

IMPACTOS DA COVID-19 NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE MOSSORÓ-RN.

Discente: Guilherme Gabriel Cunha Cavalcante

Orientador: Prof. Dr. Eric Amaral Ferreira

Resumo: A população mundial vem enfrentando nos últimos anos a pandemia causada pelo vírus da COVID-19, onde tivemos que nos adequar às medidas impostas pela realidade pandêmica em que vivemos. No transporte público, também, passamos por mudanças que impactaram, não somente, os usuários que utilizam o ônibus no dia a dia, como também a empresa operadora, visto que foi necessário adequar a logística de funcionamento dos ônibus na cidade para melhor atender a população e cumprir com os requisitos necessários impostos pela Organização Mundial da Saúde (OMS). Com isso, utilizando a metodologia de análise de dados fornecidos pela empresa Cidade do Sol, responsável por gerir a frota de ônibus na cidade de Mossoró, e com o objetivo de analisar os impactos causados durante o período pandêmico, dezembro de 2019 a janeiro de 2022, verificando o comportamento na rede de ônibus e caracterizando as medidas e os mecanismos utilizados pela prefeitura e empresa operadora para equilibrar a demanda e oferta.

Palavras-chave: COVID-19; Pandemia; Transporte Público; Mossoró.

1. INTRODUÇÃO

Em 2019 o vírus SARS-CoV-2, foi o causador responsável pela pandemia do covid-19, onde infectou milhares de pessoas e alterou a rotina do mundo inteiro e trouxe grandes impactos a diversos setores como economia, transporte, educação, entre outros. De acordo com um estudo feito e publicado pela NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), houve uma redução média mensal de 51,3% nas viagens realizadas por passageiros em transporte coletivo no período de março de 2020 a fevereiro de 2021.

De acordo com o decreto Nº 5664 publicado em 24 de abril de 2020 pela prefeitura municipal de Mossoró, tornou-se obrigatório o uso de máscara facial para o deslocamento de pessoas em vias pública e para a utilização do transporte coletivo, assim como o distanciamento mínimo de um metro e meio. Nesse contexto, o setor de mobilidade urbana se viu diante de um grande desafio, solucionar as consequências impostas pelo distanciamento social e a necessidade de locomoção da população.

A cidade de Mossoró possui uma população de aproximadamente 300.618 habitantes, segundo o IBGE (2020), onde já teve uma frota máxima de 35 veículos no período pré-pandêmico e conta, atualmente, com cerca de 21 veículos, entre ônibus e microônibus. O município já apresenta diversos problemas relacionados ao trânsito e ao transporte público, o que acabou se agravando ainda mais com o avanço da pandemia nos anos de 2020 e 2021.

No que está relacionado ao quadro pandêmico no transporte coletivo por ônibus, segundo Amaral (2020) “O equilíbrio econômico-financeiro, estabelecido em contrato entre prefeituras e empresas de ônibus, foi severamente afetado, e medidas emergenciais para promover o retorno desse equilíbrio devem ser tomadas, imediatamente”. Com a vinda da pandemia o equilíbrio econômico-financeiro do sistema municipal de transportes de passageiros público urbano foi severamente afetado causando diversos impactos e o tornou o maior problema imposto pela pandemia no transporte coletivo por ônibus na cidade de Mossoró.

Para a realização deste trabalho, foi utilizado como metodologia as informações e planilhas disponibilizadas pela empresa Cidade do Sol, no qual realizou-se a análise dos dados obtidos. Com isso, o trabalho tem como objetivo analisar os impactos causados pela COVID-19 no sistema de transporte público em Mossoró, verificando o comportamento na rede de ônibus e caracterizando as medidas tomadas pela prefeitura e empresa operadora para equilibrar a demanda e oferta durante o período pandêmico.

2. MERCADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS

2.1. Aspectos Relacionados a Demanda

De acordo com a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) a quantidade de passageiros caiu 80% nas primeiras semanas de pandemia e acabou passando por uma recuperação lenta, mas sem atingir níveis anteriores ao cenário pandêmico. Antes dos casos de COVID-19, a NTU tinha planejado encerrar o ano de 2020 com uma demanda de 80% e operando sua frota em 100%, mas isso não se concretizou e o ano acabou com 61% da demanda usual e 80% da frota.

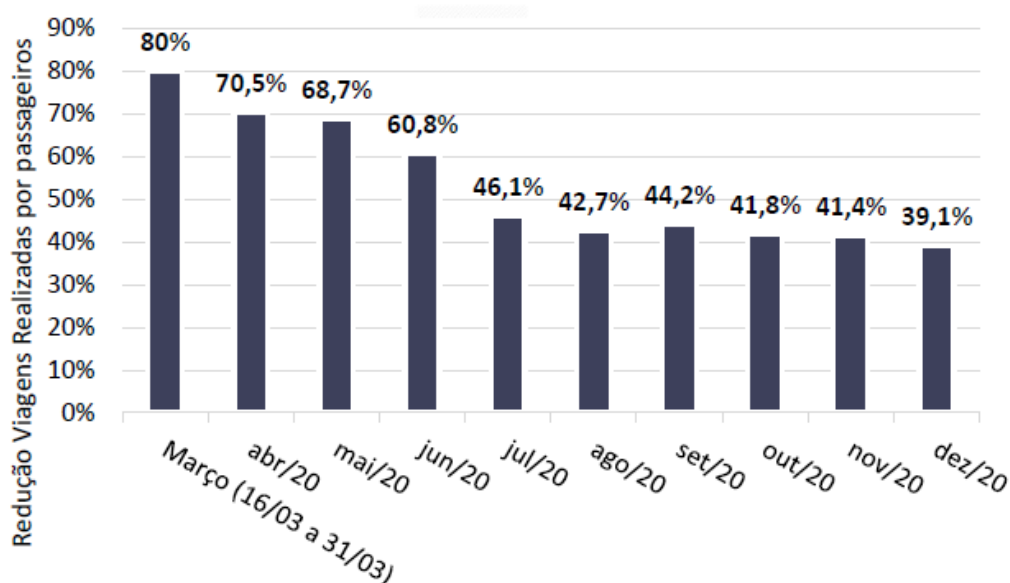


Figura 1: Redução de viagens por passageiros no Brasil.

Fonte: NTU

No começo do ano de 2020 a empresa disponibilizava uma frota de 35 ônibus distribuídos em 17 linhas para atender a demanda da população mossoroense. Porém, em contrapartida, para a distribuição que era considerada efetiva, foi preciso acontecer uma diminuição na quantidade de frotas e linhas, devido que, no dia 11 de março de 2020, a COVID-19 foi considerada uma pandemia, dessa forma, o número de passageiros teve uma queda brusca como podemos ver na Tabela 1, obrigando a empresa a reduzir a frota de veículos, com isso, foram disponibilizados, para realizar a locomoção da população, uma frota média de 8 (oito) veículos, sendo distribuídos em 3 (três) linhas no período de maio a julho de 2020 e de 7 (sete) linhas no período de agosto a dezembro de 2020.

Ano	Total de Passageiros (Giros Catraca)
2017	2.070.726
2018	2.283.007
2019	2.619.435
2020	717.556
2021	240.195
2022	1.058.400

Tabela 1: Número Total de Passageiros por Ano em Mossoró.

Fonte: Cidade do Sol

Na cidade de Mossoró, o cenário não foi diferente do restante do país: o transporte coletivo por ônibus registrou uma queda superior a 90% na demanda de passageiros, desde o início da pandemia. Diante do cenário negativo imposto pela pandemia, a Cidade do Sol, a concessionária responsável pelo serviço, precisou adotar medidas para manter a operação e sua frota em circulação. Antes da pandemia funcionavam 17 linhas que foram suspensas para garantir o equilíbrio financeiro, tendo em circulação apenas linhas de maior fluxo (Abolição, Nova Vida e Vingt Rosado) que foram mantidas já que transportam 90% da demanda.

Mesmo com a suspensão de várias linhas a empresa ainda encontrou dificuldades para conseguir manter a sua frota de veículos em operação e garantir a sua estabilidade financeira, tendo assim que suspender o contrato com 23 colaboradores, como explica o diretor da empresa Waldemar Araújo, “Mesmo reduzindo as linhas, no ano passado, mantivemos os empregos de todos os colaboradores, mas, infelizmente, precisamos enxugar o quadro. Esperamos que tudo isso passe para que voltemos ao patamar de excelência do serviço que mantínhamos antes da pandemia, aprovado por 87% dos clientes da empresa”.

Segundo o próprio Waldemar para se ter a retomada no crescimento e a confiança no setor se deve a três fatores: o compromisso da Prefeitura de Mossoró em apoio ao transporte coletivo, com providências, para que evolua pensando na mobilidade urbana no município, o aumento da fiscalização e combate ao transporte clandestino de passageiros e o fortalecimento da economia na cidade.

2.2. Frota de Veículos e Quilometragem Percorrida

A Tabela 2 retratada a realidade vivenciada pelo transporte coletivo por ônibus em Mossoró no que se refere a frota. A queda no número de passageiros que utilizam o transporte coletivo por ônibus na cidade foi o principal fator responsável pela baixa na frota de ônibus. A fim de garantir um equilíbrio econômico-financeiro a empresa precisou reduzir o número de veículos consideravelmente, cerca de 66,11%, o que no período pré-pandêmico tinha uma média de 30 veículos disponíveis, após a contaminação do novo coronavírus esse número diminuiu drasticamente para, aproximadamente, 10 veículos em circulação a serviço da população.

Nº de Veículos					
Mês	2017	2018	2019	2020	2021
Janeiro	19	27	29	36	6
Fevereiro	21	30	30	35	9
Março	25	31	34	35	9
Abril	23	32	35	11	5
Maio	23	31	35	5	5
Junho	25	30	34	5	5
Julho	25	30	34	5	5
Agosto	28	30	33	7	5
Setembro	28	31	34	6	5
Outubro	32	32	32	10	5
Novembro	32	31	33	10	5
Dezembro	34	33	34	10	5

Tabela 2: Frota de veículos por ano em Mossoró.

Fonte: Cidade do Sol

Com o número de veículos circulando muito abaixo do máximo ofertado pela empresa a população mossoroense foi duramente afetada, visto que quem depende do serviço público de transporte para se locomover encontrou diversas dificuldades para chegar ao seu destino final. No que se diz respeito a distância e quilometragem percorrida teve uma redução de, aproximadamente, 73,01%, com uma média de 111.563 km percorridos durante o período pré-pandemia e 30.111 km pós-pandemia.

KM Percorrida (Produtiva e Improdutiva)					
Mês	2017	2018	2019	2020	2021
Janeiro	84.929	109.736	115.674	112.357	20.213
Fevereiro	74.677	94.467	117.836	96.145	26.311
Março	95.731	115.970	112.047	90.514	27.890
Abril	80.567	114.029	128.080	18.680	17.031
Maio	99.034	116.473	136.462	17.894	16.905
Junho	93.860	115.016	120.402	17.306	17.495
Julho	100.931	118.845	140.460	19.973	18.643
Agosto	116.934	125.507	138.047	22.652	18.407
Setembro	116.934	107.238	122.913	21.390	18.171
Outubro	110.707	117.296	118.148	22.664	17.935
Novembro	108.635	111.193	111.918	24.679	17.699
Dezembro	102.260	115.997	107.309	24.245	17.463
Total	1.185.199	1.361.767	1.469.296	488.499	234.163

Tabela 3: Quilometragem Percorrida.
Fonte: Cidade do Sol

Portanto, os dados sobre a quilometragem percorrida em Mossoró, como mostra na Tabela 3, retrata o déficit e a dificuldade do transporte público abranger toda a cidade, o que já era possível notar antes mesmo da pandemia, e se tornou ainda mais problemático mesmo após a retomada parcial do serviço com a baixa demanda. Ou seja, zonas que tangenciam a cidade de Mossoró ficou ainda mais difícil, ou até mesmo, impossível de serem acessadas utilizando o transporte público.

2.3. Receita e Custo

Segundo a NTU, os sistemas organizados de transporte público por ônibus urbano, presentes em 2.901 municípios brasileiros, tiveram uma perda acumulada de R\$ 25,7 bilhões, entre março de 2020 e fevereiro de 2022, devido à Covid-19. Ainda segundo a Associação, o impacto financeiro trouxe consequências graves para as empresas operadoras, clientes do transporte coletivo e para a economia do país. Nesses dois anos de pandemia, foram registrados 49 casos de interrupção dos serviços, por parte de 44 empresas e 5 consórcios que suspenderam suas atividades ou deixaram de operar, além de 16 casos de pedido de recuperação judicial, envolvendo 13 empresas e 3 consórcios. Houve ainda 379 paralisações temporárias, por greves ou protestos, motivadas, na maioria dos casos, por atrasos no pagamento de salários e benefícios, decorrentes das dificuldades de caixa das empresas, o que acabou gerando uma redução de 92.581 postos de trabalho, queda de 22,7% no nível de emprego direto existente no setor em dezembro de 2019, conforme dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED), divulgados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). (NTU 2022)

No que diz respeito à análise da perda da receita tarifária, o estudo leva em conta fatores que podem afetar a receita ou lucro, obtidos através concessionária responsável por administrar o transporte coletivo por ônibus. O impacto tarifário é calculado através das despesas variáveis e fixas, como funcionários, manutenção, operação, combustível, seguro e entre outras. O número de passageiros que deixaram de utilizar o transporte público por ônibus, por conta do cenário pandêmico, foi o principal fator para diminuir a receita da empresa, impactando e alterando o valor da tarifa pública.

Relacionado ao custo, antes do período da pandemia as despesas aumentavam de acordo com os investimentos em funcionários e na ampliação da frota de veículos para suprir a demanda de passageiros. Com a contaminação do vírus da COVID-19 e na redução da demanda manteve a mesma base de custos, pois havia despesas que ainda precisavam ser pagas, como os funcionários e a manutenção dos veículos. No ano de 2020, os custos tiveram uma baixa, já que foi imprescindível reduzir drasticamente a frota, como consequência do baixo número de usuários do transporte coletivo.

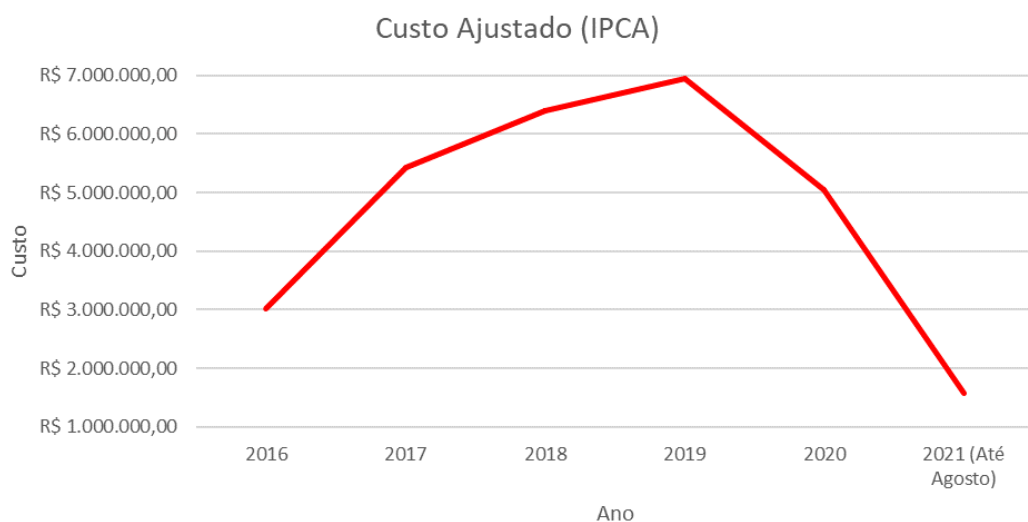


Figura 1: Custo Tarifário.
Fonte: Cidade do Sol

A Figura 2 representa a receita tarifária no período de janeiro de 2016 a agosto de 2021, com os valores nominais corrigidos pela inflação (IPCA). No ano de 2020 em que a pandemia teve o seu pico de contágios e uma baixa demanda, a receita chegou a R\$ 1.540.990, enquanto no período anterior (2019) chegou a R\$ 5.990.950, tendo assim uma redução de 74,28%. Como previsto, foi notória a queda apresentada pela receita nos períodos em que a pandemia teve o seu auge, janeiro de 2020 a janeiro de 2021.

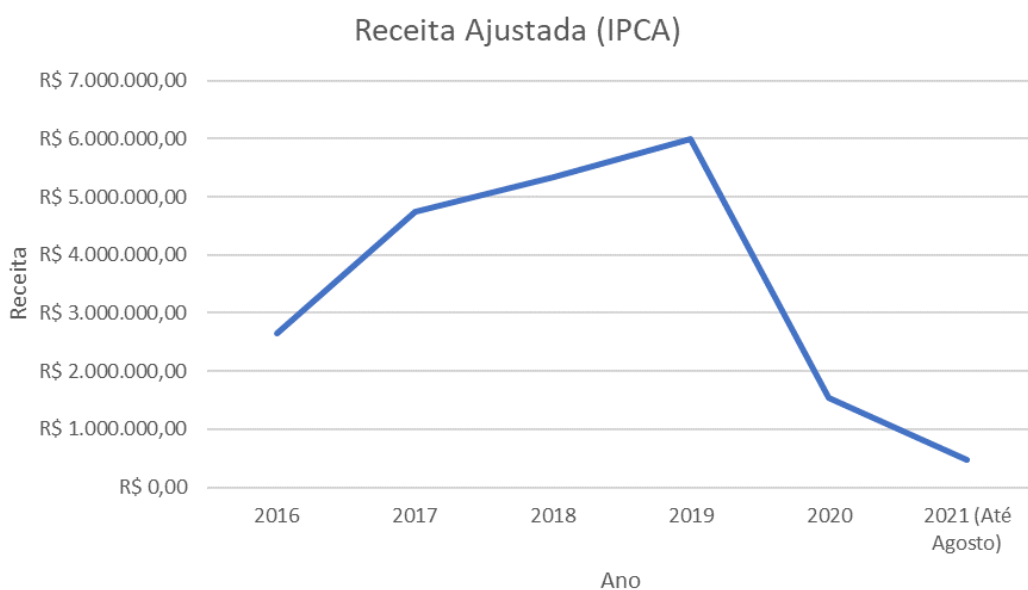


Figura 2: Receita Tarifária.
Fonte: Cidade do Sol

2.4. Fatores que favorecem o desequilíbrio econômico-financeiro

Para ajudar a analisar a baixa na demanda tarifária podemos analisar o IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro), através dele é possível apurar quantos passageiros o transporte público por ônibus transporta em média por quilômetro percorrido. Este índice pode interferir no valor da tarifa e também em negociações para o aumento da frota de veículos, dependendo da demanda apresentada. O cálculo tarifário é baseado no método GEIPOT, modelo criado em 1982 pelo Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes, conforme a equação a seguir:

$$T = \frac{(CV + CF + DT)}{IPK}$$

Onde, CV = Custos Variáveis/Km; CF = Custos Fixos/Km; DT = Despesas Tributárias/Km; IPK= Índice de Passageiros por Quilômetro.

Com isso, podemos perceber que quanto maior for a demanda, ou seja, o IPK, menor será o valor cobrado na tarifa. Quando o índice IPK está em alta significa que maior serão os ganhos e menor serão os custos.

Observando e analisando a Figura 3, podemos notar a queda brusca do IPK durante os anos em que tivemos no período da pandemia do COVID-19 (2020 e 2021). Com a queda na demanda de passageiros e o valor tarifário o mesmo desde 2018 a empresa encontrou diversas objeções para manter a sua receita a frota de ônibus operando, como podemos analisar na figura 12, gerando assim um desequilíbrio em suas finanças.

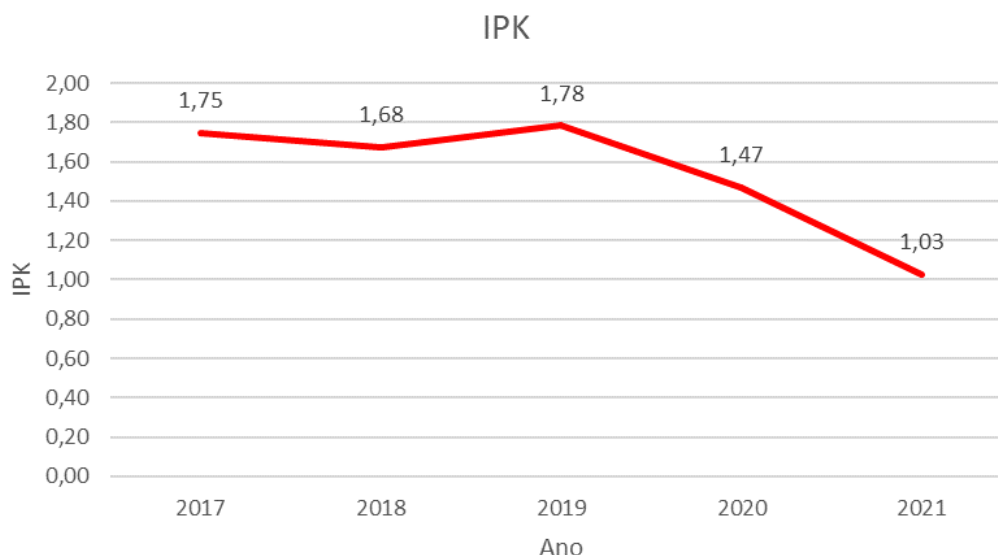


Figura 3: Índice de Passageiros Por Quilômetro.

Fonte: Cidade do Sol.

Segundo o balanço apresentado pela SESDEM, em Mossoró, atualmente, somente 48% dos usuários são pagantes, os demais que utilizam o serviço de transporte público por ônibus são gratuidade. Com o problema citado anteriormente ainda existem agravantes como a baixa demanda e o crescente preço de insumos. Em 2022, de acordo com a empresa Cidade do Sol, a tarifa deveria ser no valor de R\$ 8,56, ou seja, mais que o dobro do atual valor que é de R\$ 3,30. Segundo o diretor da empresa, Waldemar Araújo, esse valor se torna inviável de ser aplicado. “Por isso, defendemos que outras medidas sejam adotadas para que o serviço não seja inviabilizado, para que possamos manter todas as 11 linhas operando”. Sendo assim, caso a prefeitura da cidade conseguisse financiar toda a gratuidade o valor da passagem inteira cairia para um média de R\$ 4,00.

Agravando ainda mais a baixa demanda, ver-se comumente na cidade o alto número de transportes ilegais, no qual táxis, veículos particulares e carros de aplicativos transportam passageiros de forma clandestina. Essa modalidade ocasiona diversos perigos e riscos para os usuários, tendo em vista que não há uma inspeção realizada no veículo por parte do órgão municipal. Complementando o problema apresentado anteriormente, temos a parca da demanda para o transporte público, pois os veículos clandestinos transportam os usuários pagantes do transporte público, restando apenas a gratuidade, como idosos e pessoas com deficiência.

Hoje em dia, o diesel é o elemento que vem gerando uma crescente alerta para a empresa, pois é o principal insumo que é imprescindível para o funcionamento do veículo e tem sofrido vários reajustes ao decorrer dos anos. No período posterior a pandemia, com relação aos custos variáveis da empresa, o combustível teve um percentual de 55,89% em relação ao custo total, já durante a pandemia esse índice baixou para 42,30%, como consequência da pouca frota em atividade e a baixa quilometragem percorrida, a utilização do combustível foi reduzida.

Outros fatores que garantem o funcionamento dos veículos também tiveram seu percentual em relação ao custo total alterado, como o lubrificante que aumentou de 0,29% antes da pandemia para 0,35% durante o período pandêmico. A manutenção dos veículos também teve uma alta, onde passou de 38,97% para 52,91%. Com isso, podemos evidenciar que mesmo parte da frota não sendo utilizada ainda sim faz-se necessário à sua manutenção, gerando custos mensais, para que no período de retorno gradual da frota a empresa esteja com os seus veículos em perfeitas condições para sua utilização.

2.5. Reequilíbrio Econômico-Financeiro

Para solucionar as dificuldades impostas pela pandemia e entregar um serviço de transporte público adequado para a população foi necessário encontrar um equilíbrio econômico-financeiro. “Equilíbrio econômico-financeiro (ou equação econômico-financeira) é a relação de igualdade formada, de um lado, pelas obrigações assumidas pelo contratante no momento do ajuste e, de outro lado, pela compensação econômica que lhe corresponderá” (BANDEIRA DE MELLO, 2008).

Equilíbrio econômico-financeiro é quando a empresa consegue manter os custos da sua operação e ter o lucro esperado para continuar investindo na empresa e ter um saldo positivo. O equilíbrio é de suma importância para a manutenção e crescimento da instituição, uma vez que é a partir dele que a empresa garante a sua segurança caso aconteça alguma mudança brusca no cenário econômico.

O equilíbrio econômico-financeiro é um direito garantido e previsto na Constituição (art. 37, inc. XXI). O reequilíbrio só deve ser solicitado apenas em situações excepcionais, ou seja, quando há alguma anomalia no cenário econômico, algo impossível de se prever ou de dimensionar seus impactos reais, como por exemplo, a pandemia.

Em outubro de 2021, a Prefeitura de Mossoró, através da SESDEM (Secretaria Municipal de Segurança, Defesa Social e Mobilidade Urbana), deu início a um trabalho de reestruturação do sistema de transporte coletivo, a adesão de novas linhas e um aumento no número de ônibus. Mesmo com um novo projeto de reestruturação para o transporte coletivo urbano ainda é baixa a adesão por parte dos usuários, o que vem causando uma série de problemas para a empresa responsável pelo serviço.

Em novembro de 2021, com a nova gestão municipal e o lançamento do programa “Ônibus no Bairro”, no qual se reestabeleceu as linhas e que subsidia parcialmente o sistema, pôde perceber resultados bastante satisfatórios em alcance e expansão para a retomada da pandemia.

Outro mecanismo adotado para restabelecer o reequilíbrio é o subsídio concedido pelo município no valor de R\$ 65 mil mensais para custear o funcionamento do transporte público na cidade. Em 18 de outubro de 2022 a Assembleia Legislativa de Mossoró aprovou o Projeto de Lei nº 218/2022, na qual foi autorizado a concessão de um subsídio às concessionárias, a fim de manter o valor da tarifa no valor de R\$ 3,30, de modo a se prevenir novos aumentos, além de auxiliar a empresa nas dificuldades encontradas após o período pandêmico.

O valor da tarifa pública para o ano de 2019, ano anterior a pandemia, era de R\$ 3,87. Assim, mesmo antes do surgimento da COVID-19 o transporte coletivo por ônibus já tinha a sua tarifa defasada, pois o valor da passagem não era suficiente para custear o serviço. Em 2021 com a vinda do Coronavírus, a tarifa pública teve um enorme acréscimo para o valor de R\$ 8,59, tornando de caráter urgente a concessão de um subsídio. Com o financiamento já fornecido pela prefeitura no valor de R\$ 65 mil, o valor da tarifa pública diminuiu para R\$ 4,33. Todavia, mesmo com o aporte mensal fornecido pelo município, ainda é insuficiente para manter-se a tarifa atual na cotação de R\$ 3,30. A quantia complementar para tornar a operação do sistema de transporte viável seria no valor de R\$ 15.717, juntamente com o valor já aportado pela prefeitura, totalizando um valor de R\$ 80.717 por mês.

Com a iniciativa de apoiar o sistema de transporte público, em 01 de junho de 2022 o Plenário da Câmara Municipal de Mossoró, aprovou em caráter de urgência o PLCE 6/2022 que tem como finalidade a redução do ISS (Imposto Sobre Serviços) de 5% para 2% para o setor de transporte coletivo por ônibus, a fim de apoiar e fortalecer o segmento prejudicado pelo COVID-19. Com aprovação da redução do ISS, a tarifa pública irá ter uma redução tendo o seu valor, passando de R\$ 8,59 para R\$ 8,28. Como consequência da redução, o subsídio fornecido a empresa poderá ser reduzido para R\$ 76.023 mensais.

Mesmo com uma recuperação recente por parte do setor de transporte público no município, e com o apoio da prefeitura de Mossoró ainda é notório problemas que precisam de soluções, pois somente parte da frota de veículos está em operação e a grande de horários ainda permanece reduzida e linhas que precisam de reformulação, pois apresentam um déficit, e ao longo do mês inteiro não conseguem alcançar mil giros.

2.6 Resultados e Discussões

Como resultados, podemos analisar o impacto promovido pela COVID-19 no transporte público por ônibus na cidade de Mossoró, no qual acabou gerando diversas consequências negativas para a população e a concessionária responsável. A pouca demanda enfrentada no período pandêmico impôs consequências para manter o equilíbrio financeiro que dificultaram o serviço prestado pela empresa Cidade do Sol. Os resultados ainda podem ser vistos atualmente com a grade de horários reduzida e uma limitação na frota de veículos.

Discussões a serem realizadas passam pela análise dos deveres e as responsabilidades da Prefeitura de Mossoró no que se diz respeito ao transporte público no município. A função que era para ser de incentivo e apoio ao transporte coletivo, acabou sendo de pouca ação e mobilização por parte da Prefeitura na fase pico de contaminação em que se encontrou a pandemia. Com o órgão público municipal tendo uma ação tardia para conceber um subsídio de caráter urgente no início da pandemia para suprir a demanda. No que diz respeito ao transporte clandestino de passageiros, nota-se a falta de fiscalização por parte do órgão público no período

pandêmico para combater essa infração, tendo como resultados inúmeras consequências para a empresa gestora e também para a população mossoroense.

4. CONCLUSÕES

Este trabalho teve como objetivo analisar e evidenciar os impactos causados pela pandemia no transporte público por ônibus na cidade de Mossoró-RN. A principal dificuldade imposta pela pandemia foi a alta redução na demanda por passageiros, causando, assim, diversas consequências para o funcionamento e operação dos ônibus na cidade.

Contudo, existem medidas para abrandar os prejuízos causados pela pandemia. De acordo com a empresa, a mais urgente seria um novo cálculo da tarifa para diminuir a sua defasagem. Mesmo tendo conhecimento do alto custo político para o reajuste da passagem, a empresa destaca que pelo menos seja corrigida a inflação no preço da passagem, que ficaria em torno de R\$ 4,10, um aumento de 24,24% em relação a tarifa atual.

Uma das principais ferramentas utilizadas pela NTU, foi o subsídio para complementar a receita tarifária, que ajudou a cobrir parte dos gastos das empresas. Com isso, entende-se que a ação necessária para conter os custos seja a continuação do subsídio com o complemento ofertado pelo município e fornecido para empresa até que o déficit na demanda do transporte público por ônibus seja controlado após o período da pandemia. Um subsídio municipal para suprir os custos da gratuidade do idoso e da pessoa com deficiência.

Em alguns pontos de ônibus da cidade a estrutura já está velha e em outros locais pontos de ônibus não existem, obrigando a população a ficar desabrigada, seja no sol ou na chuva. Tendo em vista os problemas citados, melhorias na infraestrutura também precisam ser feitas, como a manutenção das paradas de ônibus existentes e a construção de novas, além da pavimentação de ruas utilizadas pelo ônibus para ter acesso aos bairros. É necessário um aumento na fiscalização e uma penalidade para combater o transporte ilegal de passageiros, já que ainda é muito comum na cidade ver táxis apanhando passageiros nas paradas de ônibus.

Para reestruturação da empresa, sugere-se um trabalho conjunto da prefeitura da cidade juntamente com a empresa Cidade do Sol, para que sejam tomadas ações para amenizar e cessar as consequências deixadas pela pandemia. Dessa forma, é salutar que o município de Mossoró possa adaptar o sistema de transporte público para a nova era pós-pandemia, garantido e ofertando um transporte coletivo público de qualidade e digno para toda a população de Mossoró.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- [1] Mossoró: especialista propõe subsídio contra colapso. Disponível em: <https://cidadedosoltransportes.com.br/post_noticias/mossoro-especialista-propoe-subsidio-contr-colapso/>. Acesso em: 16 ago. 2022.
- [2] Setor de transporte público urbano acumula perdas de R\$ 25,7 bi em dois anos de pandemia. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idArea=10&idNoticia=1567>>. Acesso em: 20 ago. 2022.
- [3] Transporte coletivo de Mossoró se adequa para manter serviço. Disponível em: <<https://www.prefeiturademossoro.com.br/noticia/44533/transporte-coletivo-de-mossoro-se-adequa-para-manter-servico#:~:text=Em%20Mossor%C3%B3%2C%20o%20cen%C3%A1rio%20n%C3%A3o>>. Acesso em: 26 out. 2022.
- [4] Sesdem apresenta relatório sobre sistema de ônibus urbanos em Mossoró. Disponível em: <<https://www.prefeiturademossoro.com.br/noticia/47267/sesdem-apresenta-relatorio-sobre-sistema-de-onibus-urbanos-em-mossoro>>. Acesso em: 26 out. 2022.
- [5] GONTIJO, G. A. DA S.; PEREIRA JUNIOR, W. A.; SALES, P. H. DA S. Impactos da pandemia de Covid-19 no Sistema de Transporte Público por Ônibus em São João da Boa Vista - SP. Revista Científica ANAP Brasil, v. 14, n. 33, 2021.
- QUINTELLA, M.; SUCENA, M.; TRANSPORTES, F.
- [6] OS IMPACTOS ATUAIS E FUTUROS DA COVID-19 SOBRE O TRANSPORTE URBANO POR ÔNIBUS NAS CIDADES BRASILEIRAS. [s.l.: s.n.]. Disponível em: <https://transportes.fgv.br/sites/transportes.fgv.br/files/artigos/os_impactos_atuais_e_futuros_da_covid-19_sobre_o_transporte_urbano_por_onibus_nas_cidades_brasileiras_v.5.pdf>.
- [7] GOMES, M. R. EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO ADMINISTRATIVO. Disponível em: <http://www.gomesdemattos.com.br/artigos/equilibrio_economico_financeiro_do_contrato_administrativo.pdf>. Acesso em: 27 out. 2022.
- [8] Comissão da AL autoriza a concessão de subsídio econômico a empresas de transporte público. Disponível em: <<https://www.mossorohoje.com.br/noticias/43014-comissao-da-al-autoriza-a-concessao-de-subsidio-economico-a-empresas-de-transporte-publico>>. Acesso em: 27 out. 2022.
- [9] BRITO, A. P. Tarifa precisaria ser de R\$ 9 para sustentar o sistema de transporte público em Mossoró. Disponível em: <<https://www.mossorohoje.com.br/noticias/41575-tarifa-precisaria-ser-de-r-9-para-sustentar-o-sistema-de-transporte-publico-em-mossoro>>. Acesso em: 27 out. 2022.

-
- [10] CMM aprova redução de ISS para transportes coletivo e escolar, táxi e rede hoteleira. Disponível em: <<https://mossorohoje.com.br/noticias/41330-cmm-aprova-reducao-de-iss-para-transportes-coletivo-e-escolar-taxi-e-rede-hoteleira>>. Acesso em: 27 out. 2022.
- [11] RN, R. U. Mossoró: Transporte coletivo dá salto em cobertura, mas custos fazem pressão. Disponível em: <<https://unibusrn.com/2022/04/18/mossoro-transporte-coletivo-da-salto-em-cobertura-mas-custos-fazem-pressao/>>. Acesso em: 4 nov. 2022.