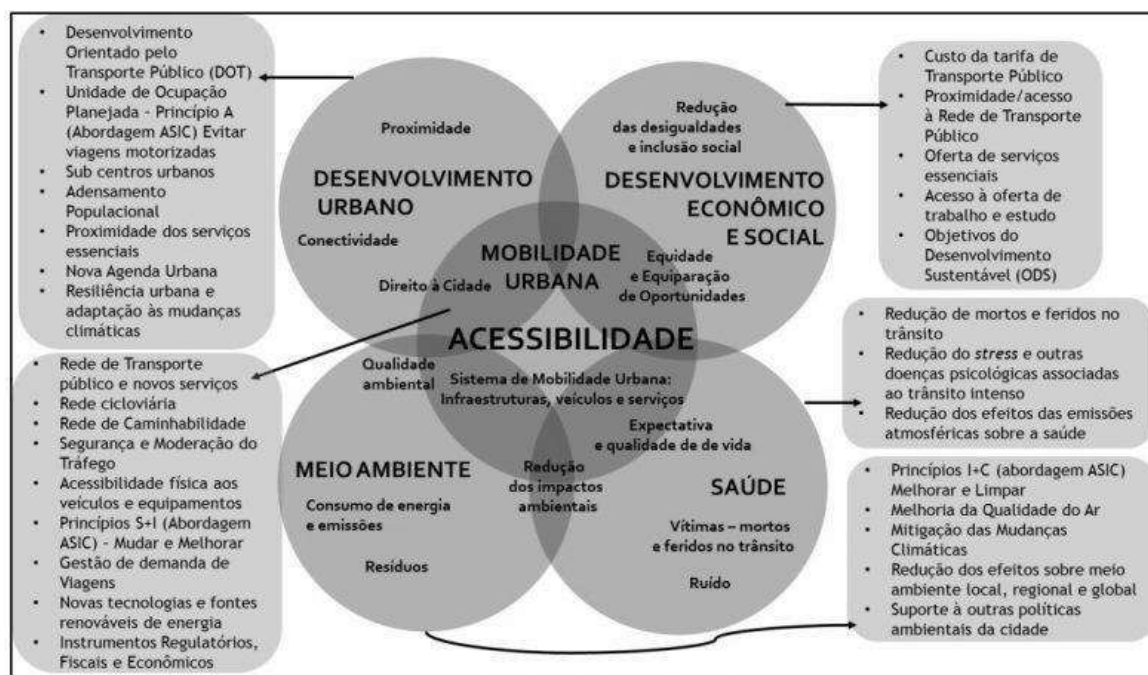
O plano diretor deve dispor sobre os passeios públicos a serem implantados ou reformados pelo poder público, em locais de maior circulação de pedestres, como os órgãos públicos e os locais de prestação de serviços públicos e privados de saúde, educação, assistência social, esporte, cultura, correios e telégrafos, bancos, entre outros, sempre que possível de maneira integrada com os sistemas de transporte coletivo de passageiros (BRASIL, 2001), pois de acordo com a pesquisa realizada pela CNT no ano de 2017, o tempo médio deslocamentos no Brasil era considerado elevado, conforme podemos conferir no quadro 1:

Quadro 1 - Distância e duração média das viagens - 2017

DESTINO	MÉDIA Distância/ Tempo
TRABALHAR	
Distância do trajeto de casa até o trabalho	13,3 km
Tempo que gasta no trajeto para a atividade trabalho	37,7 min
ESTUDAR	
Distância do trajeto de casa até a escola	9,5 km
Tempo que gasta no trajeto para a atividade estudar	33,4 min
TRATAMENTO DE SAÚDE	
Distância do trajeto de casa até o tratamento de saúde	11,4 km
Tempo que gasta no trajeto para o tratamento de saúde	38,7 min
OUTROS MOTIVOS	
Distância do trajeto	8,4 km
Tempo que gasta	31,1 min

Fonte: Elaboração própria com base em CNT, 2017.

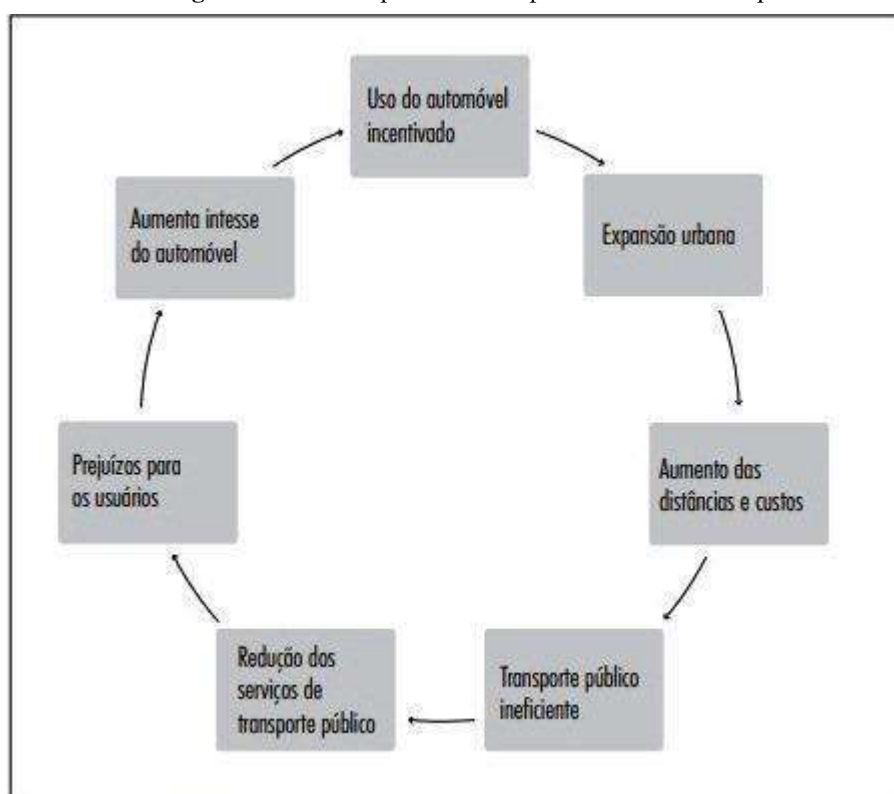
Dessa forma, o plano diretor no qual está inserido o projeto de mobilidade urbana é uma integração de necessidades existentes na sociedade, levando em consideração as rotas acessíveis às atividades essenciais e o sistema de transporte público coletivo urbano. Na figura 7, podemos observar como a integração de políticas se comporta:

Figura 7 - Relação da Política de Mobilidade Urbana e outras políticas públicas

Fonte: Boareto, 2021, p.6.

A Política de Mobilidade Urbana em conjunto com outras políticas a exemplo das políticas de Desenvolvimento urbano, Desenvolvimento econômico e social, Meio Ambiente e Saúde, juntamente com a ausência de um Plano diretor proporciona ao empraimento urbano que significa o crescimento exagerado da cidade a partir de eixos de principais acessos, por motivo do aumento populacional e dos congestionamentos frequentes em algumas localidades, parte da população opta pela utilização do transporte individual, o que faz com que os serviços de transporte público fiquem cada vez mais com servidos reduzidos e com efeitos sobre a qualidade do serviço. (Passos *et al*, 2012). A Figura 8 representa o ciclo de problemas referente a expansão urbana e transporte:

Figura 8 - Ciclo de problemas: expansão urbana e transporte

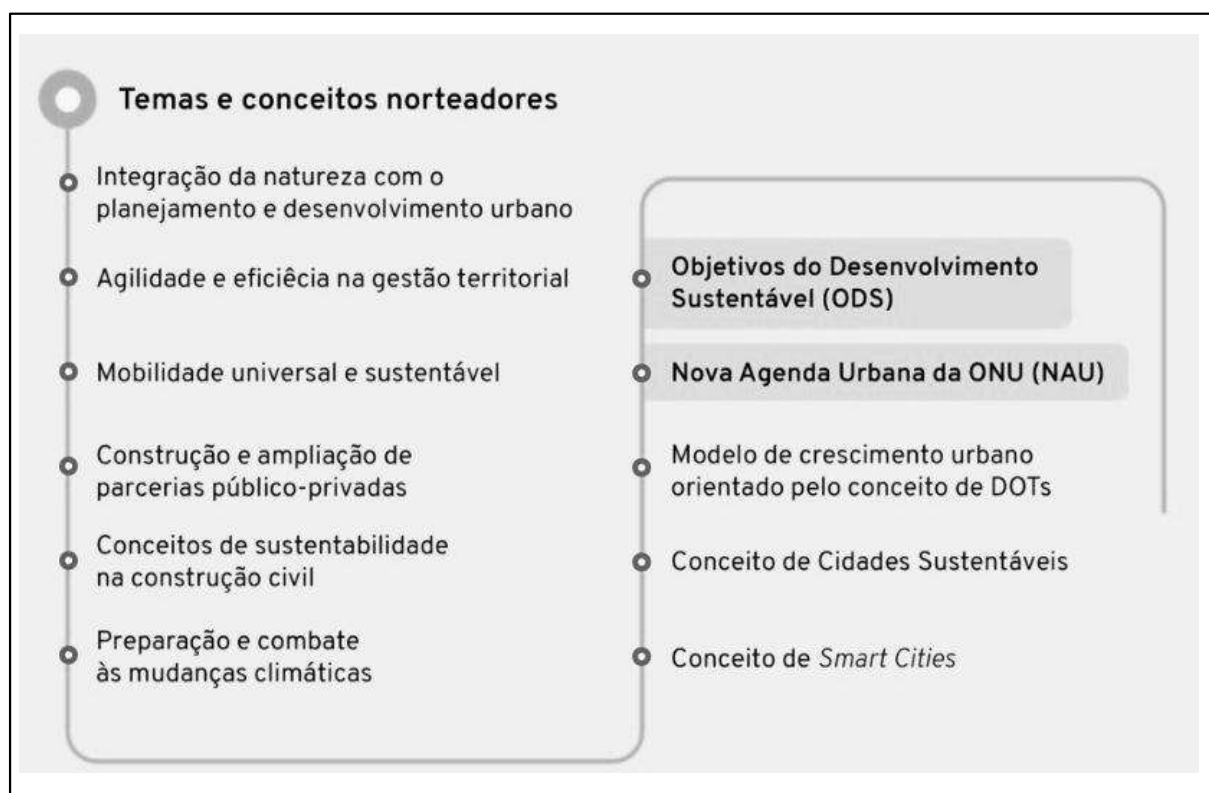


Fonte: Passos *et al.*, 2012.

Na cidade de João Pessoa, o Plano Diretor de 1992-1994 priorizou o transporte público coletivo em detrimento ao transporte individual. Entretanto, a expansão urbana em direção a Orla marítima ocorreu com foco nos veículos individuais, negligenciando o transporte público e com investimentos insuficientes para a promoção da mobilidade da população de baixa renda e não permitindo a participação da população nas tomadas de decisões (Passos et al, 2012).

Já o Plano Diretor 2021/2022, este possui alicerce na participação de todos os atores envolvidos no processo (gestores públicos, empresas privadas e população em geral) de forma democrática e participativa (Rocha, 2021) possuindo entre os nove eixos temáticos, três eixos que são de grande relevância para a tomada de decisão eficiente quanto à mobilidade urbana e transporte público da cidade, são eles: I) Inserção e características regionais; II) Mobilidade (urbana, rural e regional) e Finanças públicas e capacidade de investimento do município. Além disso, possuem temas e conceitos norteadores conforme apresentados na figura 9:

Figura 9 - Plano diretor – temas e conceitos norteadores – João Pessoa – 2021/2022



Fonte: PDMJP - Plano Diretor Municipal de João Pessoa – PB, 2021.

Além de um Plano diretor bem elaborado pelos gestores públicos, se faz necessária que as empresas privadas que prestam serviços de transporte público coletivo urbano também

realizam medidas que permitam a acessibilidade de todas as classes de usuários de ônibus, pois, os desastres em geral, afetam a infraestrutura e causam danos físicos aos sistemas.

Por outro lado, as pandemias afetam os recursos humanos da organização de transporte e a sociedade como um todo, dessa forma, as estratégias a serem adotadas pelas Empresas de Transportes públicos e pela gestão pública quanto a mobilidade urbana, devem ser capazes de proteger os passageiros e os trabalhadores, minimizar os impactos para a organização e ainda fornecer um nível de serviço apropriado para o cenário atual da sociedade (Fletcher et al., 2014). Pois, organizações de transporte público terão um papel fundamental para a retomada do crescimento econômico no período pós-pandemia. (Meyer, 2021, p. 126)

2.6 Concessão, regulamentação e supervisão do Transporte Público coletivo por ônibus

Responsáveis pela operação dos mais diversos setores, a exemplo da saúde, da logística, do saneamento básico, do fornecimento de produtos essenciais e transporte de pessoas e de mercadorias, os serviços públicos ainda possuem um papel de grande relevância para a manutenção econômica do país e renda dos cidadãos. Neste tocante, a Constituição Federal, em seu art. 175, impõe ao Poder Público, a responsabilidade de assegurar a prestação de serviços públicos, seja de forma direta ou sob o regime de concessão.

“Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre:

I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão;

II - os direitos dos usuários;

III - política tarifária;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.”

Além da CF/88, existe em nosso ordenamento jurídico a Lei nº 8.987/1995, que aborda o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, a Lei nº 8.666/1993, que estabelece normas para licitação e contratos da administração pública, e a Lei nº 11.079/2004, que institui normas gerais para licitação e contratação de parcerias público-privadas, as quais visam garantir à prestação dos serviços públicos atribuídos às empresas privadas.

A princípio, na segunda metade dos anos 70, ocorreu na esfera federal uma

centralização, com o objetivo de coordenar e regulamentar as ofertas de transportes que funcionavam de forma deficiente. Salienta-se ainda que, neste período foram criadas as regiões metropolitanas, a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU, o Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos - FDTU, as Empresas Metropolitanas de Transportes Urbanos - EMTUs e as Superintendências de Transportes Urbanos - STUs (Azambuja, 2002).

Segundo Azambuja (2002), a política federal do período de 1976 a 1984 com foco na reorganização do setor privado de ônibus definiu novos tipos de contratos, chamados de "permissão condicionada", no qual os poderes públicos municipais definiram um prazo, que variava de cinco a sete anos, para as empresas operarem em monopólio, contemplando não mais linhas isoladas, mas sim setores de operação definidos pelas cidades, também fazia parte do contrato, o recrutamento do pessoal de nível superior (Brasileiro, 1996; Vera, 1999).

Em 1987, foi criada a Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano – NTU, a qual proporcionou ao fortalecimento do setor privado de ônibus urbanos, embora, atualmente a responsabilidade sobre a tutela dos transportes públicos coletivos seja dos municípios, conforme expõe a CF/88.

Entretanto, por obter o foco no mercado fechado, a inércia da fiscalização Estatal na década de 80, viabilizou a expansão de serviços de transporte público precário, com tarifas elevadas para o usuário, pois não havia preocupação com o interesse público. Diante disso, por conter interação direta com o ambiente urbano, a intervenção estatal se fez necessária, como forma para equilibrar os interesses conflitantes, e garantir possibilidades de vivência urbana em bases mais humanas, justas e funcionais (Bicalho, 1998).

A supervisão e regulamentação das operações de transporte por ônibus são justificadas pela infraestrutura urbana, como por exemplo: da distância entre a periferia e os centros da cidade, do desempenho das operações de transporte, do custo e da qualidade dos serviços, dos congestionamentos, dos investimentos em infraestrutura e nos transportes públicos. (Bicalho, 1998; Editorial da Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP, 1998)

Em decorrência disso, a relação entre infraestrutura urbana, concessionária e Poder Público precisa estar firmada sob o alicerce da transparência e licitude, visando ao bem comum, pois o modo como a regulamentação é apresentada aos órgãos gestores pode gerar ineficiência, desestimulando novos investimentos e prejudicando os direitos de escolha dos cidadãos (Siqueira, 1998, ANTP, 1998).

No Brasil, segundo Siqueira (1998), as concessões e permissões apresentam-se como as principais formas de relacionamento entre o poder público e as empresas prestadoras de

serviços. Entretanto, alguns regulamentos de serviços de transporte urbano por ônibus em algumas cidades brasileiras impedem a entrada de novos fornecedores, o que limita a competição e favorece a um mercado fechado, pois em sua maioria não estimulam a qualidade e a eficiência na prestação dos serviços.

Além disso, a inflexibilidade dos regulamentos dos serviços de transporte, a ausência de visão mercadológica e a lentidão na prestação dos serviços são fatores que possibilitam a redução na demanda atendida pelos sistemas regulares de ônibus e potencializa o crescimento do transporte informal, com isso, a forma de regulação econômica dos serviços de transporte urbano no Brasil precisa ser revista, tendo em vista que o objetivo principal da regulação é a máxima eficiência na prestação dos serviços, com o intuito em garantir o bem estar do usuário. (Cunha Filho, 1998, Gomide, 2000).

A regulação do setor de transporte público por ônibus precisa ser realizada pelo poder público, sob a ótica da garantia do bem estar do usuário, da preocupação ambiental e do alívio ao congestionamento das cidades, além do controle de mercado via licitação competitiva.

Além disso, deve ser implementada a política de transporte público urbano orientada pelo aumento do grau de utilização do transporte público, da reorganização do transporte público quanto à flexibilidade e conveniência, preço baixo, conforto, bom nível de informação, estabilidade dos serviços e integração, da busca pela eficiência definindo de forma clara os seus objetivos políticos, do desenho apropriado dos produtos, das licitações periódica.

Assim como adoção de comparações entre empresas e órgãos como instrumento de incentivo e de penalização (uso do benchmarking), o aperfeiçoamento de técnica contratual, na qual devem constar claramente os objetivos da licitação e responsabilidades decorrentes tais como o uso de incentivos contratuais para estimular a inovação, e, ainda, a manutenção da pressão competitiva (Aragão, 1998).

Com isso, fica evidenciado que tanto as empresas prestadoras de serviços de transporte urbano quanto o poder público possuem atribuições e responsabilidades que precisam ser adaptadas e flexíveis as exigências impostas pela população e pelas modificações que podem vir a existir nos âmbitos ambiental, político, social e econômico, ensejando na redução de custos e o aumento da produtividade, eficiência e qualidade dos serviços prestados pelas empresas operadoras de serviços. (Brasileiro, 1998).

3 O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM TEMPOS DE PANDEMIA COVID-19

3.1 Covid-19

Desde Dezembro de 2019 o mundo está em alerta em virtude de uma pandemia causada pelo coronavírus SARS-CoV-2 (COVID-19), o qual está criando cenários de incertezas na saúde e na economia, causando repercussões de ordem biomédica e epidemiológica em escala global, impactos sociais, econômicos, políticos, culturais e históricos sem precedentes na história recente das epidemias (Fiocruz, 2020).

Com base na intensa propagação do vírus, a Organização Mundial da Saúde (OMS) definiu o surto da doença como pandemia, e desde então, medidas preventivas estão sendo realizadas por todos os países para evitar a disseminação da doença nas populações (Brasil, 2020). A pandemia do novo coronavírus tem se mostrado uma das maiores crises de saúde pública enfrentadas pela comunidade global das últimas décadas (Walter et al., 2020; WHO, 2020) e tem gerado grandes impactos sobre os padrões de mobilidade da população (De Vos, 2020; Lock, 2020; Paez, 2020).

Apesar do árduo trabalho desempenhado pelos profissionais de saúde, gestores públicos e população em geral, e de 74,1% da população brasileira ter sido vacinada até Janeiro de 2022, variantes do Coronavírus a exemplo da Ômicron, Alfa, Delta, Gama, Lambda e outras, surgiram em todo o mundo, e os índices de novos casos continuaram a crescer, chegando a 36.628.099 casos confirmados em Janeiro de 2023, onde 82% da população recebeu a dose da vacina (Brasil, 2023).

A alta na propagação do vírus se revela em virtude da fácil transmissão, a qual se dá através do contato pessoal próximo, como toque ou aperto de mão, espirros, gotículas de saliva, tosse, catarro, objetos ou superfícies contaminadas. (Brasil, 2022).

Com o intuito em conter a propagação do vírus, a Medida Provisória 926/20, trouxe no seu Art. 3º a autorização para que os Estados e Municípios adotassem medidas de “restrição excepcional e temporária, conforme recomendação técnica e fundamentada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA, por rodovias, portos ou aeroportos de entrada e saída do País, locomoção interestadual e intermunicipal.”(Brasil, 2020).

Logo, alguns Estados e Municípios brasileiros deram início às medidas de combate ao COVID-19 através de campanhas de conscientização ao uso de EPIs e isolamento social, bem como a determinações mais rígidas através de Decretos Municipais e Estaduais. Diante disso, apesar de essencial serviço público, a suspensão da circulação dos transportes públicos coletivos urbanos foi implementada em alguns Municípios brasileiros, sendo aberta a exceção apenas para a locomoção dos profissionais da saúde através do fornecimento de transporte

coletivo especial.

3.2 Principais eventos que marcaram Mudanças no Transporte por Ônibus durante o período do coronavírus

Em decorrência do cenário pandêmico no Brasil ocorrido desde o ano de 2020, um declínio no setor da prestação de serviços se fez presente na sociedade, o mercado da oferta e procura de serviços sofreu uma grande queda em virtude das medidas de contenção ao COVID-19 nas regiões brasileiras.

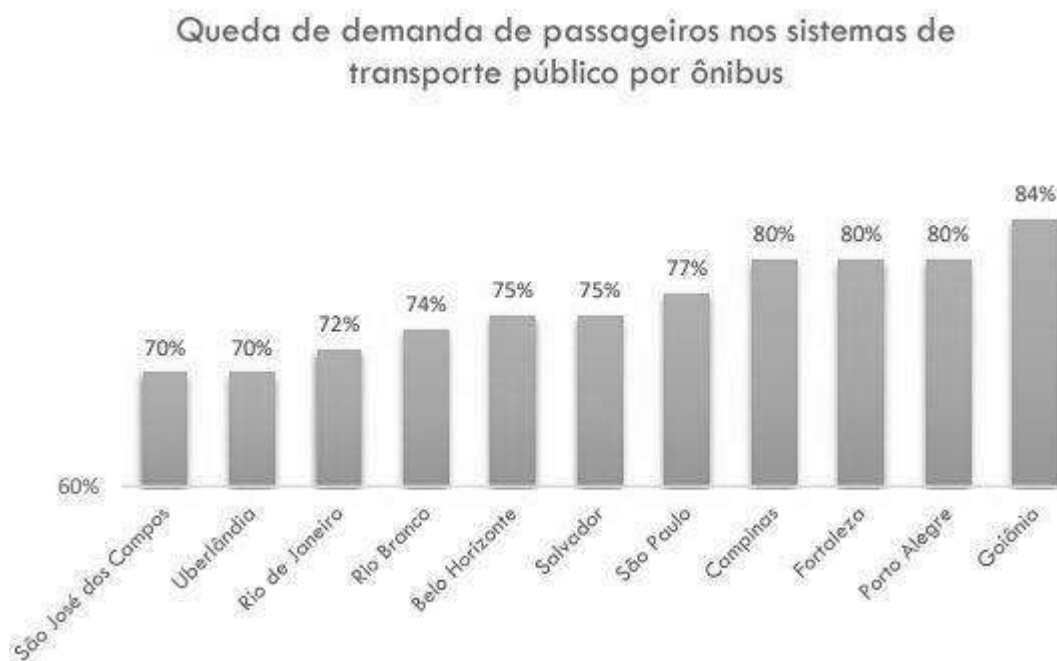
Com a interrupção dos serviços de transporte público em diversas cidades e com o risco de contaminação das pessoas, decorrente da dificuldade de manter o distanciamento social nos veículos e instalações dedicadas aos transportes públicos, ocorreu um agravamento das condições de operação desse serviço considerado essencial pela CF/88.

Diante da situação de coronavírus no país, houve um declínio do uso do transporte público, seja pelo medo da doença ou por motivo de regulamentação governamental a exemplo do isolamento social (Couto *et al*, 2020). Dados da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano – NTU (2020) demonstraram diminuição de 71%, em média, de demanda de passageiros em relação ao contingente anterior à pandemia, o que representa o montante de 30 milhões de passageiros por dia no país.

Após a flexibilização do isolamento social, a demanda por esse tipo de transporte é consideravelmente menor do que antes da pandemia, pois mesmo após o processo de vacinação em combate ao COVID-19, parte da população continua receosa quanto à aglomeração dentro dos transportes públicos. Diante da redução da utilização do transporte público, a receita das operadoras que prestam o serviço caiu, comprometendo o serviço, e podendo decretar falência, ou aumento das tarifas, por exemplo. Nesse momento, é nítida a necessidade de subsídios para o transporte público (Couto *et al*, 2020).

Dados fornecidos pelo IPEA (2012) revelam que em 2012 o número de usuários que utilizam transporte público no Brasil foi de 65%, e no ano de 2018 a utilização do transporte público no Brasil diariamente era de 60 milhões de pessoas, o que correspondia a 28,64% da população total do país. (ANTP, 2020). Entretanto, segundo Lima *et al*.(2020) durante o período de pandemia COVID-19 o índice de passageiros diminuiu, chegando à queda de 84% em algumas localidades do país, conforme se verifica na figura 10:

Figura 10 - Queda de demanda de passageiros nos sistemas de transporte público por ônibus – Brasil (2020)



Fonte: Lima *et. al*, 2020, p.6.

A queda na demanda de passageiros possui diversas justificativas, entre elas a qualidade da estrutura dos ônibus, a superlotação, atrasos, insegurança, concorrência, valores das tarifas, longos percursos, aumento do transporte individual (Afonso *et al*, 2015). Pesquisa realizada em 2017 pela CNT, (2017), reafirma a informação relatada por Afonso *et al*. (2015), conforme exposto na figura 11:

Figura 11 - Problemas do transporte público - 2017

Fonte: CNT, 2017.

Com isso, todas estas situações que antes seriam revistas pelos atores do sistema de transporte público, precisaram ser repensadas de forma a agregar todas as necessidades apontadas pelo novo contexto social, pois existe um distanciamento mínimo de segurança entre as pessoas que precisa ser respeitado e assegurado pelo poder público (Couto *et al*, 2020).

Diante das repercussões no aspecto social e econômico do país, a probabilidade das Empresas conterem custos foi elevada, porém em contraparte, as operadoras do serviço juntamente com o poder público adotaram soluções durante o período pandêmico que colaboraram para garantir a sobrevivência do negócio, o processo decisório das organizações abrangeu a real necessidade e perspectivas para o momento crítico existente na saúde e na economia.

Para tanto, as empresas prestadoras de serviços de transporte público, necessitam realizar uma análise da receita em função da queda no número de passageiros e a análise dos custos extras decorrentes do aumento do rigor da higienização e compra de equipamentos de

proteção para os funcionários da organização, bem como para a adequação sanitária do uso dos transportes coletivos pelos consumidores (Lima, 2020).

No Brasil, segundo Lima (2020) nas cidades de São José dos Campos, Uberlândia, Rio de Janeiro, Rio Branco, Belo Horizonte, Salvador, São Paulo, Campinas, Fortaleza, Porto Alegre e Goiânia, as empresas de transporte coletivo por ônibus operaram com uma redução média de mais de 75% dos passageiros.

Além da redução de passageiros em algumas cidades do país, outras cidades como Florianópolis, João Pessoa, Araguaína, Ilhéus, Jaboticabal e Nova Pádua, chegaram à redução de 100% de passageiros por motivo da suspensão da circulação dos ônibus durante determinados período no ano de 2020 (NTU, 2020).

Embora algumas medidas de emergência tenham sido adotadas por alguns municípios, alguns autores como Lima *et al.* (2020) argumentam que medidas que limitam a circulação da população não podem ser confundidas pelos gestores públicos com a paralisação do transporte coletivo. No entanto, uma empresa na cidade de Guarulhos-SP, conhecida por Real Transporte Metropolitanos, decretou falência, segundo relatos de funcionários (Batista *et al.*, 2020).

Entre os problemas que assola o setor de transportes públicos, está a ausência de algum tipo de subsídio público para o custeio de políticas sociais (custeio de gratuidades de estudantes, idosos e pessoas com necessidades especiais), pois atualmente apenas 11 sistemas de transporte público possui algum tipo de subsídio público, os demais dependem diretamente da relação entre a oferta e a demanda atendida. (Batista *et al.*, 2020).

Com a redução da demanda por passageiros, muitas empresas podem vir a decretar falência (Couto *et al.*, 2020), uma vez que as tarifas que não são pagas pelos passageiros isentos, são custeadas pelos demais passageiros pagantes, e sem estes custeios, a sobrevivência dessas empresas fica comprometida, este cenário é possível observar através de informações obtidas pela NTU (2022), a figura 12 apresenta os dados de operadoras e consórcios operacionais que interromperam a prestação do serviço durante a pandemia de covid-19 entre o período de Março de 2022 à Maio de 2022:

Figura 12 - Operadoras e consórcios operacionais que interromperam a prestação do serviço durante a pandemia de covid-19

55		OPERADORAS/CONSÓRCIOS OPERACIONAIS INTERROMPERAM A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO
OPERADORAS	CONSÓRCIOS	
20	1	suspensões de atividades
6	3	intervenções na operação pelo poder público
13	-	encerramentos de atividades
17	-	contratos suspensos ou rescindidos
3	2	caducidades de contratos
13	3	processos de recuperação judicial abertos

Fonte: NTU, 2022.

Diante deste cenário, outras medidas foram adotadas pelas Organizações com o intuito em amenizar os impactos sofridos e se manter no mercado competitivo, à exemplo da suspensão de contratos de trabalhos de colaboradores e até demissões em massa ocorridas durante o período da pandemia.

Nascimento *et al.* (2020) argumenta que pode-se objetar que os empresários estão buscando manter empregos através de suas portas abertas e que as demissões só ocorreram, pois eles não estavam preparados para os problemas planetários trazidos pelo vírus importado da China.

Acrescente-se que, com a flexibilização dos transportes públicos, outros desafios precisam ser enfrentados pelos três principais atores envolvidos (usuários, operadores e poder público) os quais deverão adotar medidas protetivas com o intuito em evitar a propagação do vírus e manter a operação adequada do serviço durante a crise, às medidas adotadas por todos os envolvidos favorecem a todos, pois ao garantir a viabilidade financeira das empresas o transporte público continuará sendo ofertado para mais de 70% da população que se beneficia com o uso dos serviços ofertados (Lima, 2020).

Por outro lado, apesar dos prejuízos ocorridos para as empresas prestadoras de serviços de transporte públicos coletivos e de muitos brasileiros ficarem prejudicados quanto aos deslocamentos para os seus respectivos trabalhos e atividades do cotidiano, o motivo da suspensão dos transportes públicos ou a implantação de medidas restritivas se deram como

forma de resguardar a população e evitar o contágio dentro dos transportes coletivos por motivo da aglomeração existentes nestes.

Exemplo disto é o Estado da Bahia, no qual 41 municípios suspenderam o fluxo de transporte intermunicipal entre o período de março e abril de 2020, esta medida favoreceu a redução de aproximadamente 27% na taxa de transmissão da doença, revelando um atraso entre os picos de infecção de Salvador e dos demais municípios (Castro *et al.*, 2021).

Além disso, a pandemia possibilitou a diminuição e até mesmo a ausência de registro de uma única ocorrência de morte de pedestres e de colisões entre os veículos durante a época de maior adesão ao distanciamento social (Cristo *et al.*, 2020). Diante disso, apesar de imensurável os prejuízos causados pela pandemia do coronavírus (COVID-19) para toda a população brasileira, Silva (2020) entende que as medidas protetivas impostas pelos Municípios e Estados a exemplo do isolamento social e da suspensão dos transportes públicos possuem uma consequência positiva.

Estas têm revelado um atraso na disseminação da COVID-19, tornando a taxa de transmissão mais lenta, o que proporciona ao sistema de saúde absorver a demanda de pessoas infectadas por COVID-19 e acometidas por outras comorbidades. Couto *et al.* (2020) argumenta que na mobilidade urbana, algumas dessas mudanças podem ser muito positivas para a saúde das pessoas e do planeta. Pois mediante a aplicação de medidas rigorosas de confinamento para a contenção do coronavírus, as cidades voltam a se mover e medidas que seriam temporárias poderão vir a ser permanentes.

No entanto, apesar da redução dos casos de infecções por coronavírus durante o período de suspensão ou redução dos coletivos em algumas cidades do país, os atores do sistema precisam implementar medidas protetivas eficazes, capazes de manter o funcionamento das empresas fornecedoras dos serviços, assegurando a sobrevivência destas e garantido o direito social dos brasileiros exposto no Art. 30, inciso V, da Constituição Federal de 1988.

No Município de João Pessoa, conforme Semanário Oficial do dia 02 de julho de 2020, algumas medidas de seguranças foram impostas para que a retomada da circulação dos transportes públicos fosse possível:

Art. 1º A atividade de transporte público coletivo de passageiros deverá seguir as determinações para a aplicação de medidas preventivas voltadas à contenção da curva de disseminação da Covid-19. Art. 2º A atividade de transporte público coletivo de passageiros deverá funcionar observando as seguintes determinações, sob responsabilidade das empresas concessionárias do transporte público coletivo municipal:

I – Realizar a atividade de transporte coletivo de passageiros com sua capacidade limitada à quantidade de assentos do veículo e apenas 1 passageiro em pé por 1m², até o limite máximo de 12 passageiros em pé;

II – Efetuar a marcação, com uso de sinalização clara no interior dos veículos do local onde cada passageiro que trafegará em pé deverá se posicionar no corredor do veículo, a fim de que haja efetivo distanciamento entre os passageiros em pé e evite aglomerações;

III - Admitir apenas passageiros utilizando máscaras; IV – Disponibilizar álcool em gel 70% em local de fácil acesso aos passageiros, preferencialmente na entrada dos veículos;

V – Disponibilizar a motoristas e cobradores máscaras e demais EPIs, bem como álcool em gel 70%;

VI – Disponibilizar álcool em gel 70% nos Terminais de Integração, com exceção do Terminal de Integração do Varadouro, cuja responsabilidade será compartilhada entre a SEMOB e o SINTUR, cabendo a este último a adoção das medidas sanitárias na área comercial, isto é, bilheterias de acesso ao Terminal e guichês de recarga internos e externos;

VII – Aumentar o tempo de integração temporal dos cartões Passe Legal de 40 minutos para 80 minutos;

VIII – Não circular aos domingos e feriados;

IX – Realizar marcação no chão dos Terminais de Integração, para distanciamento de passageiros que aguardam o transporte coletivo;

X – Os passageiros deverão priorizar o pagamento do transporte por meio do Cartão Passe Legal, evitando circular cédulas e moedas, restringindo-se assim o contágio;

XI – Adotar, em colaboração com o SINTUR, plataformas digitais, para que o usuário efetue recarga de créditos em seus cartões utilizando tais plataformas;

XII – Adotar medidas para evitar filas em guichês de atendimentos para vendas ou recarga de Cartão Passe Legal;

XIII - Estabelecer um procedimento de desinfecção constante para veículos, após cada rota.

XIV – Manter os ambientes ventilados, com janelas e alçapões abertos, sempre que possível, a fim de propiciar uma melhor circulação e renovação do ar nos veículos;

XV - Adotar barreiras de proteção para separar motoristas, cobradores e vendedores de passagens do público em geral;

XVI – Manter fixado, em local visível aos passageiros e funcionários, informações sanitárias sobre higienização e cuidados para a prevenção do COVID-19, tanto dentro dos transportes, quanto nos Terminais de Integração;

XVII – Evitar reuniões presenciais com trabalhadores. Se imprescindível, fazer em locais abertos e mantendo a distância de segurança;

XVIII - Evitar aglomerações com trabalhadores em garagens, pontos finais, refeitórios, vestuários ou outros ambientes de uso compartilhado pelos funcionários.

XIX - Utilizar intensivamente os meios de comunicação disponíveis para informar aos passageiros sobre as medidas adotadas de higiene e precaução;

XX - Utilizar todos os meios de mídia interna, assim como as redes sociais, para divulgar as campanhas e informações sobre a prevenção do contágio e sobre as atitudes individuais necessárias neste momento de crise;

XXI - Realizar, diariamente, no início do expediente, a medição de temperatura e o acompanhamento da sintomatologia dos trabalhadores, mantendo o distanciamento entre os trabalhadores;

XXII – Remover para uma área afastada de outros funcionários e passageiros, até sua saída do trabalho para atendimento médico, aquele trabalhador que fique doente no local de trabalho com sintomas típicos do COVID-19;

XXIII – Garantir que o transporte dos funcionários, quando a empresa for responsável, ainda que fretado, seja feito com assepsia prévia e sem excesso de passageiros, estando sua capacidade limitada à quantidade de assentos do veículo, sendo programados de forma a não permitir uma grande aglomeração de trabalhadores na partida e na chegada;

XXIV - Realizar busca ativa diária, em todos os turnos de trabalho, em trabalhadores, terceirizados, prestadores de serviços e visitantes com sintomas compatíveis com a síndrome gripal (febre, tosse, coriza, dor de garganta e dificuldade respiratória), buscando, ainda, identificar contato com casos suspeitos ou confirmados da doença no raio de 1,5m e/ou ambiente domiciliar;

XXV - Implantar protocolo para comunicação, identificação e afastamento de trabalhadores com sintomas da COVID-19 antes do embarque no transporte para o trabalho, quando fornecido pelo empregador, de maneira a impedir o embarque de pessoas sintomáticas, incluindo eventuais terceirizados da empresa de transporte;

XXVI - Garantir o imediato afastamento dos trabalhadores sintomáticos de síndrome gripal, até a realização de exame específicos, seguindo os protocolos das autoridades sanitárias ou pelo período mínimo de 14 dias, contados a partir do início dos sintomas, bem como de todos aqueles que tenham tido contato próximo com o trabalhador suspeito, ainda que assintomáticos, consideradas as atividades produtivas, refeitórios, pausas, vestiários, etc., até a não confirmação da contaminação;

XXVII - Impedir o retorno de trabalhadores quando ainda sintomáticos, de modo que o trabalhador com resultado positivo seja mantido em isolamento domiciliar por, pelo menos, 14 dias, podendo retornar às atividades após esse período desde que esteja assintomático por, no mínimo, 72 horas, tendo sido a condição avaliada pelo médico. O trabalhador com resultado negativo poderá retornar às atividades laborais desde que assintomático por, no mínimo 72 horas, tendo sido a condição avaliada pelo médico.

XXVIII - Disponibilizar testes moleculares ou sorológicos aos empregados que forem enquadrados como casos suspeitos ou prováveis de doença pelo novo coronavírus (COVID19), a partir de indicação de médico da empresa ou de médicos não vinculados a empresa (médicos do SUS ou particulares), sempre que não enquadráveis nos critérios de testagem estabelecidos pelo SUS ou havendo indisponibilidade pelo SUS; devendo-se considerar para a eleição do método mais adequado, o período de contato com caso suspeito ou de início de sintomas e para a interpretação dos resultados as instruções de bula, devendo-se repetir o teste se necessário.

XXIX – Implantar rotina de testagem rápida sorológica (IGG/IGM), conforme o caso, em trabalhadores que mantiverem rotina de trabalho presencial e desempenhem atividades em ambientes compartilhados, com vistas à adoção de estratégias de monitoramento, controle da cadeia de transmissão e redução de impacto, observados os critérios estabelecidos pelo Ministério da Saúde e pela Secretaria Municipal de Saúde.

XXX - Eliminar bebedouros de jato inclinado disponibilizados a empregados, substituindo por equipamento que possibilite retirada de água apenas em copos descartáveis ou recipientes de uso individual.

Art. 3º Recomenda-se que idosos e demais pessoas do grupo de risco para o Covid19 e, se for imprescindível que evite, em qualquer hipótese utilizar nos horários de pico do transporte coletivo. Parágrafo único. Recomenda-se, ainda, que adultos evitem utilizar o transporte público com crianças e adolescentes em qualquer hipótese, como forma de diminuição das possibilidades de contágio.

Art.4º As determinações trazidas no artigo anterior passam a constar nos roteiros de inspeção sanitária para fins de atuação dos órgãos de vigilância sanitária no âmbito do Município de João Pessoa.

§1º - As instituições devem elaborar diretrizes e protocolos próprios, em consonância com o preconizado por esta portaria.

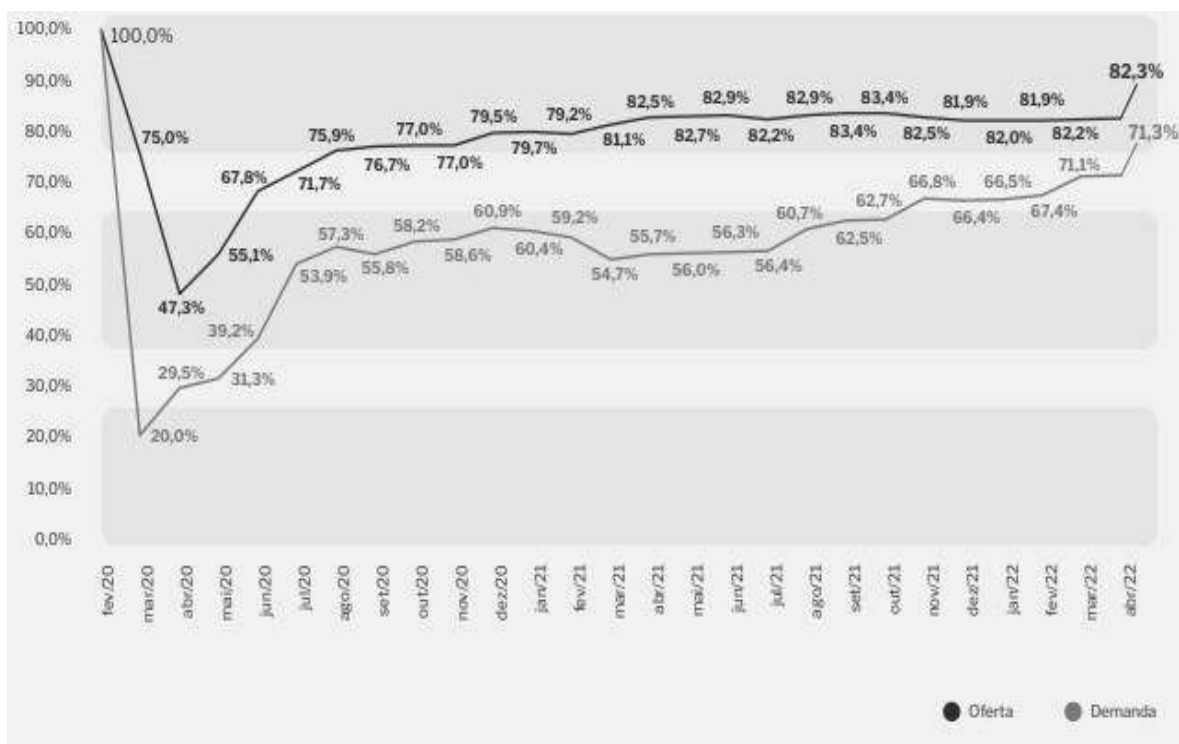
§2º As Instituições devem ainda dar publicidade às diretrizes e protocolos, expondo-os em local visível ao público e aos profissionais envolvidos;

Art. 5º A aplicação de medidas preventivas de que trata o disposto nos artigos anteriores não exaure todas as medidas cabíveis às empresas concessionárias de transporte público coletivo, que deverão, ainda, atender as demais medidas regulatórias estabelecidas pelos demais órgãos públicos responsáveis, aos protocolos setoriais quando houver regulação específica, assim como orientações, recomendações e resoluções dos respectivos conselhos profissionais.

Art. 6º Os casos omissos serão resolvidos ou esclarecidos pelo Secretário Municipal da Saúde.

Após o retorno dos transportes públicos acompanhados de medidas sanitárias para a contenção do vírus, os impactos causados pela pandemia do coronavírus na mobilidade urbana e nas Empresas de transporte público ainda persistem, pois a pandemia alinhada com a paralisação dos transportes públicos e outros meios de alternativas de locomoção para os usuários provocou um desequilíbrio na oferta e demanda, conforme figura 13:

Figura 13 - Evolução dos níveis de oferta e demanda durante a pandemia de Covid-19



Fonte: CNT, 2022.

Tendo em vista que a necessidade social, os desafios da concorrência entre empresas de transportes regulares e o desejo de permanecer no mercado para atender às disposições contratuais junto ao poder público impõe às empresas de ônibus um “re-inventar” em suas práticas de gestão (Afonso *et. al.*, 2015).

Segundo Sathler *et. al* (2021) o sistema de transporte público é ineficiente e apresenta falhas significativas na estrutura de financiamento do transporte público no Brasil. A falta de mecanismos inteligentes de financiamento para o sistema de transporte e a baixa viabilidade econômica das rotas planejadas em áreas de baixa densidade populacional aumenta a fragilidade do sistema de transporte público em tempos de pandemia, pois os centros urbanos e as periferias ficam distantes, além disso, os pontos de paradas, estações e terminais, sobretudo nos horários de pico, concentram um grande número de pessoa o que favorece a vulnerabilidade quanto a contaminação pelo coronavírus (Xavier, 2020).

Diante do cenário, a prevalência das empresas de transporte público coletivo no mercado competitivo depende de medidas eficazes de proteção aos usuários e aos funcionários e de investimentos na mobilidade para que o tempo de deslocamento dos

veículos seja reduzido.

3.3 Impactos da COVID-19 na contratualização dos serviços de transporte público

As alterações contratuais durante o período pandêmico da COVID-19 é um ponto de fundamental importância, posto que inerente ao momento de emergência que o Brasil e mundo foram acometidos. No entanto, é necessário compreender qual a extensão das alterações contratuais realizadas pelos Estados do Brasil e quais impactos foram causados às empresas prestadoras de serviços de transporte público coletivo.

Portanto, perante o quadro de instabilidade e insegurança que comprometem a prestação dos contratos de concessão de serviços públicos no cenário pandêmico atual, é necessário analisar medidas de segurança implementadas nas alterações contratuais com o intuito de garantir o não contágio do coronavírus pelos usuários de transporte público coletivo durante a utilização dos serviços.

A implementação de mudanças organizacionais nas Empresas prestadoras de serviços de transporte público e as implementações de melhorias na mobilidade urbana refletem a necessidade existente de formulação e adoção de políticas públicas na cidade de João Pessoa que atendam às definições das condições previstas na Lei no 8.987/1995. Segundo Nascimento (2020), o transporte público brasileiro é ineficiente e as pessoas em grandes cidades já precisavam transitar amontoadas, porém este problema é ignorado pelos governantes.

Em se tratando de mobilidade urbana, a oferta de serviços precisa necessariamente conter características de conforto, equipamentos, horários, preços e condições compatíveis com o demandado por usuários. Entretanto, muitos dos contratos de serviço de transporte, possuem os insumos detalhados pelo poder concedente, a exemplo de: tipo de veículo, número de pessoas empregadas, custo de combustível etc. Em tais situações, o concessionário é frequentemente obrigado a incorrer em todos os custos previstos pelo governo (IPEA, 2021).

A flexibilidade e a liberdade de ação, proporciona para que: i) o agente público defina as condições de serviço adequado; e ii) o agente privado defina as melhores formas de atender a essas condições. (IPEA, 2021). Diante da inflexibilidade contratual ou ausências de fiscalizações ativas e eficazes, as Empresas de Transporte público coletivo não investem em mudanças organizacionais as quais estão diretamente relacionadas com transformações em suas práticas de gestão (Hedberg, 1981).

Macedo *et al.* (2013) diz que a mudança organizacional de uma organização é

literalmente forçada pelo ambiente. É o meio pelo qual organizações buscam adequar sua atuação em conformidade com a demanda do mercado, necessitando de sistemáticas de apoio para o desenvolvimento da iniciativa e a gestão dos fatores críticos de sucesso (Capelli; Amaral, 2010).

Neste processo de mudança estão inseridas ações, reações e interações organizacionais e infraorganizacionais, as quais contemplam a temporalidade contínua entre o passado e futuro, caracterizando como um processo de ajuste mútuo entre a organização e seu ambiente (Pettigrew, 1987). De acordo com Grey (2020) esse processo de mudança não é considerado opcional, pois as organizações que não reagem ao cenário imposto pela sociedade atual, não sobreviverão, devido à alta concorrência.

Na relação entre empresas públicas privadas, para que ocorra a mudança organizacional, é necessário que a tomada de decisão seja realizada de forma mútua e não apenas por uma das partes, para que sejam observados os riscos que podem impactar de forma negativa no projeto, os quais segundo Barney e Ouchi, (1986), correspondem aos riscos apresentados no quadro 2:

Quadro 2 - Riscos que impactam de forma negativa no projeto

RISCOS	
Seleção Adversa	• Ocorre quando os parceiros simulam habilidade e recursos de que não dispõem para aportar na parceria;
Risco Moral	• Ocorre quando parceiros possuem, mas não disponibilizam, os seus recursos e capacidades mais valiosos para o desenvolvimento do trabalho em parceria;
<i>Holdup</i>	• Ocorre quando um parceiro exige retorno maiores do que aqueles acordados inicialmente ou ameaça não arcar com os custos e investimentos necessários ou compactuados.

Fonte: Adaptado de Meyer, 2021.

Diante do cenário ocasionado pelo COVID-19 nas empresas, novos hábitos e padrões de comportamento, bem como exigências legais, poderão ser exigidos e impactar a demanda por certos serviços e infraestrutura, bem como os custos com o empreendimento (Meyer,

2021). No ano de 2020 pós-retomada dos serviços de transportes públicos coletivos, algumas medidas de segurança foram adotadas pela parceria público-privada (PPP), conforme quadro 3:

Quadro 3 - Medidas de retomada do Transporte Público Coletivo nas cidades brasileiras - 2020

CIDADE	AÇÃO
ARACAJU-SE	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais
BELÉM-PA	• Desinfecção de algumas das principais vias públicas; • Demarcação de paradas de ônibus sinalizando distância mínima de isolamento social; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
BELO HORIZONTE-MG	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Limitação do número de passageiros dentro dos veículos; • Distribuição gratuita de cartões para minimizar a troca de dinheiro entre passageiro e cobrador ; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
BOA VISTA-RR	• Desinfecção de alguns dos pontos de ônibus e terminais; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Intensificação da higienização dos veículos. • A empresa responsável pelo transporte coletivo de Boa Vista instalou máscaras nos veículos. • A iniciativa simbólica teve como objetivo sensibilizar a população para o uso de máscara.
BRASÍLIA-DF	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Desinfecção de veículos e terminais.
CAMPO GRANDE-MS	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Desinfecção de veículos e terminais.
CUIABÁ-MT	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Higienização de vias públicas de maior tráfego; • Distribuição de álcool gel nos terminais.

CURITIBA-PR	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Limitação do número de passageiros por viagem dentro dos veículos; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
FORTALEZA-CE	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Higienização de vias públicas de maior tráfego; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
GOIÂNIA-GO	• Limitação do número de passageiros por viagem; • Rigorosa higienização dos veículos e terminais; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
JOÃO PESSOA (PB)	• Permanência de todos os usuários sentados e até 12 clientes em pé; • Redução do tempo das viagens em até 15; • Pagamento via cartão Passe Legal apenas para os clientes que realizam embarque no Terminal de Integração do Varadouro. • Integração em qualquer ponto da cidade, apenas através do cartão. • Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Higienização de vias públicas de maior tráfego; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
MACEIÓ-AL	• Limitação do número de passageiros por viagem; • Rigorosa higienização dos veículos e terminais; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
MANAUS-AM	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Higienização dos veículos e terminais; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
NATAL-RN	• Limitação do número de passageiros por viagem; • Rigorosa higienização dos veículos e terminais; • Distribuição de álcool gel nos terminais; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Obrigatoriedade de ventilação natural nos veículos.
PALMAS-TO	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
PORTO ALEGRE-RS	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos;

	• Distribuição de álcool gel nos terminais.
RECIFE-PE	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
RIO DE JANEIRO-RJ	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
SALVADOR-BA	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
SÃO LUÍS-MA	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Rigorosa higienização dos veículos; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
SÃO PAULO-SP	• Uso obrigatório de máscara no transporte público; • Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; • Higienização dos veículos; • Higienização de vias públicas de maior tráfego; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
TERESINA-PI	• Higienização dos veículos; • Higienização das estações/terminais ; • Distribuição de álcool gel nos terminais.
VITÓRIA-ES	• Proibição do uso de dinheiro em espécie para pagamento das tarifas; • Higienização dos veículos; • Distribuição de kits de proteção aos rodoviários; • Distribuição de álcool gel nos terminais.

Fonte: Adaptado de SINTUR, 2020, e NTU, 2020.

Entretanto, estas medidas inicialmente adotadas pela PPPs impactam sob os acordos contratuais realizados antes da pandemia. Para Meyer (2021) os perfis das PPPs necessitam sofrer ajustes em função das restrições financeiras decorrentes da crise, pois no pós-crise, empreendimentos com maior capacidade de geração de receitas e, principalmente, aqueles que permitam ao governo reduzir seu custeio terão maiores chances de serem selecionados

Com isso serão beneficiados os projetos que apresentam *Value for Money* mais expressivos, além dos projetos que transferem custos de manutenção e riscos, que de outra forma seriam assumidos pela própria administração pública, para isso, é necessário que revisão de contratos sejam realizadas entre as PPPs e a avaliação de desempenho sejam realizadas, respeitando o erário público, os contratos existentes e os compromissos acordados.

3.4 Licitações em época de pandemia coronavírus

A Medida Provisória nº 961, de 06 de maio de 2020 e a Lei nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020, apresentaram alterações quanto às medidas cabíveis para o enfrentamento emergencial requerido pela saúde pública em decorrência da pandemia do coronavírus, as regras impostas para compras, contratação de serviços, locações e alienações, foram válidas até o último dia do ano de 2020, não necessitando de estudos preliminares para compras e contratações quando se tratar de bens e serviços comuns, sendo exigido o gerenciamento de riscos apenas durante a gestão do contrato (Brasil, 2020).

Muitos são os fatores oriundos da pandemia COVID-19 que podem colaborar para um desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de serviço público. Dentre os quais estão: a diminuição de receitas tarifárias provocadas pela redução da circulação de pessoas; encargos trabalhistas e tributários, a compra de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) para os colaboradores da empresa e usuários do transporte coletivo, como máscaras, luvas, álcool em gel, serviços de higienização dos locais de trabalho dos ônibus, terminais e pontos de ônibus, entre outros que não estavam acordados quando da assinatura do contrato de concessão.

Durante o auge da pandemia a principal forma de contenção ao coronavírus foi a adoção do regime do isolamento social, o que afetou diretamente nos serviços de determinados setores, principalmente os relacionados a transportes, como aeroportuário, rodoviário e de mobilidade urbana, não apenas pelo receio de contágio por parte da população mas também por motivo de medidas restritivas impostas pelos Estados e Municípios brasileiros.

Com isso, os consideráveis impactos sofridos pelas receitas das concessionárias e os custos adicionais a elas atribuídos durante a pandemia correspondem, na maioria das concessões, a riscos contratualmente atribuídos ao Poder Público, gerando um desequilíbrio

relevante que demanda reequilíbrio. (Leal, F. *et al*, 2020)

Diante da incerteza quanto ao reequilíbrio econômico do país pós-pandemia, a solução para os desequilíbrios financeiros é considerada uma tarefa árdua, pois o único meio de reequilíbrio que tem previsão legal expressa, constando no artigo 23, IV, da Lei no 8.987/95: a revisão tarifária, no entanto, esta não se mostra como uma opção favorável, uma vez, que pelo fato da grande população usuária dos serviços públicos pertencer à classe menos favorecida e pelo país estar passando por um momento de contenção financeira, o aumento na tarifa poderá acarretar revolta, protestos e até vandalismo, além de favorecer ao uso de transportes alternativos e por aplicativos.

A segunda alternativa seria indenizar a concessionária ou realizar dação em pagamento de outros bens públicos, diversos de moeda. Segundo Leal, F. *et al*, (2020) o Poder Concedente nunca reembolsa a concessionária à vista quando se trata de contratos de concessão, pelo fato de processo orçamentário dificultar esta opção, ou pelo motivo do risco de um ônus reputacional elevado para os agentes políticos.

O subsídio estatal seria a última alternativa pecuniária, contudo, este só seria possível mediante a aceitação do Estado em custear parte das tarifas com recursos próprios. De acordo com Marçal Justen Filho, quanto ao subsídio estatal, afirma que é uma “solução altamente indesejável, que frustra as finalidades da concessão” sendo este apontado pelas teorias econômicas como “causa fundamental de males muito graves, gerando mais problemas do que benefícios sociais” (Leal, F. *et al*, 2020)

Para Leal, *et al*. (2020) outra possibilidade seria a redução dos níveis de serviço, porém, esta medida apresenta um custo reputacional relevante para os agentes públicos que a determinarem, pois a redução dos níveis de serviço, afetará diretamente os usuários além de conflitar com o interesse público na prestação de um serviço público de qualidade.

São visíveis as consequências impostas a todos os envolvidos na relação de contrato: quanto maior o grau do problema que assola o reequilíbrio, maior será a dívida do poder público para com as concessionárias, pois o desequilíbrio ganha um vulto tal que sua recomposição resta inviabilizada, apresentando uma grave ameaça aos usuários. (Leal, F. *et al*, 2020).

3.5 Financiamentos

O setor de transporte público apresenta um declínio quanto à qualidade e prestação de

serviços ofertados para a sociedade há bastante tempo, com o advento da pandemia este cenário precisou adotar novas posturas e políticas.

Entretanto, por se tratar de uma concessão de serviços públicos, uma discussão ampla sobre modelos de financiamentos a ser concedidos ao setor se fez presente, frente a atual situação do país, sendo consideradas e analisadas as possibilidades tarifárias, receitas extras de transportes, compensação financeira dos custos marginais imputados ao sistema de transporte coletivo pelos usuários dos veículos privados, e até mesmo a possibilidade de subsídios (totais ou parciais).

Dessa forma, com a finalidade de evitar transtornos maiores para o setor, para o poder público e para os usuários, medidas visando à solução e o reequilíbrio do setor foram adotadas por alguns municípios, sendo obrigados a prover recursos para as empresas de transporte coletivo por intermédio de subsídios. O quadro 4 apresenta algumas medidas adotadas pelos municípios quanto aos subsídios fornecidos durante a pandemia para as operadoras do serviço:

Quadro 4 - Iniciativas adotadas pelos agentes públicos nas três esferas do governo (federal, estadual e municipal) durante a pandemia da COVID19 - 2020

MUNICÍPIO	MEDIDA ADOTADA	VALOR DO SUBSÍDIO	AUTOR
ARACAJU-SE	Em novo decreto foi retirada a gratuidade dos idosos nos horários de pico como uma forma de proteção da vida, já que os maiores de 60 anos respondem atualmente por 70% dos óbitos por Covid-19 em Aracaju. A população idosa só poderá se valer da gratuidade no transporte coletivo das 10h às 15h.		(NTU, 2020, p.24)
APUCARANA-PR	Em 1º de abril de 2021: Redução da tarifa de transporte coletivo. O	R\$ 2,5 milhões	(Bazani, 2021a)

	valor passou de R\$ 3,60 para R\$ 3,00.		
ARARAQUARA-SP	Suspensão, a partir do dia 13/04, do passe gratuito no transporte público para idosos com mais de 65 anos.		(NTU, 2020, p.24)
BARRA DO GARÇAS - MT	Em 21 de junho de 2021: Os vereadores da Câmara Municipal aprovaram um projeto de lei que trata de um auxílio financeiro para o setor de transporte coletivo urbano.	R\$ 75 mil	(Moreira, 2021a)
BELO HORIZONTE - MG	Para evitar uma crise ainda maior no setor, que poderia resultar na falência de algumas empresas, a Prefeitura de Belo Horizonte antecipou a compra de vale-transporte no valor de R\$ 44 milhões.	R\$ 44 milhões.	(NTU, 2020, p.25)
BLUMENAU-SC	Projeto de Lei de iniciativa do Poder Executivo autoriza a abertura de crédito adicional suplementar para reforçar o orçamento da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, em virtude da necessidade de manter os subsídios financeiros à concessionária responsável pelo transporte público	R\$ 6 milhões	(Marques, 2021a)

	coletivo.		
CACHOEIRINHA-RS	Adiantou a compra de Vale Transporte do funcionalismo referente ao mês de agosto/2021.	R\$ 110 mil	(Pelegi, 2020a)
CAETÉ-MG	Adotou gratuidade no transporte coletivo em 1º de julho de 2021.	R\$ 90 mil por mês	(Pelegi, 2021a)
CAMPINAS-SP	Autorizou um repasse ao setor de transporte coletivo no valor de . Além deste valor, o poder municipal já havia autorizado outro repasse no mesmo valor no início de dezembro de 2020. Além desse crédito suplementar autorizado pela prefeitura, existe o subsídio mensal de R\$ 6 milhões, utilizado para a manutenção do valor atual da tarifa em R\$ 4,95.	R\$ 5 milhões – 2020 R\$ 5 milhões – 2020 R\$ 6 milhões - mensal	(Moreira, 2020a)
	Suspensão temporária da utilização de passes de estudante e universitário.		(NTU, 2020, p.25)
CASCADEL-PR	O Tribunal de Justiça do Paraná determinou que a Prefeitura de Cascavel pague R\$ 2,3 milhões em forma de subsídio emergencial às duas empresas que operam o serviço de transporte público no	R\$ 2,3 milhões	(NTU, 2020, p.25)

	município, Pioneira e Capital do Oeste.		
CUIABÁ-MT	Suspensão judicial das cobranças de taxas que incidem sobre os aplicativos de transporte privado, sendo uma licença de funcionamento e outra de fiscalização, ambas anuais. A primeira foi fixada no valor de R\$ 155, e a segunda R\$ 0,05 por quilômetro rodado.	Suspensão judicial das cobranças de taxas de licença de funcionamento e outra de fiscalização de aplicativos de transportes privados.	(Rádio Câmara Municipal de Cuiabá, 2019)
CURITIBA-PR	A URBS suspendeu a validade do cartão transporte estudante até a volta das aulas presenciais nas escolas. A empresa, que administra o transporte coletivo na cidade, detectou um aumento no uso do cartão estudante nas últimas semanas, mesmo com as aulas presenciais suspensas.		(NTU, 2020, p.25)
DIADEMA-SP	Gratuidade em ônibus para estudantes de Diadema continua suspensa por prazo indeterminado.		(NTU, 2020, p.25)
DISTRITO FEDERAL - DF	A Câmara Legislativa do aprovou um crédito de autoria do Governo. Os recursos foram remanejados de diversas áreas e	R\$ 25,885 milhões	(Marques, 2020a)

	devem ser usados, por exemplo, para construir e recuperar abrigos de ônibus nas paradas.		
FEIRA DE SANTANA-BA	Os beneficiários só poderão utilizar o transporte coletivo, através de seus passes, entre as 8h e as 17h e das 19h às 22h.		(NTU, 2020, p.25)
FORTALEZA-CE	Além do subsídio, foi implementada a condição de 2% do valor da viagem, com redução para 1% se a empresa contribuir com infraestruturas de mobilidade sustentável, como faixas de ônibus, ciclovias e calçadas, sendo aplicado em medidas de redução do uso das via, como forma de garantir o equilíbrio econômico do transporte.	R\$ 32 milhões	(Archdaily, 2021; Oreira, 2021b)
FOZ DO IGUAÇU-PR	O prefeito propôs comprar R\$ 1,8 milhão em vale transporte antecipado, para garantir a prestação do serviço de transporte coletivo.	R\$ 1,8 milhão	(Marques, 2020b)
GRAVATAÍ-RS	Criou-se o Cartão Social TEU!. O que oferece passagens gratuitas no transporte público municipal para	R\$ 1,2 milhão	(Marques, 2021b)

	peças que estejam em situação de vulnerabilidade social. O valor faz parte do subsídio feito no início do ano para o sistema de transporte público municipal, que foi de cerca de R\$ 5 milhões.		
INDAIATUBA-SP	A Prefeitura está autorizada a subsidiar o transporte coletivo em até R\$ 529.920,00 por mês, por até três meses. O valor mensal soma R\$ 1,58 milhão (R\$ 1.589.760,00) para equilibrar o contrato de prestação de serviços.	R\$ 1,58 milhão	(NTU, 2020, p.25)
ITABIRA-MG	Suspensão de gratuidade nos ônibus municipais para idosos no horário de pico.		(NTU, 2020, p.25)
ITAJAÍ-SC	A Câmara de Vereadores aprovou em primeira discussão uma proposta que prevê subsídio ao transporte coletivo a ser prestado sob regime de concessão ou permissão de serviço público.	R\$ 4 milhões - anuais	(Marques, 2021c)
ITAPEVA-SP	Foi instituído o transporte gratuito a partir de 1º de agosto de 2021.	Transporte gratuito	(Marques, 2021d)
JOINVILLE-SC	A prefeitura vai pausar o pagamento de tributos municipais	Suspensão por 90 dias do ISS de 2%	(NTU, 2020, p.26)

	sobre o transporte coletivo por 90 dias. Está em análise a isenção de ISS sobre o transporte coletivo. Será debatido também com União e o Estado a redução do custo do óleo diesel		
JUIZ DE FORA- MG	As empresas de transporte por aplicativo deverão pagar um percentual correspondente a 1,5% do valor auferido do total de cada viagem, sendo que 70% da arrecadação destes valores será destinada ao Fundo Municipal de Transportes. A Câmara aprovou uma proposta que prevê um subsídio de R\$ 11,9 milhões para o transporte coletivo. O Projeto de Lei foi elaborado pela Prefeitura para que seja mantido o valor da tarifa de ônibus a R\$ 3,75. Além disso, a proposta cria o Fundo Municipal do Transporte Público.	R\$ 11,9 milhões	(Marques, 2021e)
LAJEADO-RS	A prefeitura está pagando subsídio à empresa que opera no transporte coletivo da cidade. Além disso,	Subsídio + R\$ 0,50 à empresa por cada passagem utilizada a título de subsídio.	(Marques, 2021f)

	está pagando.		
LIMEIRA-SP	Suspensão temporária da utilização de passes de estudantes e professores.		(NTU, 2020, p.26)
MANAUS-AM	-Suspensão temporária da cobrança de todas as taxas de serviços municipais referentes ao sistema de transporte de passageiros legalizado. -Suspensão da venda do passe estudantil e da gratuidade para idosos.		(NTU, 2020, p.26)
MARANHÃO-MA	O Estado terá um serviço de ônibus com tarifa zero, chamado de Expresso Trabalhador, e deve servir moradores e comerciários que encerram expediente após às 21h. O governador não especificou as fontes de recursos e as estimativas de quanto vai custar o serviço aos cofres públicos..		(Bazani, 2021b)
MARINGÁ-PR	TJ do Paraná concede liminar determinando auxílio emergencial em favor de empresa do transporte público de Maringá. Decisão dá à prefeitura da cidade paranaense prazo máximo de 48 horas para prover o subsídio.	R\$ 3,9 milhões.	(NTU, 2020, p.26)

MURIAÉ-MG	Em sessão extraordinária da Câmara de Vereadores, em 11 de junho de 2021, foi autorizada a abertura de crédito adicional suplementar para subsidiar o transporte público coletivo na cidade.	R\$600 mil	(Pelegi, 2021b)
NOVO HAMBURGO-RS	A Prefeitura, com aval da Câmara de Vereadores, em julho de 2021, já repassou R\$ 1,3 milhão às empresas como forma de subsídio.	R\$ 1,3 milhão	(Jornal NH Online, 2020)
PALMAS-TO	A prefeita afirmou que a Prefeitura vai subsidiar o transporte coletivo da capital para congelar a tarifa de ônibus. O valor atualmente está em R\$ 3,85.		(Marques, 2021g)
PARANÁ-PR	Foi criado o Programa Cartão Social, que concede passagens do transporte metropolitano para cidadãos em busca de emprego e atendimento de necessidades urgentes.		(Pelegi, 2021c)
PELOTA-RS	Foi adotada a decisão de efetuar um subsídio no valor de R\$ 360 mil, que compreende os meses de maio e junho de 2021, e manter essa	R\$ 360 mil	(Moreira, 2021c)

	ação até pelo menos o mês de agosto. O cálculo realizado pela prefeitura é de R\$ 0,30 por passageiro, cobrindo o valor que seria reajustado.		
PETRÓPOLIS-RJ	No Estado do Rio de Janeiro, o prefeito anunciou em 16 de julho de 2021, que a tarifa de ônibus municipais terá uma redução de R\$ 0,20, passando de R\$ 4,40 para R\$ 4,20, a partir de 1º de agosto de 2021.		(Bazani, 2021c)
PINDAMONHANGABA-SP	A prefeitura enviou à Câmara Municipal um projeto de lei para reduzir a tarifa de ônibus. A proposta foi encaminhada em 29 de março de 2021. Os objetivos são reduzir os custos aos passageiros e manter os serviços. Para isso, seriam destinados como forma de subsídios às operações, aproximadamente R\$ 100 mil mensais.	R\$ 100 mil mensais.	(Bazani, 2021d)
POÇOS DE CALDAS - MG	A Prefeitura está pagando um subsídio à empresa de ônibus, com isso, a tarifa foi reduzida para R\$ 4, em 22 de maio de 2021. O	R\$ 350 mil por seis meses	(Marques, 2021h)

	Executivo vai pagar R\$ 350 mil por seis meses para a empresa. O pagamento do subsídio durante o contrato emergencial integra o “Recupera Poços”. O programa consiste na execução de uma série de medidas emergenciais de recuperação econômica, em áreas diversas da cidade.		
PORTO ALEGRE-RS	No Estado do Rio Grande do Sul, vai taxar o transporte por aplicativo, como Uber e 99, para subsidiar a passagem no transporte coletivo. Além disso, o Município vai aportar R\$ 39,3 milhões, que serão revertidos em créditos a serem utilizados por pessoas inscritas no Cadastro Único do Governo Federal.	R\$ 39,3 milhões	(Lobo, 2021; Pelegi, 2020b)
PORTO VELHO-RO	A tarifa chegou a ser zero entre 10 de abril a 09 de maio de 2020, período no qual o número de usuários chegou a 17 mil por dia, segundo a Prefeitura. Atualmente, com a cobrança de R\$ 1 por viagem, a média é	Tarifa zero e tarifa reduzida	(Bazani, 2021e)

	de 16 mil passageiros diários.		
POUSO ALEGRE-MG	A Câmara Municipal aprovou dia 19 de julho de 2021, um Projeto de Lei que garante auxílio do custeio da tarifa do usuário e busca melhorias no transporte público. A passagem dos ônibus terá redução de dez centavos, passando dos atuais R\$ 3,90 para R\$ 3,80 no caso do itinerário urbano. Já para os bairros rurais, a tarifa cai para R\$ 5,10. Os recursos que garantirão o subsídio ao transporte virão de repasses realizados pela Câmara Municipal, e serão repassados em seis parcelas.	R\$ 3,6 milhões – seis parcelas	(Pelegi, 2021d)
	A prefeitura irá repassar um subsídio mensal de R\$ 250 mil após 3 meses, totalizando R\$ 750 mil de subsídio ao Expresso Planalto por perda de passageiros no período de quarentena.	R\$ 750 mil	(NTU, 2020, p.26)
RIBEIRÃO PRETO-SP	Mediante a autorização da Lei, será pago o subsídio para o reequilíbrio financeiro do contrato de	R\$ 17 milhões – seis meses	(Pelegi, 2021e)

	concessão, após os impactos causados no sistema de transporte pela pandemia de Covid-19.		
RIO DE JANEIRO-RJ	Criou-se uma taxa de 1% a ser recolhida de cada corrida de aplicativo, mas a cobrança está suspensa por liminar do Tribunal de Justiça.		(Rodas, 2020)
	- O município vai pagar até R\$ 17,5 milhões em combustível durante um mês para que as concessionárias continuem rodando pela cidade. O subsídio foi regulamentado pela Secretaria Municipal de Transportes. Os valores vêm do Fundo Municipal de Transportes. A suspensão da gratuidade a estudantes da cidade do Rio de Janeiro no transporte público municipal foi prorrogada até o dia que o isolamento social implantando vencerá.	R\$ 17,5 milhões em combustível	(NTU, 2020, p.27)
SALVADOR-BA	Para evitar um colapso no setor, a gestão municipal prometeu investir um montante de R\$ 107 milhões.	R\$ 107 milhões	(Aratu ON, 2021)
	A Prefeitura de Salvador, na Bahia,	R\$ 5 milhões em créditos de passagem do transporte coletivo.	(NTU, 2020, p.27)

	informou a compra de créditos de passagem do transporte coletivo. A medida engloba o reforço da quantidade de ônibus nas linhas com maior demanda.		
SANTA MARIA-RS	Idosos com mais de 65 anos só estão isentos de pagar passagem entre 9h às 11h e 14h30min às 16h.		(NTU, 2020, p.27)
SANTO ANTÔNIO DA PATRULHA-RS	Subsídio mensal, num percentual de 60% do valor apresentado nas planilhas de custos operacionais de cada empresa permissionária, referente à realização de transporte em linhas mínimas, estabelecidas pelo Município.		(Pelegi, 2020c)
SÃO PAULO-SP	Concedeu-se a autorização para cobrar preço público das empresas que explorem atividades econômicas intensivas no uso do viário urbano, incluindo, mas a eles não se limitando, os serviços de transporte por aplicativos eletrônicos e sua intermediação. O preço público poderá ser cobrado com base nas seguintes métricas: I - por quilômetro		(São Paulo, 2021)

	percorrido; II - por viagem realizada; III - por combinação dos critérios previstos nos incisos I e II; ou, IV - outra métrica definida que permita ligar a atividade econômica desenvolvida com unidade de exploração do viário.		
	- SPTrans anunciou que as cotas de gratuidade referentes ao mês de abril não serão geradas e que o benefício da meia passagem permanecerá cancelado por tempo indeterminado. - O prefeito de São Paulo afirmou que pagará R\$ 375 milhões por mês para garantir os salários dos funcionários das empresas terceirizadas e concessionárias de ônibus.	R\$ 375 milhões/mês	(NTU, 2020, p.27)
SAQUAREMA-RJ	O Cartão Tarifa Solidária concede desconto de 50% na tarifa e é destinado à população local com idade entre seis e 64 anos. O cartão é de uso diário ilimitado.		(Moreira, 2021d)
TAUBATÉ-SP	A prefeitura informou que vai antecipar o subsídio à empresa de		(NTU, 2020, p.27)

	ônibus ABC Transportes. A medida levou os motoristas do transporte coletivo a descartarem a greve que estava sendo cogitada na cidade.		
TERESINA-PI	Decreto suspende a gratuidade do idoso no transporte público. O decreto também limita o funcionamento do Transporte Eficiente, que atende pessoas com deficiência.		(NTU, 2020, p.27)
UBERABA-MG	Ocorreu a subvenção de R\$ 3 milhões da prefeitura, além das concessionárias terem sido beneficiadas com isenção do ISS. As medidas foram aprovadas pela Câmara Municipal de Uberaba em 16 de julho de 2021. Os dois Projetos de Lei (PL), de concessão de auxílio financeiro e de isenção fiscal às empresas, foram encaminhados à Câmara pela prefeita.	R\$ 3 milhões	(Pelegi, 2021f)
	O corte da isenção no ônibus para pessoas a partir de 60 anos está em vigor desde o dia 26 de março e foi adotada para reduzir a circulação nos ônibus de pessoas de terceira		(NTU, 2020, p.27)

	idade nos ônibus, já que a faixa etária acima de 60 anos é considerada um dos grupos de risco para a Covid-19.		
UBERLÂNDIA-MG	A prefeitura se comprometeu a fazer um aporte de R\$ 24,2 milhões ao sistema de transportes.	R\$ 24,2 milhões	(Bazani, 2021 f)
VITÓRIA-ES	Foi aprovado no dia 5 de maio, em sessão Ordinária da Câmara de Vereadores, o Projeto de Lei 71/2020, que prevê o pagamento de subsídio ao transporte coletivo municipal de Vitória (ES).		(NTU, 2020, p.27)

Fonte: Adaptado de Assis *et al*, 2022, e NTU, 2020.

O subsídio mediante o orçamento geral dos Municípios possui vantagem e desvantagem segundo Carvalho (2013), pois enquanto podem favorecer a redução da tarifa ao usuário direto, em contrapartida pode comprometer o orçamento do Município.

Salienta-se ainda, que o financiamento dos transportes públicos são oriundo do Fundo de Garantia por Tempo de Serviços (FGTS) conforme disposições constantes no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte, podendo ser utilizado pelos Estados, Distrito Federal e Município (Brasil, 2022).

Além disso, com o objetivo de apoiar aos gestores públicos e técnicos que atuam no planejamento da mobilidade urbana de municípios de médio e grande porte e regiões metropolitanas, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) elaborou juntamente com a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) e com o Ministério das Cidades (MCID), um guia com recursos e apoio técnico da Cooperação Financeira Alemã, por meio do KfW, banco alemão de desenvolvimento.

O guia servirá para que os gestores possam identificar a melhor tecnologia que se encaixa

na atual situação para que a partir dela possam adotar a melhor tomada de decisão (Amicci *et al*, 2018). Ressalta-se ainda que o BNDES possui financiamentos para projetos de investimento de interesse público voltados à mobilidade urbana. (BNDES, 2022).

4. METODOLOGIA

4.1. Tipo de Estudo

Com o propósito de responder à pergunta de pesquisa e aos objetivos elencados na sessão inicial do presente projeto que, em suma, se trata de analisar os impactos sofridos e como o setor de Transporte Público coletivo por ônibus tem se posicionado em tempos de pandemia da COVID-19, foi considerado como o mais apropriado para realizar o tipo de análise que pretendemos fazer, adotar o método da pesquisa qualitativa, de caráter descritivo e exploratório.

Foi escolhida a pesquisa explicativa por buscar conhecer os fatores que contribuem para a ocorrência de um fato ou a relação entre variáveis (Menezes e Silva, 2005), que, para este trabalho, são as mudanças ocorridas na prestação de serviços das empresas de transporte público durante a pandemia da Covid-19. Pois é importante conhecer a realidade do tempo e espaço em que o objeto da pesquisa está inserido para que os resultados e conclusões sejam mais eficazes. (Zanella, 2019).

Além da pesquisa explicativa, foi utilizada a pesquisa bibliográfica, a qual segundo Gil (2008) é feita por meio de livros e artigos científicos, com estudos já elaborados por outros autores. Ainda de acordo com o mesmo autor, o documento nos remete à ideia de livros, artigos periódicos e materiais disponibilizados na internet. Entretanto, o autor enfatiza que o termo documento “pode ser utilizado para designar qualquer coisa que possibilita conhecer outras coisas” (Gil, 2019, p.63). Ou seja, documento pode ser qualquer informação registrada em algum suporte. Zanella (2009) enfatiza que a finalidade é gerar mais conhecimento ao escritor e fundamentar o que será escrito e pesquisado, uma vez que aqueles materiais não receberam o tratamento adequado.

Os documentos feitos quando se é pesquisado ou aquilo que fora registrado anteriormente correspondem a fonte para coleta de dados na pesquisa documental (Lakatos e Marconi, 2003).

Com base nisso, para o alcance dos objetivos propostos da pesquisa, foram coletados

e analisados: A base de dados do Anuário ANTP dos Transportes Urbanos, da Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP, da Fundação Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, site do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDE, sites das prefeituras e governo do Brasil, site do Ministério da Saúde- MS, artigos do *Scielo* e *Google acadêmico*.

De acordo com Flick, (2016) a pesquisa qualitativa se detém à subjetividade, não se prendendo a padrões somatórios, atuando mais no nível da imaterialidade, suposições ou fenômenos hipotéticos de questões.

A pesquisa deste projeto, se caracteriza como estudo qualitativo básico, que tem como características: obter o entendimento do conteúdo pesquisado, o uso de amostra intencional; a coleta de dados pode ser realizada via entrevistas, observações e documentos; a análise dos dados é indutiva e comparativa; e os resultados são descritos também de forma indutiva e rica em categorias. (Merriam, 2009), para este trabalho, a pesquisa será de estudo qualitativo básico por permitir conhecimentos novos úteis de interesses universais.

Neste sentido, a pesquisa qualitativa é apresentada por Denzin e Lincoln (2006) como um conjunto de atividades interpretativas, não privilegia nenhuma prática metodológica em relação a outra e tampouco possui um conjunto distinto de métodos ou práticas que seja inteiramente seu.

A abordagem qualitativa são capazes de apresentar mais ricamente o “como” e o “porquê” dos impactos sofridos pelo setor de transporte público por ônibus e quais as medidas foram adotadas durante o período de pandemia da COVID-19 no Brasil, pelas pesquisas nesse campo terem o foco em conhecimentos tanto técnicos, quanto organizacionais (Myers, 1997). Continuamente, pode-se classificar o estudo qualitativo em relação aos meios e aos fins (Vergara, 2006).

Quanto aos fins, o estudo se caracteriza como exploratório, devido ao objetivo da pesquisa está relacionado à compreensão da dinâmica que abrangem as empresas de transporte público, o poder público, os usuários e a pandemia coronavírus. Quanto aos meios, a pesquisa pode ser considerada bibliográfica e documental, por se utilizar de materiais publicamente disponíveis como legislações, sites institucionais, jornais e periódicos, sejam impressos e/ou eletrônicos.

4.2 Campo e Sujeitos de Pesquisa

Nos procedimentos metodológicos a escolha do campo da pesquisa é algo importante,

pois é necessária a definição da fronteira dentro das quais será definida a unidade de análise. No caso dessa pesquisa, com o intuito de atender ao objetivo de analisar os impactos da covid-19 no setor de transporte público urbano por ônibus nas cidades brasileiras, a pesquisa trata-se de uma revisão da literatura tendo como campo de pesquisa o setor de transporte público coletivo urbano por ônibus no Brasil.

4.3 Método de Coleta

Essa pesquisa procurou realizar coleta de dados bibliográficos e de documentos. Um dos principais benefícios da coleta de dados a partir da bibliográfica e dos documentos é que essa é uma estratégia não invasiva, ou seja, que não modifica o local, podendo retratar informações passadas sem possibilidade de serem modificadas pela presença do pesquisador.

É considerada uma fonte de dados objetiva, fundamentada na prática real e discreta. Assim, por estarem prontos e disponíveis, podem fornecer um grande volume de dados mediante um esforço relativamente pequeno para obtenção. Podem fornecer insights importantes e proporcionar um trabalho sistemático (Merriam; Tisdell, 2015), por essa razão, foram escolhidos como fonte de dados nesta pesquisa.

O foco deste estudo está em analisar os impactos sofridos e como o setor de Transporte Público coletivo por ônibus tem se posicionado em tempos de pandemia da COVID-19 nas capitais, cidades de grande, médio e pequeno porte. Devido à sua abrangência, que inclui municípios distribuídos por todas as regiões do Brasil, e a gama de informações necessárias para seu desenvolvimento, enfrenta dificuldades associadas à coleta de informações primárias.

Enquanto que, a Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP, desde 1993 realiza publicações com o intuito de desenvolver e difundir conhecimentos sobre o transporte público e urbano de passageiros.

Tais publicações se tratam de Anuários que abordam as principais informações sobre os sistemas de transporte público do país, com dados oficiais fornecidos pelos órgãos gestores e operadores de transporte das capitais e principais municípios do país, o que conferem validade para este trabalho. As bases de dados utilizadas para este estudo, se referem aos Anuários da ANTP dos Transportes Urbanos de 2020 a 2022.

Além da ANTP, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU disponibiliza publicações de anuários, revistas e estudos sobre o transporte público urbano, com dados confiáveis desde o ano de 1987, possuindo como objetivo a representação das operadoras de ônibus urbanos e metropolitanos frente ao poder público e à sociedade civil.

Neste estudo foram utilizadas publicações da NTU de 2020 – 2022.

Acrescenta-se que, foi realizado também um levantamento dos estudos científicos, em língua portuguesa e inglesa, mais relevantes, publicados nos últimos anos e indexados no *site google acadêmico e Scielo* que discutem sobre os impactos originados pelo coronavírus no setor de Transporte Público coletivo por ônibus e o posicionamento adotado pelos atores do sistema em tempos de pandemia da COVID-19.

A análise teve um espaço temporal de 3 anos (2020 a 2022) como referência de análise de publicações relativas ao tema, com uso dos seguintes termos chaves com pesquisa no corpo dos textos: “covid e transporte público”, “impactos da Covid sobre as empresas de transporte público” e “mobilidade urbana”. Estabeleceu-se prioridade apenas a artigos publicados em periódicos que foram submetidos a uma revisão prévia e pesquisa nos sistemas de informação do Sistema Único de Saúde (SUS), Ministério da Saúde (MS), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, (IPEA), ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos).

Sabe-se que a literatura relacionada aos impactos da covid-19 sob a prestação de serviços das empresas de transporte público é algo recente e limitado, por motivo de trata-se de um caso atípico que o Brasil e o mundo estão vivenciando. Dessa forma, ao realizar pesquisas no *google acadêmico*, usando apenas as palavras “covid-19 e transporte público” e “impactos da covid-19 sobre as empresas de transporte público” apresentando como resultado de busca, aproximadamente 1.346 mil artigos e textos relacionados. No entanto, destes 1.346 mil artigos que são localizados, poucos são os que de fato estão relacionados estreitamente com o tema apresentado neste projeto, os demais apenas fazem apenas breves comentários ou citação da palavra “transporte público” sem aprofundamentos.

Assim, na primeira pesquisa com os termos “covid-19 e transporte público” foram detectados 181 artigos dos quais sete artigos e publicações serão instrumento de nossa análise.

Já na segunda pesquisa com os termos “impactos da covid-19 sobre as empresas de transporte público” encontramos 67 artigos dos quais quatro resultados estão estreitamente ligados ao tema.

Na terceira pesquisa com os termos “mobilidade urbana” encontramos 1.040 mil artigos dos quais dois resultados estão estreitamente ligados ao tema.

Por conseguinte, foram empreendidas buscas por literatura sobre o tema que se encontra disponível no acervo das bibliotecas virtuais do Sistema Integrado de Gestão de Atividades Acadêmicas - (SIGAA) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB).

4.4 Método de Análise

Objetivando responder às questões de pesquisa, o método comparativo foi utilizado para a análise dos dados, além de comparativo, como o próprio nome sugere, esse método é também indutivo, visto possui o objetivo de extrair o sentido dos dados, por meio de um processo de consolidação, redução e interpretação do que é lido.

No entanto, trata-se de um processo complexo e interativo que possibilita que as pesquisas selecionadas sejam organizadas em temas ou categorias que transpassam os dados, sendo capaz de formar modelos que os explicam. (Merriam e Tisdell, 2015).

Com a escolha do método, a próxima etapa da análise foi a identificação de segmentos que potencialmente poderiam responder às questões de pesquisa. Logo, identificadas às questões de pesquisas, foi realizada a etapa da “pré-análise” na qual ocorre a organização do material a ser analisado, a qual é dividida em quatro etapas, sendo elas: (a) leitura flutuante, que corresponde ao contato com os documentos da coleta dos dados para conhecimento do texto; (b) triagem dos documentos; (c) elaborações das hipóteses e dos objetivos da pesquisa; (d) referência aos índices e elaboração de indicadores, que abrangem a determinação de indicadores por meio de recortes e texto nos documentos de análise (Bardin, 2006; Mozzato; Grzybovski, 2011).

Segundo os mesmos autores, na fase da “exploração do material” ocorre a definição de categorias que se trata dos sistemas de codificação e das unidades de contexto nos documentos, que compreendem as seguintes etapas: (a) descrição analítica; (b) estudo aprofundado; (c) codificação; (d) classificação e (e) categorização. Visando aproximar as respostas aos objetivos almejados da pesquisa, Merriam e Tisdell (2015) recomendam que o processo de codificação seja realizado com o propósito da pesquisa em mente.

Por conseguinte, após a etapa de codificação, foi realizada a fase de “tratamento dos resultados: inferência e interpretação, as quais estão orientadas ao tratamento dos resultados, à condensação e a evidência das informações para análise, resultando em interpretações inferenciais, neste momento são praticados a intuição, a análise reflexiva e a crítica. (Bardin, 2006; Mozzato; Grzybovski, 2011).

5 RESULTADOS

Nessa seção serão analisados e apresentados os resultados desta pesquisa, a partir das informações obtidas na etapa da coleta de dados a qual abordou os temas correlatos ao presente trabalho, especialmente no que tange ao setor de transporte público coletivo urbano.

Inicialmente, proporcionamos um detalhamento a respeito dos desafios impostos pelo COVID-19 ao setor de transporte público coletivo urbano, relatando em seguida, as medidas adotadas pelos atores do sistema de transporte público para a manutenção da concessão dos serviços para a população brasileira, estabelecendo conexões com base no referencial teórico explanado neste trabalho.

Consonante com o método de análise de conteúdo qualitativo o qual este pesquisador se fundamenta, considerando que o cerne da pesquisa em epígrafe é analisar os impactos sofridos e como o setor de Transporte Público coletivo por ônibus tem se posicionado em tempos de pandemia COVID-19, a parte final do presente capítulo visa relatar as possíveis consequências que a pandemia pode deixar no setor de Transporte Público coletivo por ônibus no pós-pandemia, levando em conta, outra vez, o referencial teórico.

5.1 Desafios impostos pelo COVID-19 ao setor de transporte público

Diante do quadro pandêmico apresentado pela Covid-19 no mundo desde o ano 2020, o setor de transporte público coletivo urbano por ônibus apresenta enfrentamentos à grandes desafios para conciliar os interesses dos três principais atores do transporte coletivo, quais sejam, poder público (poder concedente), empresa/operadores do sistema (empresários) e passageiros (usuários), pelo fato de cada um deles possuir objetivos diferenciados.

O poder público representado pelo Município, busca principalmente, um serviço de qualidade a ser ofertado aos cidadãos, as operadoras do sistema por sua vez visam o lucro na operação, e os usuários desejam segurança, qualidade e principalmente tarifas baixas. Diante disso, para que seja possível a conciliação dos interesses dos envolvidos, se faz necessário o entendimento dos papéis e das responsabilidades de cada ator.

Os papéis de gestão, fiscalização dos serviços de transportes, implementação e manutenção de infraestruturas viárias, terminais de transportes e pontos de ônibus, planejamento das cidades; mobilidade urbana, fiscalização dos serviços prestados, sustentabilidade econômica, custo acessível aos usuários, dentre outras, são de responsabilidades do poder concedente, neste caso, os Municípios.

Já a operação e o planejamento dos serviços (sujeitos à aprovação do poder concedente), aquisição e manutenção de veículos, suprimentos de limpeza essenciais, o planejamento de rotas junto aos gestores públicos, cumprimentos das obrigações trabalhistas, pagamentos dos impostos e encargos sociais, são atribuições das empresas operadoras do serviço.

Aos usuários, entre os deveres que lhes são conferidos, estão: respeitar os seus pares, atendimento às normas de segurança, o zelo pelo patrimônio, o respeito às diferenças, o atendimento às normas quanto aos assentos prioritários e o cumprimento ao dever legal de pagamento de passagens. (Pegô, 2006). Conforme demonstrados no quadro 5:

Quadro 5 - Atribuições dos atores do sistema de transporte público por ônibus

Poder concedente	Operadores do sistema	Usuários
Implementação e manutenção de infraestruturas viárias; Terminais de transportes e pontos de ônibus Planejamento das cidades; Mobilidade Urbana; Fiscalização dos serviços; Sustentabilidade econômica; custo acessível aos usuários	Aquisição e manutenção de veículos; Suprimentos de limpeza essenciais; Planejamentos de rotas junto aos gestores públicos.; cumprimento das obrigações trabalhistas, o pagamento dos impostos e encargos sociais	Respeito com os seus pares; Atendimento às normas de segurança; Zelo pelo patrimônio; Respeito diferenças; Atendimento às normas quanto a assentos prioritários; Pagamento de passagens.

Fonte: Elaboração própria, 2023.

Apesar dos atores do sistema possuírem papéis específicos, direitos e deveres, e de 70% da população brasileira ser usuária do transporte público coletivo por ônibus, conforme aponta Lima (2020), o setor de transporte público coletivo precisou se adequar às exigências da sociedade e do contexto pandêmico Covid-19 para permanecer no mercado. Pois, segundo Pegô (2006), durante o período de pandemia COVID-19 o índice de passageiros diminuiu, chegando à queda de 84% em algumas localidades do país.

De acordo com Afonso *et al.* (2015), a redução na demanda de passageiros é justificada pela qualidade da estrutura dos ônibus, a superlotação, atrasos, insegurança, concorrência, valores das tarifas, longos percursos, aumento do transporte individual, situações estas que foram agravadas pela pandemia do coronavírus. Sobre este tema, a NTU (2022), diz que:

“A redução da produtividade é uma condição estrutural do setor há anos, independentemente do impacto maior da pandemia. A queda durante toda a série histórica é de 41,5%. As consequências são terríveis para a população, a economia e todo o país. As pessoas têm à disposição delas uma frota com a maior idade média

verificada em quase três décadas. A indústria fornecedora de veículos e componentes encolheu ainda mais em 2021.”

Como não se bastasse, o momento pandêmico da covid-19, impôs desafios ao setor de transporte público quanto às exigências para a devida prestação de serviços à população, conforme exposto na figura 14, ocasionando uma instabilidade no setor, e contribuindo para que o poder público através dos municípios e estados, as empresas e os usuários buscassem alternativas para a manutenção dos serviços.

Figura 14 - Desafios da Covid-19 para as empresas de transporte público urbano



Fonte: Elaboração própria , 2023.

Imagem: CCR Metrô

Dada à situação de urgência no país, foi constatada que as cidades de: Aracaju, Apucarana, Araraquara, Barra do Garças, Belém, Belo Horizonte, Blumenau, Boa Vista, Brasília, Cachoeirinha, Caeté, Campinas, Cascavel, Campo Grande, Cuiabá, Curitiba, Diadema, Distrito Federal, Feira de Santana, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Goiânia, Gravataí, Indaiatuba, Itajaí, Itapeva, João Pessoa, Joinville, Juiz de Fora, Lajedo, Limeira, Maceió, Manaus, Maranhão, Maringá, Muriaé, Natal, Novo Hamburgo, Palmas, Paraná, Pelotas,

Petrópolis, Pindamonhangaba, Poços de Caldas, Porto Alegre, Porto Velho, Pouso Alegre, Recife, Ribeirão Preto, Rio de Janeiro, Salvador, Santa Maria, Santo Antônio da Patrulha, São Luís, São Paulo, Saquarema, Taubaté, Teresina, Uberaba, Uberlândia e Vitória, constantes no referencial teórico desta pesquisa, adotaram medidas de contenção à propagação do coronavírus, visando à manutenção dos serviços públicos urbanos com a garantia do cuidado com a saúde dos usuários e dos funcionários.

5.2 Adoção de medidas sanitárias e trabalhistas no auge da Covid-19

Em Março de 2020, período em que a pandemia do Covid-19 foi descoberta no Brasil, os reflexos da pandemia do coronavírus sob os serviços de transporte público coletivo urbano por ônibus, foram inicialmente apresentados nas cidades de São José dos Campos, Uberlândia, Rio de Janeiro, Rio Branco, Belo Horizonte, Salvador, São Paulo, Campinas, Fortaleza, Porto Alegre e Goiânia, nas quais, as empresas de transporte público coletivo por ônibus operaram com uma redução média de mais de 75% dos passageiros, e nas cidades de Florianópolis, João Pessoa, Araguaína, Ilhéus, Jaboticabal e Nova Pádua, chegaram à redução de 100% dos usuários (Batista *et al*, 2020).

Além da redução de passageiros nos ônibus e da suspensão da circulação do transporte público coletivo urbano em algumas localidades nos países por quase 4 meses, o poder público juntamente com as operadoras do sistema das cidades de Aracaju, Belém, Belo Horizonte, Boa Vista, Campo Grande, Cuiabá Curitiba, Fortaleza, Goiânia, João Pessoa, Maceió, Manaus, Natal, Palmas, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, São Luís, São Paulo, Teresina e Vitória, implementaram ações quando do retorno dos serviços de transporte público coletivo urbano ocorrido no mês de julho de 2020, adotaram algumas medidas de segurança conforme exposto no **quadro 6**:

Quadro 6 - Principais medidas adotadas

- Demarcação de paradas de ônibus sinalizando distância mínima de isolamento social;
- Desinfecção de algumas das principais vias públicas;
- Desinfecção de alguns dos pontos de ônibus e terminais;
- Distribuição de álcool gel nos terminais
- Distribuição gratuita de cartões para minimizar a troca de dinheiro entre passageiro e cobrador
- Distribuição de kits de proteção aos rodoviários;

- Distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais;
- Higienização de vias públicas de maior tráfego;
- Intensificação da higienização dos veículos.
- Instalação de máscaras nos veículos (A iniciativa simbólica teve como objetivo sensibilizar a população para o uso de máscara)
- Limitação do número de passageiros dentro dos veículos;
- Obrigatoriedade de ventilação natural nos veículos.
- Pagamento via cartão Passe Legal apenas para os clientes que realizam embarque no Terminal de Integração.
- Proibição do uso de dinheiro em espécie para pagamento das tarifas;
- Redução do tempo das viagens em até 15 minutos;
- Rigorosa higienização dos veículos;
- Uso obrigatório de máscara no transporte público.

Fonte: Elaboração própria, 2022.

Observou-se ainda que dentre as medidas adotadas, as de maior aplicabilidade pelas cidades, foram: desinfecção de veículos e terminais; distribuição de álcool gel nos terminais; distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais; limitação do número de passageiros dentro dos veículos; rigorosa higienização dos veículos e o uso obrigatório de máscara no transporte público;

Sendo as de menor aplicabilidade: demarcação de paradas de ônibus sinalizando distância mínima de isolamento social; distribuição gratuita de cartões para minimizar a troca de dinheiro entre passageiro e cobrador; distribuição de kits de proteção aos rodoviários; instalação de máscaras nos veículos (A iniciativa simbólica teve como objetivo sensibilizar a população para o uso de máscara); obrigatoriedade de ventilação natural nos veículos; pagamento via cartão Passe Legal apenas para os clientes que realizam embarque no Terminal de Integração; proibição do uso de dinheiro em espécie para pagamento das tarifas e redução do tempo das viagens em até 15 minutos;

Dessa forma, evidencia-se a reinvenção e as práticas de gestão implementadas pelas empresas de transportes público coletivo frente à necessidade social, os desafios da concorrência e o desejo de permanecer no mercado durante o período pandêmico, o que está estritamente relacionado com a observação de Afonso *et. al.* (2015) quanto a prática de inovação e reinvenção.

Por conseguinte, observa-se que não apenas ações sanitárias foram executadas, mas também medidas no âmbito das relações trabalhistas implantadas, conforme apresentado no

referencial teórico, as pesquisas revelaram que as operadoras do sistema objetivando manter as portas das empresas abertas, adotaram medidas de impactos trabalhistas, mediante respaldo nas Medidas Provisórias 927/2020 e no 936/2020 publicadas durante o período de coronavírus, acarretando em demissões, suspensões de contratos, alterações de pagamentos referentes à 1/3 de férias e afastamento de empregados infectados durante todo o período da contaminação e quarentena.

5.3 Fornecimento de subsídios e financiamentos durante a pandemia

Além das medidas sanitárias e trabalhistas implementadas pelos atores, também foram realizadas tratativas econômicas pelos agentes públicos nas três esferas do governo (federal, estadual e municipal) durante a pandemia da COVID19 – 2020, nas cidades de: Aracaju, Apucarana, Araraquara, Barra do Garças, Belo Horizonte, Blumenau, Cachoeirinha, Caeté, Campinas, Cascavel, Cuiabá, Curitiba, Diadema, Distrito Federal, Feira de Santana, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Gravataí, Indaiatuba, Itabira, Itajaí, Itapeva, Joinville, Juiz de Fora, Lajedo, Limeira, Manaus, Maranhão, Maringá, Muriaé, Novo Hamburgo, Palmas, Paraná, Pelota, Petrópolis, Pindamonhangaba, Poços de Caldas, Porto Alegre, Porto Velho, Pouso Alegre, Ribeirão Preto, Rio de Janeiro, Salvador, Santa Maria, Santo Antônio da Patrulha, São Paulo, Saquarema, Taubaté, Teresina, Uberaba, Uberlândia e Vitória.

Diante da preocupação com o reequilíbrio econômico do setor, e visando a possível ordem para o setor, subsídios foram repassados pelos cofres dos orçamentos dos Municípios para as operadoras do sistema, como forma de evitar a crise.

O quadro 6 apresenta a relação de Municípios, bem como os valores que foram repassados, como forma de adiantamentos de compras de vales transportes, adiantamentos de gratuidade, construção e recuperação de abrigos de ônibus nas paradas, garantia de contrato de prestação de serviços, reequilíbrio de contratos e reajustes de tarifas atuais do período.

Quadro 7 - Repasses de subsídios em R\$

MUNICÍPIO	VALOR DO SUBSÍDIO
Apucarana - PR	R\$ 2,5 milhões
Barra do Garças - MT	R\$ 75 mil
Belo Horizonte - MG	R\$ 44 milhões.
Blumenau - SC	R\$ 6 milhões

Cachoeirinha - RS	R\$ 110 mil
Caeté- MG	R\$ 90 mil por mês
Campinas – SP	R\$ 5 milhões – 2020 R\$ 5 milhões – 2020 R\$ 6 milhões - mensal
Cascavel - PR	R\$ 2,3 milhões
Distrito Federal - DF	R\$ 25,885 milhões
Fortaleza - CE	R\$ 32 milhões
Foz do Iguaçu - PR	R\$ 1,8 milhão
Gravataí - RS	R\$ 1,2 milhão
Indaiatuba - SP	R\$ 1,58 milhão
Itajaí - SC	R\$ 4 milhões - anuais
Juiz de Fora - MG	R\$ 11,9 milhões
Maringá - PR	R\$ 3,9 milhões.
Muriaé - MG	R\$600 mil
Novo Hamburgo - RS	R\$ 1,3 milhão
Pelota - RS	R\$ 360 mil
Pindamonhangaba - SP	R\$ 100 mil mensais.
Poços de Caldas - MG	R\$ 350 mil por seis meses
Porto Alegre - RS	R\$ 39,3 milhões
Pouso Alegre - MG	R\$ 3,6 milhões – seis parcelas R\$ 750 mil
Ribeirão Preto - SP	R\$ 17 milhões – seis meses
	R\$ 17,5 milhões em combustível
Salvador - BA	R\$ 107 milhões R\$ 5 milhões em créditos de passagem do transporte coletivo. R\$ 375 milhões/mês
Uberaba - MG	R\$ 3 milhões
Uberlândia - MG	R\$ 24,2 milhões

Fonte: Elaboração própria com base em Assi *et. al*, 2023, e CNT, 2022.

Visando o reequilíbrio financeiro, é possível verificar no quadro 7 que outros subsídios e financiamentos foram fornecidos de formas diferenciadas em diversas localidades do país, à exemplo da suspensão da gratuidade dos idosos nos horários de pico, sendo justificada pelo alto índice de óbitos ocorridos em idosos durante a pandemia do coronavírus, e pela suspensão temporária da utilização de passes de estudante e universitário, sendo justificada pela suspensão das aulas nos Municípios em virtude do isolamento social nas cidades.

Quadro 8 - Subsídios e financiamentos

MUNICÍPIO	MEDIDA ADOTADA
Aracaju – SE Araraquara - SP Itabira – MG Manaus – AM	Retirada a gratuidade dos idosos nos horários de pico como uma forma de proteção da vida

Teresina - PI	
Araraquara - SP Curitiba - PR Diadema - SP Manaus - AM	Suspensão temporária da utilização de passes de estudante e universitário.
Cuiabá- MT Manaus - AM	Suspensão judicial das cobranças de taxas de licença de funcionamento e outra de fiscalização de aplicativos de transportes privados.
Feira de Santana - BA	Os beneficiários só poderão utilizar o transporte coletivo, através de seus passes, entre as 8h e as 17h e das 19h às 22h.
Itapeva - SP	Foi instituído o transporte gratuito a partir de 1º de agosto de 2021.
Joinville - SC	Suspensão por 90 dias do ISS de 2%
Lajeado - RS	Subsídio + R\$ 0,50 à empresa por cada passagem utilizada a título de subsídio.
Limeira - SP	Suspensão temporária da utilização de passes de estudantes e professores.
Paraná - PR	Foi criado o Programa Cartão Social, que concede passagens do transporte metropolitano para cidadãos em busca de emprego e atendimento de necessidades urgentes.
Petrópolis - RJ	Redução da tarifa a partir de 1º de agosto de 2021.
Santa Maria - RS	Idosos com mais de 65 anos só estão isentos de pagar passagem entre 9h às 11h e 14h30min às 16h.
Saquarema - RJ	O Cartão Tarifa Solidária concede desconto de 50% na tarifa e é destinado à população local com idade entre seis e 64 anos. O cartão é de uso diário ilimitado.
Teresina - PI	O decreto limita o funcionamento do Transporte Eficiente, que atende pessoas com deficiência.

Fonte: Adaptado de Assis, 2022, e CNT, 2022.

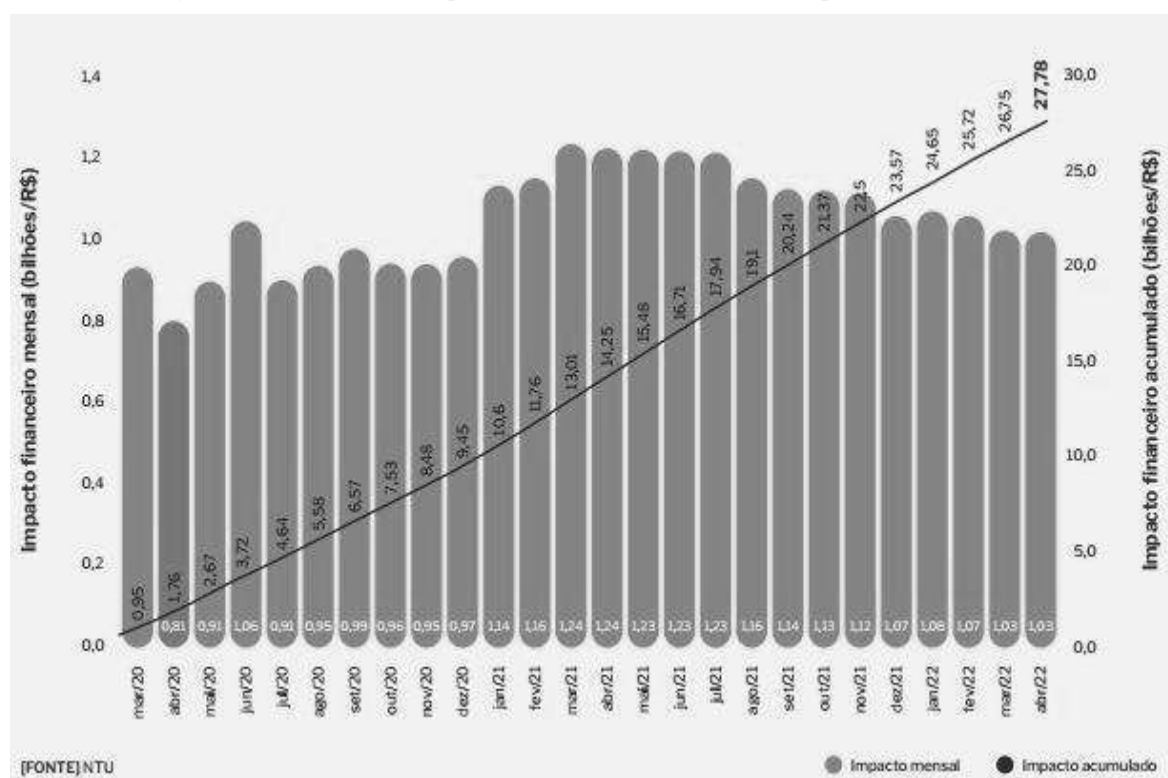
De acordo com Batista *et al* (2020) a ausência de algum tipo de subsídio público para o custeio de políticas sociais está entre os problemas que assolam o setor de transportes públicos, e com base nas informações coletadas e apresentadas, constata-se que houveram repasses de subsídios de diferentes forma, seja por meio de custeio de gratuidades de estudantes, idosos e pessoas com necessidades especiais ou até mesmo outros tipos de subsídios públicos relacionados entre a oferta e a demanda atendida.

No entanto, observou-se também que grande parte dos subsídios fornecidos foram retirados dos orçamentos geral dos Municípios, o que apresenta dois lados, ao passo que pode favorecer a redução da tarifa ao usuário direto, poderá comprometer o orçamento do Município, desencadeando outros desequilíbrios econômicos. (Carvalho, 2013.)

5.4 Impactos ocorridos no setor de transporte público durante a pandemia do coronavírus

A NTU (2022) revela que os impactos financeiros negativos no setor de transporte correspondem ao total de 27,8 bilhões, e que cerca de 20 milhões de pessoas que realizavam aproximadamente 40 milhões de viagens diariamente em todo o país foram diretamente afetadas, tendo como principal causador dos impactos, a interrupção definitiva da prestação do serviço à população pelas empresas operadoras durante o período pandêmico, o qual está estreitamente ligado à queda da demanda de passageiros, dos investimentos para garantir o distanciamento social dentro dos ônibus e da ausência de medidas por parte do governo federal, que visassem a mitigar prejuízos, proteger e garantir a mobilidade urbana coletiva. Conforme demonstrado na figura 15:

Figura 15 - Evolução do impacto financeiro do setor durante a pandemia de Covid-19



Fonte: NTU, 2022.

Em virtude do isolamento social aplicado em alguns Municípios, a NTU (2022) constatou que ocorreu a interrupção dos serviços por parte de 55 operadoras do sistema, bem como 16 casos de abertura de processo de recuperação judicial, além da redução de 89.572 mil postos de trabalho devido às demissões ocorridas no período.

Diante do cenário de incertezas e de desequilíbrios econômicos e sociais, e do veto do Projeto de Lei nº 3364/2020, aprovado pelo Congresso, que previa o repasse de R\$ 4 bilhões aos municípios com mais de 200 mil habitantes, aos estados e ao Distrito Federal.

Os esforços realizados pelos Municípios para garantir atendimento mais amplo à população, com nível de oferta adequado, atendimento às medidas sanitárias e distanciamento social no interior dos veículos através de subsídios do orçamento dos Municípios não foram suficientes para conter o prejuízo acumulado, pois o valor dos subsídios somaram apenas aproximadamente R\$ 3,6 bilhões, o que representa somente 12,9% de todo o impacto financeiro resultante da pandemia, que foi de R\$ 27,8 bilhões. (NTU, 2022).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o advento da pandemia Covid-19 no Brasil e no mundo, as dinâmicas sociais e econômicas do país foram diretamente afetadas, a população mediante Decretos emitidos pelos mais diversos Municípios das cidades brasileiras com o intuito em evitar a propagação do coronavírus na população, teve o seu direito de ir e vir violado, se fazendo necessário o isolamento social.

Na economia, diversos segmentos foram afetados, dentre eles, o setor de transporte, mais especificamente o de transporte público coletivo urbano. Considerado um serviço social e essencial conforme exposto na Constituição Federal de 1988, o setor de transporte público coletivo urbano em diversas cidades brasileiras ficou com os serviços suspensos durante o período de março de 2020 a julho de 2020, e em outras cidades operou com a capacidade reduzida de passageiros, o que causou fortes prejuízos para a população e para a economia.

A partir de então, um declínio no setor da prestação de serviços se fez presente na sociedade brasileira, o mercado da oferta e procura de serviços sofreu uma grande queda em virtude das medidas de contenção ao COVID-19 nas regiões do Brasil.

Em decorrência da paralisação do serviço de transporte público, os atores do sistema de transporte (poder público, operadoras do sistema e usuários) passaram a buscar soluções para que o serviço não fosse novamente interrompido, se fazendo necessária a obtenção de um novo olhar sobre as dinâmicas da prestação dos serviços em tempos de pandemia, com o foco na segurança da saúde dos usuários, visando a qualidade dos serviços e as exigências do Ministério da Saúde.

A partir do estudo exploratório realizado, levando em consideração os instrumentos

metodológicos utilizados para a coleta de dados bibliográficos e documentais, bem como, os seus tratamentos, buscando identificar quais os impactos sofridos e como o setor de Transporte Público coletivo por ônibus tem se posicionado em tempos de pandemia COVID-19, vimos apresentar neste capítulo as respostas ao problema e aos objetivos da pesquisa (seção 6.1), seguido das contribuições, limitações e sugestões para pesquisas futuras (seção 6.2)

6.1 Resposta ao Problema e aos Objetivos da Pesquisa

A questão que norteou o presente estudo consiste em: **Quais os impactos sofridos pelo o setor de Transporte Público coletivo por ônibus durante o período pandêmico, e quais os resultados oriundos das medidas de contenção ao coronavírus?**

Embasado neste problema de pesquisa foi iniciada uma investigação teórica com o intuito de analisar os impactos sofridos pelo setor de transporte público coletivo e quais as ações adotadas pelos principais atores do sistema, perpassando pelos desafios de antes e durante a pandemia do coronavírus

Verificou-se a existência da Medida Provisória nº 961/ 2020 e a Lei nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020, que apresentaram alterações para processos de compras, contratação de serviços, locações e alienações, como também das Medidas Provisórias 927/2020 e no 936/2020 que abordaram sobre as alterações trabalhistas durante o período da Covid-19 permitindo entre elas, as suspensões dos contratos de trabalhos por prazos determinados.

Ocorre que para o alcance dos objetivos esperados, se fez necessário analisar o comportamento dos atores do sistema por meio de diversas fontes, a exemplo de artigos científicos, dissertações, anuários da Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU), Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Ministério da Saúde (MS) e outros considerados relevantes para esta pesquisa.

Consoante com as referências teóricas e por meio do método de análise de conteúdo adotado para tratamento e interpretação dos dados, verificou-se através dos documentos analisados, que existem algumas preocupações do setor de transporte público, destacando-se o prejuízo de R\$ 27,8 bilhões sofridos pelo setor, o que implica diretamente na sobrevivência das empresas no mercado competitivo.

Além disso, foi verificado que desde antes da pandemia, o setor já enfrentava dificuldades quanto aos serviços prestados à população, ao que se refere à qualidade,

agilidade, preços de tarifas, frota e concorrência por outros meios de transportes ofertados à população, como por exemplo, os transportes por aplicativos.

Para constatar ainda mais as evidências ora descritas, passamos a explicar, de forma específica, as conclusões dos objetivos propostos nesta dissertação, os quais visam promover a compreensão do objetivo geral e, conjuntamente, responder à questão que norteou este trabalho

6.1.1 Contextualizar os conceitos de transporte público coletivo, bem como discutir o conceito de transporte público coletivo a partir das alterações impostas pelo novo Coronavírus;

Diante da explanação sobre o histórico do transporte público desde a antiguidade até os dias atuais, para que fosse compreendida a evolução do transporte público no Brasil e identificados os pontos de melhorias diante do contexto pandêmico do Covid-19, foi verificado que apesar de não se saber ao certo quando e onde o transporte público foi criado, alguns autores acreditam que este surgiu por volta de 1600 na França, com um transporte parecido com uma carroça carregado por animais, ou liteira, nos anos seguintes, diversos foram os transportes utilizados, como a exemplo do *Omnibu*, bonde, trem, até a evolução do ônibus elétrico.

Constatamos que apesar do setor de transporte público ser algo existente há anos, muitos são os ajustes a serem realizados no setor, um exemplo disso foi a situação de urgência imposta pela pandemia, o que precisou que o poder público voltasse o olhar para as estradas quanto aos serviços de mobilidade urbana e a análise do tempo despendido entre os bairros da cidade, e quanto as operadoras, estas precisaram realizar modificações significativas para o atendimento ao público após a suspensão dos serviços, para evitar que a crise econômica e social se agravasse ainda mais no contexto brasileiro.

6.1.2 Identificar e analisar as principais mudanças ocorridas na concessão de serviço de transporte público coletivo consideradas relevantes para o período pandêmico COVID-19;

Inicialmente verificou-se que mesmo antes dos impactos ocasionados pela Covid-19, já existia a necessidade de melhorias dos serviços de transporte públicos para a população, os quais precisaram ser adaptados às diretrizes impostas pelo Ministério da Saúde de forma urgente durante o período pandêmico, para evitar novas suspensões dos serviços do setor. Diante da necessidade de evitar o contato físico, pois é através deste que o vírus se propaga,

foram constatadas as seguintes mudanças: aumento da frota de veículos de transporte públicos para evitar a aglomeração, mudanças no trajeto dos ônibus com a finalidade de reduzir o tempo de deslocamentos, redução de números de passageiros e uso obrigatório de máscaras e álcool em gel dentro dos transportes.

6.1.3 Identificar e apresentar as ações adotadas pelos atores do sistema de transporte público coletivo por ônibus.

Em relação ao envolvimento dos atores do sistema, compreendeu-se que houve engajamento dos Municípios quanto à adoção de implementações de medidas de segurança quanto aos usuários, através da disponibilização de demarcação de paradas de ônibus sinalizando distância mínima de isolamento social, desinfecção de algumas das principais vias públicas.

Além disso, houveram também a desinfecção de alguns dos pontos de ônibus e terminais, distribuição de álcool gel nos terminais, distribuição gratuita de cartões para minimizar a troca de dinheiro entre passageiro e cobrador, distribuição de kits de proteção aos rodoviários, distribuição de máscaras reutilizáveis nos principais terminais, higienização de vias públicas de maior tráfego e intensificação da higienização dos veículos.

Ademais foram instaladas máscaras nos veículos (A iniciativa simbólica teve como objetivo sensibilizar a população para o uso de máscara), limitação do número de passageiros dentro dos veículos, obrigatoriedade de ventilação natural nos veículos, pagamento via cartão Passe Legal apenas para os clientes que realizam embarque no Terminal de Integração, proibição do uso de dinheiro em espécie para pagamento das tarifas, redução do tempo das viagens em até 15 minutos, rigorosa higienização dos veículos e do uso obrigatório de máscara no transporte público, além de subsídios e financiamentos oriundos do orçamento geral do Município.

6.1.4 Identificar e apresentar os impactos sofridos pelo setor de transporte público coletivo.

Quanto aos impactos sofridos, constatou-se que durante o período de março e 2020 a abril de 2022 houve prejuízo de R\$ 27,8 bilhões no setor de transporte público, suspensão de serviços de 55 operadoras do sistema, bem como 16 casos de abertura de processo de recuperação judicial, e ao que tange a folha de pessoal das empresas, a redução foi de 89.572 mil postos de trabalho.

6.2 Contribuições, Limitações e Sugestões para Pesquisas Futuras

A presente pesquisa visa contribuir tanto para o campo científico quanto para o prático, no que se refere à temática abordada, que é inovadora devido ao cenário pandêmico.

Sob o aspecto científico, visa contribuir para o desenvolvimento de pesquisas relacionadas ao setor de transporte público coletivo por ônibus, representando um avanço no preenchimento de lacunas existentes na academia, devido esta área da gestão pública ser essencial e extremamente necessária para toda a sociedade, bem como para uma melhor comodidade dos usuários de serviço de transportes públicos coletivo.

Diante disso, entendemos que a educação proporciona mudanças significativas em todos os contextos, seja este, social, econômico ou político, e que a partir das ideias que são ponderadas em estudos acadêmicos, as possibilidades de gestores públicos e políticos otimizarem as suas atuações e competências são maiores. Nesta pesquisa, foram adotados pressupostos epistemológicos e metodológicos visionários da academia, na busca de atrair visões contemporâneas fundamentais para a obtenção de êxito nas ações atreladas à gestão do transporte público.

Ao que tange a perspectiva prática, este trabalho buscou apresentar com profundidade as informações necessárias para o conhecimento dos impactos sofridos e como o setor de Transporte Público coletivo por ônibus tem se posicionado em tempos de pandemia da COVID-19.

Ciente de que uns dos objetivos do PGPCI é a contribuição para o aperfeiçoamento da visão e das práticas de gestão pública em nível regional, assim como o aprimoramento da modelagem, implementação e gestão de políticas públicas, especialmente no Estado da Paraíba, essa pesquisa teve como umas das premissas a incluir a cidade de João Pessoa nas pesquisas relacionadas ao tema desta dissertação.

Nesta pesquisa há subsídios que se utilizados podem contribuir para um serviço de transporte público de qualidade no estado da Paraíba, através das análises expostas no referencial teórico quanto às atribuições dos atores do sistema de transporte, bem como algumas dificuldades existentes nos serviços ofertados à população diariamente, como a distância entre bairros da cidade.

Por se tratar de um trabalho de natureza exploratória, foram identificadas algumas limitações. Neste sentido, durante os estudos iniciais para o desenvolvimento desta pesquisa foi percebida e inclusive debatida durante a banca da qualificação, uma limitação referente a realização da pesquisa de campo com aplicação de entrevistas aos atores do sistema, pelo

fato de possivelmente não obter as informações necessárias para a realização desta pesquisa, motivo pelo qual foi aumentado o esforço para, diante desta limitação, gerar uma contribuição para a academia com pesquisas bibliográficas e documentais sobre o assunto trabalhado.

Assim, por considerar que todo trabalho tem limitações e, de certa forma, consideram-se inacabados, podemos sugerir para pesquisas futuras a realização de estudos aplicados em diversas organizações, destinados a um aprofundamento prático da aplicação de metodologias de gestão de transportes públicos coletivo urbano.

Recomendamos para futuras pesquisas a realização de coletas de dados através de tratamento de dados suficientes para a elaboração de possíveis medidas a serem adotadas pelos atores públicos para o reequilíbrio econômico do setor, uma vez que esta pesquisa apenas trabalhou sob os aspectos do impactos causados ao setor de transporte público pela Covid-19. Esta seria uma excelente oportunidade de contribuição para o desenvolvimento desse ramo da gestão pública que é indispensável à promoção de políticas públicas e de bem-estar para a população, através da entrega de serviços de qualidade.

7 REFERÊNCIAS

ABREU, V. H. S. DE. et al. **O transporte ativo no combate à disseminação do covid-19.** 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET 100% Digital, 16 a 21 de novembro de 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3A4NJ3F>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

AFONSO, H.C.A.G.. *et. al.* **Revista Produção e Desenvolvimento.** v.01, n.1, p.01-13, jan./abr., 2015. Disponível em: <<http://revistas.cefet-rj.br/index.php/producaoeddesenvolvimento>>. Acesso em: 16 fev. 2022.

AFONSO, H.C.A.G. et al. **Práticas de gestão em transportes coletivos urbanos por ônibus: caso de empresas no Rio de Janeiro.** Universidade Federal do Rio de Janeiro, 21941- 450, Rio de Janeiro-RJ, Brasil. Revista Produção e Desenvolvimento, v.01, n.1, p.01-13, jan./abr., 2015.

ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público – SIMOB/ANTP. Relatório geral 2018.** São Paulo, 2020. Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/sistema-de-informacoes-da-mobilidade--simob--2018.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2022.

_____. **Anuário ANTP dos transportes públicos – 1998.** ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP, São Paulo, 1998. 333p.

AMICCI, A.G.N. *et al.* **Guia TPC – orientações para seleções de tecnologias e implementação de projetos de transporte público coletivo.** BNDES – O Banco Nacional do Desenvolvimento. 2018. Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/14921>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

ARAGÃO, J. J. G. **Competição e propriedade em transporte público.** Revista dos Transportes Públicos - ANTP, São Paulo, ano 20, p. 111-122, 3º trimestre 1998.

ARATU ON. **Empresas de ônibus receberão R\$ 107 milhões da Prefeitura de Salvador,** que descarta aumento de tarifa. 2021. Disponível em <<https://aratuon.com.br/noticia/geral/empresas-de-onibus-receberao-107-milhoes-da-prefeitura-de-salvador-que-descarta-aumento-de-tarifa>> Acesso em: 05 jan. 2022.

ARCHDAILY. **Algumas cidades estão taxando aplicativos de transporte.** Isso é bom? 2021. Disponível em <<https://www.archdaily.com.br/br/901261/algumas-cidades-estao-taxando-aplicativos-de-transporte-isso-e-bom/5b8c9ff1f197cca2e2000669-algumas-cidades-estao-taxando-aplicativos-de-transporte-isso-e-bom-imagem>> Acesso em: 05 jan. 2022.

ASSIS, A, C, V. *et al.* **Renovação do transporte coletivo através de um novo Modelo e novas fontes de financiamento.** Programa de Especialização em Gestão de Negócios. Projeto aplicativo 2021 grupo 8. Projeto apresentado à Fundação Dom Cabral como requisito parcial para a conclusão do Programa de Especialização em Gestão de Negócios. 2022. Belo Horizonte.

AZAMBUJA, A, M, V. **Análise de eficiência na gestão do Transporte urbano por ônibus em Municípios brasileiros. Tese de Doutorado.** Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-graduação em Engenharia de Produção. 2002. Florianópolis.

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo.** Lisboa: Edições 70, 1977.

BALDIN, N. *Et al.* **Educação ambiental comunitária.** Uma experiência com a técnica de pesquisa snowball (bola de neve). Revista Eletrônica do Mestrado de Educação Ambiental, Rio Grande, v. 27, p.44-60, 2011.

BAZANI, A. **Prefeitura de São Paulo transfere mais R\$ 550 milhões para subsidiar sistema de ônibus da cidade.** 2020. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2020/09/05/prefeitura-de-sao-paulo-transfere-maisr-550-milhoes-para-subsidiar-sistema-de-onibus-da-cidade/>. Acesso em: 05 set. 2022

BAZANI, A. **Apucarana (PR) reduz tarifa de ônibus e subsidia sistema para manter transporte coletivo.** Diário do Transporte, 2021a. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/04/01/apucaranapr-reduz-tarifa-de-onibus-e-subsidia-sistema-para-manter-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

BAZANI, A. **Flávio Dino anuncia ônibus com tarifa zero em São Luís.** Diário do Transporte, 2021b. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/20/flavio-dino-anuncia-onibus-com-tarifa-zeroem-sao-luis/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

BAZANI, A. **Petrópolis vai baixar tarifa de ônibus em R\$ 0,20 a partir de 1º de agosto**

com subsídio de R\$ 700mil e frota total. Diário do Transporte, 2021c. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/16/petropolis-vai-baixar-tarifa-de-onibus-em-r-020-apartir-de-1o-de-agosto-com-subsidio-de-r-700-mil-e-frota-total/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

BAZANI, A. Pindamonhangaba (SP) envia à Câmara projeto para reduzir tarifa de ônibus e amenizar crise da pandemia. Diário do Transporte, 2021d. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/04/01/pindamonhangaba-sp-envia-a-camara-projetopara-reduzir-tarifa-de-onibus-e-amenizar-crise-da-pandemia/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

BAZANI, A. Prefeitura de Uberlândia vai repassar R\$ 24 milhões às empresas para cobrir prejuízos da covid-19. Diário do Transporte, 2021f. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/05/13/prefeitura-de-uberlandia-vai-repassar-r-24-milhoes-as-empresas-para-cobrir-prejuizos-da-covid-19/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

BAZANI, A. Tarifa subsidiada atrai passageiros para o transporte público em Porto Velho, diz prefeitura. Diário do Transporte, 2021e. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/09/tarifasubsidiada-atrai-passageiros-para-o-transporte-publico-em-porto-velho-diz-prefeitura/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

BICALHO, M. A dívida social no transporte coletivo. Revista dos Transportes Públicos - ANTP, São Paulo, ano 20, p. 33-41, 3º Trimestre 1998.

BNDES. BNDES Finem - Mobilidade urbana. Financiamento para projetos de investimentos de interesse público voltados à mobilidade urbana. Financiamento. 2022. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/financiamento/produto/bndes-finem-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 22 fev. 2022.

BOARETO, R. Os desafios de uma Política de Mobilidade Urbana transformadora das cidades. RBC. Ribeirão Preto, janeiro de 2021. Disponível em: <<http://files.antp.org.br/2021/3/3/boareto-renato-os-desafios-de-uma-politica-de-mobilidade-urbana-transformadora-das-cidades-2021-01-final.pdf>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

BRASIL. Brasil confirma primeiro caso da doença. Ministério da Saúde. Disponível em: <<https://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/46435-brasil-confirma-primeiro-caso-de-novo-coronavirus>>. Acesso em: 21 mai. 2020.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da república federativa do brasil de 1988. 05 de out. 1988. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 27. mai. 2020.

BRASIL. Coronavírus. Covid-19. Painel Coronavírus. Disponível em: <<https://covid.saude.gov.br/>>. Acesso em: 14 jan. 2023.

BRASIL. Lei 10.257. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. 05 de out. 1988. Brasília, DF:

Senado Federal. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 27. mai. 2020.

BRASIL. **Medida provisória nº 926, de 20 de março de 2020**. Altera a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para dispor sobre procedimentos para aquisição de bens, serviços e insumos destinados ao enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 20 de mar. 2020. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/Mpv/mpv926.htm>. Acesso em: 21 mai. 2020.

_____. **Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993**. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Brasília, Casa Civil [1993]. Disponível em: <https://bit.ly/302qRAw>. Acesso em: 12 mar. 2021.

_____. **Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília, Casa Civil [1995]. Disponível em: <https://bit.ly/32c05s8>. Acesso em: 12 mar. 2021.

_____. **Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Brasília, Casa Civil [2014a]. Disponível em: <<https://bit.ly/3iWFD4s>>. Acesso em: 12 mar. 2021.

_____. **Lei n. 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm> . Acesso em 04 jan. 2024.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Números da Campanha**. Disponível em: <<https://www.gov.br/saude/pt-br/coronavirus/vacinas/plano-nacional-de-operacionalizacao-da-vacina-contra-a-covid-19>>. Acesso em: 22 jan. 2022.

_____. **Biblioteca Virtual em Saúde. Novo Coronavírus (Covid-19): informações básicas. Propagação e transmissão**. Disponível em: <<https://bvsmis.saude.gov.br/novo-coronavirus-covid-19-informacoes-basicas/>>. Acesso em: 22 jan. 2022.

_____. **Obter financiamento para melhoria da mobilidade urbana - Setor Público" Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana" , " Selemob".**Infraestrutura, Trânsito e Transportes. Transporte Terrestre. Infraestrutura. Serviços. Governo Federal. 2022. Disponível em: <<https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-financiamento-para-melhoria-da-mobilidade-urbana-setor-publico>>. Acesso em: 22 fev. 2022.

BRASILEIRO, A. **A moderna empresa de ônibus urbanos no Brasil**. *Revistas dos Transportes Públicos – ANTP*, São Paulo, ano 18, p. 39-51, 2º Trimestre 1996.

BRASILEIRO, A. *et al.* **Produtividade e competitividade na regulamentação do transporte urbano: nove casos brasileiros**. In: ORRICO FILHO, R. D. *et al.* *Ônibus urbano: regulamentação e mercados*. LGE – Linha Gráfica Editora, Brasília, DF, 1996, p. 155-169.

BRASILEIRO, A. **Pressupostos básicos para um novo modelo de regulamentação dos transportes por ônibus urbanos no Brasil**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTE, XII ANPET, 1998, p. 524-535.

CAPELLI, A. L. *et al.* **Mudança organizacional e fatores críticos de sucesso: estudo de caso no sistema FIERGS**. *Revista Produção Online*, v.10, n.1, pp. 71-94, março de 2010. Disponível em: <<http://www.producaoonline.org.br/index.php/rpo/article/view/469>>. Acesso em: 23 fev. 2022.

CARVALHO, C. H. R. de. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (ed.). Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. 2. ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2013. 24 p.

CASTRO, J. do S. M. **Investigação e notificação de casos de covid-19 relacionados ao trabalho: orientações técnicas, implantação e resultados**. DOI:10.22278/2318-2660.2021.v45.NEspecial_1.a3253. Diretoria de Vigilância e Atenção à Saúde do Trabalhador/Centro Estadual de Referência em Saúde do Trabalhador (Divast/Cesat). Secretaria da Saúde do Estado da Bahia. Salvador, Bahia, Brasil. 2021. Disponível em: <<https://bit.ly/3gZXnwU>>. Acesso em: 20 jun. 2021.

CCR METRÔ. Terminais de ônibus. Disponível em: <<https://www.ccrmetrobahia.com.br/por-dentro-do-metr%C3%B4/terminais-de-%C3%B4nibus>> Acesso em: 17 jan. 2023.

CNT, Confederação Nacional do Transporte. **Associação nacional das empresas de transporte urbanos**. Pesquisa mobilidade da população urbana. Brasília, 2017.

COUTO, C. F. V. *et al.* **A pandemia da covid-19 e os impactos para a mobilidade urbana**. 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET 100% Digital, 16 a 21 de novembro de 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3hvb3Xn>>. Acesso em: 21 jun. 2021.

CRISTO, F. DE. *et al.* **Impactos da Covid-19 na Mobilidade, na Acessibilidade e no Trabalho do Psicólogo do Trânsito**. *Psicologia: Ciência e Profissão* 2020 v. 40, e242863, 1-13. <<https://doi.org/10.1590/1982-3703003242863>>. Disponível em: <<https://bit.ly/2SCXa9G>>. Acesso em: 18 jun. 2021.

CUNHA FILHO, O. V. da. **Novos modelos de gestão para o transporte urbano**. *Revista dos Transportes Públicos - ANTP* (Editorial), São Paulo, ano 20, p. 5-6, 3º Trimestre 1998.

DE VOS, J. **The effect of COVID-19 and subsequent social distancing on travel behavior**. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, v. 5, May, 2020.

FIOCRUZ. **Impactos sociais, econômicos, culturais e políticos da pandemia**. FIOCRUZ. 2020. Disponível em: <<https://portal.fiocruz.br/impactos-sociais-economicos-culturais-e-politicos-da-pandemia>>. Acesso em: 24 jul. 2020.

Fletcher, K., Amarakoon, S., Haskell, J., Penn, P., Wilmoth, M., Matherly, D., & Langdon, N. (2014). **A guide for public transportation pandemic planning and response** (No. Project 20-59 (44)).

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOMIDE, A. de Á. **Licitações no transporte urbano por ônibus**. Revista dos Transportes Públicos - ANTP, São Paulo, ano 22, p. 7-28, 1º Trimestre, 2000.

GOMIDE, A. *Et al.* **Concessões de serviços de ônibus urbanos: a necessária introdução da competitividade e o papel das licitações** Transportes em Tempos de Reforma: ensaios sobre a problemática, LGE Editora, Brasília, DF, 511p., p. 139 –161, 2000.

GREY, Cris. **Um Livro Bom, Pequeno e Acessível sobre Estudos Organizacionais**. Grupo A, 2010. 9788577806652. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788577806652/>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

HEDBERG, B. **How organizations learn and unlearn**, in Nystrom, P. and Starbuck, W. (Eds), Handbook of Organizational Design, Oxford University Press, New York, NY, pp. 1-27, 1981.

HISTÓRIA HOJE. Entre cavalos e bondes: uma história dos transportes no Brasil. Disponível em: <<https://historiahoje.com/entre-cavalos-e-bondes-uma-historia-dos-transportes-no-brasil/>>. Acesso em: 16 jan. 2023.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico do Brasil 2010**. Rio de Janeiro, 2011.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS). Mobilidade urbana**. Brasília, 2012. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=24443&catid=120&Itemid=2>. Acesso: 16 fev. 2022.

_____. **Transformações e tendências recentes na regulação dos serviços de ônibus urbano no Brasil**. 2187 Texto para discussão.- Brasília : Rio de Janeiro : Ipea , 2016. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/chamadas_publicas/promob/2016/td_2187.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2022.

_____. **Novo modelo de contrato de mobilidade urbana: como gerar receita, aumentar uso e reduzir custos de transporte público urbano**. Abril de 2021. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10547/1/NT_23_Dirur_NovoModelodeContratoMobilidadeUrbana.pdf>. Acesso em: 22 fev. 2022.

JOÃO PESSOA (Município). **Decreto nº 9.462/2020, de 20 de março de 2020.** Define outras medidas para o enfrentamento da pandemia decorrente do coronavírus e dá outras providências. Semanário Oficial. João Pessoa, PB, 20 de março de 2020. Disponível em: http://www.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2020/03/2020_Edi%C3%A7%C3%A3o_Especial_20-03.pdf. Acesso em: 21 de mai.2020

JORNAL NH ONLINE. **Lei que cria fundo municipal permite subsídios aos ônibus.** 2020. Disponível em http://c.interclip.com.br/sintram/site/m014/noticia.asp?cd_noticia=84227721 Acesso em 05 jan. 2022.

JUSTEN FILHO, M. **Curso de direito administrativo[livro eletrônico]**. 4 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016. Edição em e-book, p. 822

LEAL, F. *et al.* **Transformações do direito administrativo: direito público e regulação em tempos de pandemia.** Rio de Janeiro : FGV Direito Rio, 2020. 1 recurso online (456 p.) : PDF. Disponível em: https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/30230/0.%20Miolo_Direito%20P%20Fablico%20e%20Regula%E7%E3o%20em%20tempos%20de%20pandemia.pdf?sequence=3#page=108. Acesso em: 15 jan. 2023.

LEMOS, A. S. D. **Covid-19: guia prático de infectologia** . [Digite o Local da Editora]: Editora Manole, 2020. 9786555760880. Disponível em:<<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786555760880/>> Acesso em: 21 fev. 2022

LIMA, G. C. L. DE S. *et al.* **Transporte público e COVID-19. O que pode ser feito?.** Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (FGV CERI). Rio de Janeiro. Abril de 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3A8YH88> . Acesso em: 07 jun. de 2021.

_____. **A incompletude dos contratos de ônibus nos tempos da COVID-19.** Revista de administração pública. Rio de Janeiro 54(4):994-1009, jul. - ago. 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-761220200292>. Disponível em: <https://bit.ly/3dmW4pr>. Acesso em: 23 jun. 2021.

Lima, G. C. L. S., *et al.* **Transporte público e COVID-19. O que pode ser feito?.** Rio de Janeiro. Centro de Estudos em Regulação e Infraestrutura da Fundação Getúlio Vargas (FGV CERI). Abril de 2020. Disponível em: <https://ceri.fgv.br/publicacoes/transporte-publico-e-covid-19-o-que-pode-ser-feito>. Acesso em: 02 fev. 2021.

LOCK, O. **Cycling behaviour changes as a result of COVID-19: a survey of users in Sydney, Australia.** Transport Findings, 26 June 2020.

LUCCHESI, S. T. *et al.* **Planejamento urbano e regional: O município.** Porto Alegre: SAGAH, 2019. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788533500396/pageid/1>. Acesso em: 21 fev. 2021.

MARQUES, J. **Câmara de Blumenau (SC) aprova subsídio de R\$ 6 milhões à Blumob.** Diário do Transporte, 2021a. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/01/camara-de-blumenau-scaprova-subsidio-de-r-6-milhoes-a-blumob/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Câmara de Itajaí (SC) aprova em primeira discussão subsídio ao transporte coletivo.** Diário do Transporte, 2021c. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/11/camara-de-itajai-sc-aprova-em-primeira-discussao-subsidio-ao-transporte-coletivo/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Câmara de Juiz de Fora (MG) aprova subsídio de R\$ 11,9 milhões para o transporte coletivo.** Diário do Transporte, 2021e. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/15/camara-de-juiz-de-fora-mg-aprova-subsidio-de-r-119-milhoes-para-o-transporte-coletivo/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Câmara Legislativa do DF aprova crédito de R\$ 25 milhões para empresas de ônibus.** Diário do Transporte, 2020a. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2020/11/10/camara-legislativa-do-df-aprova-credito-de-r-25-milhoes-para-empresas-de-onibus/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Gravataí (RS) oferece passagens de ônibus gratuitas a pessoas em situação de vulnerabilidade social.** Diário do Transporte, 2021b. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/10/gravatai-rs-oferece-passagens-de-onibus-gratuitas-a-pessoas-em-situacao-de-vulnerabilidade-social/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Lajeado (RS) subsidia transporte coletivo, mas não evita reajuste de tarifa.** Diário do Transporte, 2021 f. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/06/04/lajeado-rssubsidia-transporte-coletivo-mas-nao-evita-reajuste-de-tarifa/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Moradores de Itapeva (SP) já podem fazer cadastro para transporte gratuito.** Diário do Transporte, 2021d. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/18/moradores-de-itapeva-sp-ja-podem-fazer-cadastro-para-transporte-gratuito/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Prefeita de Palmas (TO) afirma que município vai subsidiar transporte coletivo para congelar tarifa.** Diário do Transporte, 2021g. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/06/24/prefeita-de-palmas-to-afirma-que-municipio-va-subsidiar-transporte-coletivo-para-congelar-tarifa/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Prefeitura de Foz do Iguaçu propõe comprar R\$ 1,8 milhão em vale-transporte antecipado.** Diário do Transporte, 2020b. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2020/09/18/prefeitura-de-foz-do-iguacu-propoe-comprar-r-18-milhao-em-vale-transporte-antecipado/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MARQUES, J. **Prefeitura de Poços de Caldas (MG) paga subsídio a empresa de ônibus e tarifa é reduzida para R\$ 4.** Diário do Transporte, 2021h. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/05/26/prefeitura-de-pocos-de-caldas-mg-paga-subsidio-a-empresa-de-onibus-e-tarifa-e-reduzida-para-r-4/>> Acesso em: 05 jan. 2022.

MASSON, D. D. *et al.* **Efeitos e tendências para a mobilidade urbana por conta da pandemia do Covid-19: o caso de Nova Serrana – MG.** 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. 100% Digital, 16 a 21 de novembro de 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3y4SJmP>> . Acesso em: 20 jun. 2021.

MATIAS, P. J. **Administração Pública, 5ª edição.** Grupo GEN, 2018. 9788597016093. Disponível em:<<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597016093/>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

_____. **Manual de Gestão Pública Contemporânea** . Grupo GEN, 2020. 9788597024753. Disponível em:<<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597024753/>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

MERRIAM, S. B. **Qualitative research: a guide to design and implementation.** San Francisco: Jossey-Bass, 2009.

MEU MUNDO AVULSO. **Carruagens. 2012.** Disponível em: <<https://meumundoavulso.blogspot.com/2012/07/carruagens.html>>. Acesso em: 16 jan. 2023.

MEYER, B. **Parcerias Público Privadas: Uma estratégia governamental.** Grupo Almedina (Portugal), 2021. 9786587019123. Disponível em:<<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786587019123/>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

NASCIMENTO. K. **Covid-19: a globalização do infortúnio.** Simbiótica, Edição Especial, vol.7, n.1, jun., 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3A70Wck>> . Acesso em: 23 jun. 2021.

NTU Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos. **Covid-19 e o transporte público por ônibus: Impactos no setor e ações realizadas.** (2020).Disponível em:<<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637280058369726793.pdf>>. Acesso em: 22 fev. 2022.

OJIMA, R. *et al.* **Dispersão Urbana e Mobilidade Populacional** . Editora Blucher, 2016. 9788580391381.2016. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788580391381/>>.Acesso em: 21 fev. 2022.

PAEZ, A. **Using Google community mobility reports to investigate the incidence of COVID-19 in the United States.** Transport Findings, May 2020. <https://diariodotransporte.com.br/2020/07/06/cachoeirinha-rs-antecipa-compra-de-vt-parasocorrer-concessionaria-do-transporte-municipal/> >. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Assembleia do Paraná aprova compra de R\$ 32 milhões em passagens do transporte metropolitano para cidadãos em busca de emprego.** Diário do Transporte, 2021c. Disponível em

<https://linearclipping.com.br/ntu/site/m014/noticia.asp?cd_noticia=80170298>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Cachoeirinha (RS) antecipa compra de VT para socorrer concessionária do transportemunicipal.** Diário do Transporte, 2020a. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2020/07/06/cachoeirinha-rs-antecipa-compra-de-vt-parasocorrer-concessionaria-do-transporte-municipal/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Caeté (MG) já tem tarifa zero no transporte coletivo desde quinta, 1º de julho.** Diário do Transporte, 2021a. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/03/caete-mg-jatem-tarifa-zero-no-transporte-coletivo-desde-quinta-1o-de-julho/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Câmara de Muriaé (MG) autoriza até R\$ 600 mil de subsídio para o transporte público.** Diário do Transporte, 2021b. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/06/12/camara-demuriae-mg-autoriza-ate-r-600-mil-de-subsidio-para-o-transporte-publico/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Pouso Alegre (MG) aprova Fundo Municipal de Transporte Público e reduz tarifa em dez centavos.** Diário do Transporte, 2021d. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/21/pouso-alegre-mg-aprova-fundo-municipal-detransporte-publico-e-reduz-tarifa-em-dez-centavos/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Prefeitura e empresas de ônibus de Porto Alegre firmam acordo judicial que reverte em R\$ 39 milhões em créditos de transporte para os mais vulneráveis.** Diário do Transporte, 2020b. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2020/09/24/prefeitura-e-empresas-de-onibusde-porto-alegre-firmam-acordo-judicial-que-reverte-em-r-39-milhoes-em-creditos-de-transportepara-os-mais-vulneraveis/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Santo Antônio da Patrulha (RS) aprova projeto de subsídio ao transporte público.** Diário do Transporte, 2020c. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2020/07/03/santo-antonioda-patrulha-rs-aprova-projeto-de-subsidio-ao-transporte-publico/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Transporte coletivo de Ribeirão Preto já recebeu aporte de R\$ 7 milhões.** Diário do Transporte, 2021. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/13/transportecoletivo-de-ribeirao-preto-ja-recebeuaporte-de-r-7-milhoes/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PELEGI, A. **Vereadores de Uberaba (MG) aprovam auxílio financeiro e isenção fiscal às empresas do transporte coletivo.** Diário do Transporte, 2021f. Disponível em <<https://diariodotransporte.com.br/2021/07/17/vereadores-de-uberaba-mg-aprovam-auxiliofinanceiro-e-isencao-fiscal-as-empresas-do-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

PETTIGREW, A. M. **Context and Action in the Transformation of the Firm.** Journal of Management Studies, v.24, nº6, pp. 649-670, 1987.

RÁDIO CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ. **Câmara aprova projetos de taxação e**

regulamentação dos aplicativos de transporte privado. Cuiabá, 2019. Disponível em <<http://www.camaracba.mt.gov.br/radio.php?id=8847>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

ROCHA, M. **O Plano Diretor avança com Audiência Pública e Oficinas de Propostas. PDMJP. Plano Diretor Municipal de João Pessoa – PB. A cidade que eu quero. 2021.** Disponível em: <<http://pdjp.com.br/plano-diretor-avanca-com-audiencia-publica-e-oficinas-de-propostas/>>. Acesso em: 22 fev. 2022.

RODAS, S. **TJ suspende regulamentação do Uber na cidade do Rio de Janeiro.** Revista Consultor Jurídico, 2020. Disponível em < <https://www.conjur.com.br/2020-fev-17/tj-suspende-regulamentacao-uberrio-janeiro>>. Acesso em: 05 jan. 2022

ROSA, F. R. P. A. C. et al. **Os impactos da pandemia de COVID-19 na mobilidade urbana: uma revisão narrativa de literatura.** Research, Society and Development, v. 10, n. 16, e460101623917, 2021. (CC BY 4.0) | ISSN 2525-3409 | DOI: <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v10i16.23917>

SÃO PAULO. **Lei nº 17.584, de 26 de julho de 2021.** Altera a Lei nº 17.254, de 26 de dezembro de 2019, que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito interno ou externo para financiar a execução de projetos de investimento no Município São Paulo, e dá outras providências. São Paulo, 2021. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=417799>>. Acesso em: 05 jan. 2022.

SATHLER, D. *et al.* **Prioridade para futuras vacinações quanto a Covid-19 no Brasil: os usuários de transporte público devem ser um grupo-alvo?.** R. bras. Est. Pop., v.38, 1- 13, e0163, 2021. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.20947/S0102-3098a0163>>. Acesso em: 16 fev. 2022.

SECCHI, L. **Análise de Problemas Políticas Públicas: Diagnóstico de Problemas Políticas Públicas de Soluções.** Cengage Learning Brasil, 2016. 9788522125470. Disponível em:<<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788522125470/>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

SILVEIRA, M. R; COCCO, R. G. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais.** Estudos Avançados, 27, UFSC, Brasil, 2013. Disponível: <https://www.scielo.br>. Acesso em: 08 nov. 2023.

SINTUR. **Retomada do Transporte Coletivo.** 07.10.2020. Disponível em: <https://passelegal.com.br/sobre-sintur-jp/>. Acesso em: 24 fev.2022.

SIQUEIRA, M. M. **Regulamentação: implicações políticas e gerenciais.** Revista dos Transportes Públicos - ANTP, São Paulo, ano 20, p. 7-23, 2º Trimestre 1998.

TORRES, H. T. **Direito e poder: nas instituições e nos valores do público e do privado contemporâneos.** Editora Manole, 2005. 9788520443279. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520443279/>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

URBS. Expresso completa 40 anos com projetos de expansão e melhoria da rede. URBS – a mobilidade transforma. Itinerários e linhas de ônibus. Curitiba. 2014. Disponível em: <<https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/noticia/expresso-completa-40-anos-com-projetos-de-expansao-e-melhoria-da-rede>>. Acesso em: 16 jan. 2023

VASCONCELLOS, E. A.D. **Políticas de Transporte no Brasil: A Construção da Mobilidade Excludente.** Editora Manole, 2014. 9788520446638. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520446638/>>. Acesso em: 21 fev. 2022.

VASCONCELLOS, E. A. *et al.* **Política Nacional de Transporte Público no Brasil: organização e implantação de corredores de ônibus.** Revista dos Transportes Públicos - ANTP - Ano 33 - 2010 - 3º quadrimestre. Disponível em <http://fileserver.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/FEAB2631-4FA4-4C02-BA3D-9D96919BB616.pdf> Acesso em: 16 ago. 2021

XAVIER, O. B. *Et al.* **Transporte público por ônibus no Brasil e a Covid-19: rumo ao colapso dos sistemas?** In: 34ª Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. Anais eletrônicos do 34ª Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET. P. 282-293. Disponível em: <https://www.anpet.org.br/anais34/documentos/2020/Aspectos%20Econ%C3%B4micos%20Sociais%20Pol%C3%ADticos%20e%20Ambientais%20do%20Transporte/Planejamento%20dos%20Transportes%20I/3_270_AC.pdf>. Acesso em: 11 ago. 2021.

XAVIER, O. B. **Transporte público por ônibus no brasil e a covid-19: rumo ao colapso dos sistemas?.** 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET 100% Digital, 16 a 21 de novembro. 2021.

WALTER, P. G. *et al.* **Report 12: the global impact of COVID-19 and strategies for mitigation and suppression.** London: Imperial College London, 2020. Disponível em: . Acesso em: 1o abr. 2020.

WHO – WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Addressing human rights as key to the Covid-19 response.** [s.l.] WHO, 2020.

VERA, L. A. N. **Qualidade do serviço versus cultura organizacional sob a ótica das empresas de transporte público.** CONGRESSO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO, X, 1999, p. 577-580.

VERA, L. A. N. *Et al.* **Aspectos organizacionais e institucionais relevantes na gestão e operação do sistema de transporte urbano da cidade de Curitiba - Brasil.** CONGRESSO LATINOAMERICANO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y URBANO, X, 1999, p. 462-469.