



V CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL:
DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
VI SEMINÁRIO NACIONAL DE TERROTÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
V CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL

GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS

**Novo sistema de transporte coletivo de Cambé/PR: caminhos
para a inovação regional?**

Felipe Santana¹
Danaê Fernandes²

Resumo. Considerando a necessidade de diversificação tarifária para o desenvolvimento dos sistemas de transporte público coletivo por ônibus, é apresentado o projeto básico do sistema que será operado em 2025 no município de Cambé/PR, enfatizando seu modelo jurídico de contratação baseado nos desafios constantes sobre a incerteza da demanda, o controle de dados por parte da Gestão Municipal e a compreensão do direito social ao transporte. Foi determinada a contratação da prestação do serviço de transporte em separado do serviço de bilhetagem, sendo a Prefeitura Municipal a gestora da qualidade do serviço prestado e dos dados de bilhetagem.

Palavras-chave: transporte coletivo; gestão pública; bilhetagem; demanda.

Abstract: Considering the need for fare diversification for the development of public bus transport systems, the basic project for the system to be operated in 2025 in the municipality of Cambé/PR is presented, with emphasis on the legal contracting model, based on the constant challenges of demand uncertainty, data control by the Municipal Management and understanding of the social right to transport. It was decided to contract the provision of the transport service separately from the ticketing service, with the City Council managing the quality of the service provided and the ticketing data.

Keywords: public transport; public management; ticketing; demand.

1. INTRODUÇÃO

O transporte coletivo por ônibus é apontado como uma das formas mais eficientes e sustentáveis para os deslocamentos urbanos (VASCONCELLOS, 2014). Entretanto, a demanda por este modo de transporte tem sofrido grandes variações, culminando na queda da eficiência dos sistemas operantes.

As variações de demanda nos sistemas foram percebidas em maior escala durante a pandemia de COVID-19 (NTU, 2022), quando diversas empresas operadoras acionaram o sistema jurídico para o reequilíbrio econômico-financeiro da operação, transferindo ao Poder Público o ônus da oscilação da demanda. Neste momento, percebeu-se a necessidade de sistemas de controle e aferição dos dados de bilhetagem, para que não incorram dúvidas na veracidade das informações.

¹ Urbanista, Instituto de Tecnologia e Desenvolvimento Econômico e Social - ITEDES, felipe@urbdata.com.br.

² Urbanista, Secretária de Segurança Pública e Trânsito de Cambé/PR, Mestre em Arquitetura e Urbanismo, danae@urbdata.com.br.



De fato, a manutenção da demanda do transporte coletivo por ônibus nas cidades desafia a constância desse serviço, já que a sustentabilidade financeira destes sistemas é majoritariamente baseada na arrecadação da tarifa (IPEA, 2022). Desta forma, faz-se urgente a diversificação tarifária dos sistemas.

Neste trabalho, é apresentado o projeto básico do novo sistema de transporte público coletivo do município de Cambé/PR, baseado nos desafios constantes sobre a incerteza da demanda, o controle de dados por parte da Gestão Municipal e a compreensão do direito social ao transporte.

O transporte é um direito básico do cidadão, garantido pelo art. 6º da Constituição Federal, compete ao município dispor sobre seu sistema de transporte (BRASIL, 1988). As legislações federais que abordam o tema do transporte coletivo nos centros urbanos são o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O Estatuto da Cidade, Lei 10.257 de 10 de julho de 2001 (BRASIL, 2001) garante o direito à cidade sustentável, com implicações diretas sobre a conciliação de rotas acessíveis para pedestres, serviços públicos e rotas de transporte coletivo.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal n.º 12.587/2012 (BRASIL, 2012) institui as diretrizes da e visa garantir aos municípios a segurança jurídica de priorização aos modos não motorizados e de transporte coletivo, em detrimento ao individual motorizado.

Sendo o principal regulador da mobilidade urbana no Brasil, a Política Nacional de Mobilidade Urbana destacou questões importantes de transporte público, apontando diretrizes específicas sobre o deslocamento coletivo, culminando na fundamentação dos Planos de Mobilidade Urbana, forte instrumento para a gestão da mobilidade e das políticas de deslocamento nos municípios.

Ainda que existam tais legislações apontando para a priorização do modo de transporte coletivo nas cidades, a manutenção das concessões existentes dos serviços municipais de transporte por ônibus tem sido um desafio. Atualmente, o modelo predominante de contratação dos serviços municipais de transporte por ônibus são concessões simples, regidas pela Lei n.º 8.987/1995 (BRASIL, 1995).

Nos modelos de concessão atuais, a sustentação financeira dos sistemas é baseada na tarifa, paga pelo usuário à empresa operadora do serviço. Ora, quando a demanda sofre uma variação negativa, ou seja, passa a arrecadar menor receita, a tendência da empresa operadora do transporte é diminuir seus custos, diminuindo os itinerários e rotas do transporte público.

Dessa forma, o sistema de transporte público municipal é reduzido em sua abrangência e possibilidades de horários, atraindo para si cada vez menos usuários. Trata-se de um ciclo negativo, onde a tarifa do ônibus torna-se cada vez mais alta, e os serviços pioram em qualidade e variedade (VASCONCELLOS, 2014).



Para Silver et. al. (2023), os sistemas de transportes públicos acessíveis são fundamentais para garantir a igualdade de oportunidades para todos os membros de uma sociedade, uma vez que os impactos gerados pelas deficiências dos sistemas têm um valor relevante para os cidadãos. A garantia da acessibilidade aos sistemas de transporte público está diretamente relacionada à política tarifária praticada (SILVER et al., 2023).

Considerando a importância de garantir tanto a modicidade tarifária quanto o suporte da gestão pública municipal, foi necessário buscar um modelo inovador onde o Poder Público tivesse a confiança de subsidiar uma parcela da operação do sistema de transporte, tendo também o controle sobre os dados de bilhetagem.

2. O PADRÃO DA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL

O modelo mais comum de operação de transporte coletivo no Brasil é a operação por empresas privadas, sob concessão ou permissão do poder público, como indicado no Art. 30, inciso V, da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

Nesse modelo, as empresas privadas assumem a responsabilidade pela operação e manutenção dos serviços de transporte coletivo em determinadas áreas ou linhas, em troca de uma remuneração que pode ser obtida através da cobrança de tarifas dos passageiros ou de subsídios governamentais.

Optando por tais regimes, conforme a Lei Federal n.º 8.987/1995, as concessões e permissões devem ser precedidas de licitações. A Concessão Comum é definida como um contrato administrativo bilateral, onde não há contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço por cobrança de tarifas.

Foi após a regulamentação de Parceria Público-Privada (PPP) pela Lei Federal n.º 11.079/2004, que novas formas de contratos administrativos com o Poder Público foram introduzidas. Dessa forma, adicionalmente às modalidades apresentadas em 1995, as concessões de serviços públicos podem ser patrocinadas ou administrativas, possuindo como principal característica o compartilhamento de riscos entre a entidade pública e privada (BRASIL, 2004).

A Lei define a concessão patrocinada como aquela em que existe contraprestação pecuniária do parceiro público, complementar a cobrança de tarifas, mediante remuneração periódica à concessionária. A concessão administrativa consiste em um contrato de prestação de serviço, onde o poder público é o usuário, seja direto ou indireto, feito o pagamento ao parceiro privado, sem receita de tarifas (BRASIL, 2004).

Embora a legislação tenha evoluído para possibilitar novos formatos de contratação de prestação de serviços de transportes, percebe-se que a tarifa continua sendo o principal componente do financiamento dos transportes públicos coletivos, tratando-se da única fonte



de remuneração da entidade privada que detém a concessão dos serviços na maior parte dos sistemas (IPEA, 2022).

Contrariamente à prática observada, a Lei Federal n.º 12.587/2012 desincentiva o regime econômico e financeiro da operação exclusivamente baseado no financiamento dos passageiros, ao classificar a tarifa do transporte coletivo em duas categorias: a tarifa pública e a tarifa de remuneração.

A tarifa pública consiste no valor pago pelos usuários para utilizar o serviço, sendo instituída por ato do poder concedente. A tarifa de remuneração representa de fato o custo real da prestação do serviço, além da remuneração do operador, sendo constituída pela tarifa pública somado à receita oriunda de outras fontes de custeio (BRASIL, 2012).

Tais definições explicitam a insuficiência do valor pago pelos passageiros para o financiamento do sistema, e novas fontes de receita devem ser buscadas para alcançar o equilíbrio econômico-financeiro das operações, seja através de subsídio público, ou outras receitas extratarifárias.

Segundo a NTU (2023), 225 municípios brasileiros possuem sistemas beneficiados por algum tipo de subsídio, que estão contribuindo para a redução de custo das tarifas aos passageiros. Ainda que pequeno, este número aponta uma tendência da adoção de subsídios e tarifa zero pelos municípios, sendo uma efetiva resposta aos impactos causados pela pandemia da COVID-19.

3. O PROBLEMA DA DEMANDA NAS CONCESSÕES DE TRANSPORTE COLETIVO

A demanda por transporte coletivo está diretamente relacionada às dinâmicas urbanas que, assim como tal, não possuem natureza estática. Alterações demográficas, novas áreas de expansão urbana, eventos sazonais e até mesmo mudanças nas políticas públicas podem induzir aumento ou retração de viagens.

As alterações na demanda por transporte coletivo ganharam destaque durante a pandemia da COVID-19 em todo o mundo, implicando em queda acentuada no número de passageiros, considerando que as pessoas foram aconselhadas a ficar em casa para retardar a propagação do vírus.

Segundo a NTU (2022), a demanda chegou a 20% do oferecido antes do início da pandemia, apresentando uma lenta recuperação ao longo dos últimos anos. Mesmo após o fim das medidas de restrição da pandemia, o desequilíbrio entre os níveis de oferta e demanda persiste.

Dessa forma, pode-se afirmar que um dos maiores desafios que o transporte coletivo municipal enfrenta diz respeito à sua sustentabilidade econômico-financeira. É possível perceber essa fragilidade analisando os frequentes pedidos de reequilíbrio econômico-



financeiro por parte das empresas operadoras, que alegam prejuízo financeiro nos contratos devido à queda de demanda.

Os fatores a serem considerados no equilíbrio econômico-financeiro são os investimentos em infraestrutura e tecnologia necessários para manter a qualidade e eficiência dos serviços de transporte coletivo, como a modernização da frota e outras melhorias que exigem recursos financeiros adicionais, impactando diretamente os custos operacionais das empresas.

As políticas públicas e regulamentações governamentais também exercem influência sobre a viabilidade econômico-financeira do transporte coletivo. Subsídios tarifários, gratuidades para determinados grupos e exigências de serviço são exemplos de medidas que podem criar desequilíbrios financeiros, tornando necessário o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro.

Considerando que existem diversos fatores que impactam diretamente no custo de operação e que a demanda por transporte coletivo é naturalmente oscilante, sabemos que um sistema de transporte sustentado exclusivamente pelos usuários pagantes tem uma constância de receita bastante frágil, como desnudou a pandemia de COVID-19.

Ainda, quando atribuímos à empresa operadora do sistema de transporte também a receita obtida pela bilhetagem, nos deparamos com desafios sobre a transparência e veracidade das informações.

Isso levou a tentativas de outros formatos de contratação, além de diferentes formas de gestão da arrecadação e remuneração das operadoras. Oposta ao convencional modelo de remuneração direta, onde a gestão da arrecadação das tarifas é privada e realizada pelo próprio operador para remuneração de seus custos, a remuneração indireta torna tal gestão pública, onde o valor equivalente à prestação do serviço é repassado ao operador, cuja remuneração é baseada em critérios, como frota, produção quilométrica e até mesmo qualidade.

Foi baseado na modalidade de gestão pública que o município do Rio de Janeiro lançou, em 2021, licitação para a concessão da organização e operação do sistema de bilhetagem digital em todos os sistemas de transporte público coletivo de titularidade do município, feito inédito no Brasil (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2022a).

A ação, considerada importante avanço institucional para a regulamentação do transporte público coletivo no país, objetiva o controle total da arrecadação tarifária e do monitoramento da demanda de passageiros ao poder público, resultando em maior transparência, maior qualidade do serviço e utilização de dados confiáveis para o efetivo planejamento do transporte.

Após a seleção do vencedor do processo licitatório, com contrato de 12 anos, a operação do novo sistema de bilhetagem foi inicialmente implantada no sistema Bus Rapid Transit (BRT),



com previsão de implantação nos outros sistemas, como os ônibus convencionais, vans e Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), a partir de 2024 (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2022b).

O movimento, já adotado em diversos países, ganhou força no Brasil após a iniciativa do Rio de Janeiro, e diferentes municípios também estudam ou já lançaram seus editais de licitação para a concessão do sistema de bilhetagem, como Foz do Iguaçu e Campo Largo, no estado do Paraná.

4. O SISTEMA DE CAMBÉ/PR

O município de Cambé, estado do Paraná, possui 107.208 habitantes (IBGE, 2023) e nunca teve um sistema de transporte público coletivo regulamentado pelo Poder Municipal. Atualmente, o serviço é operado mediante autorização estadual, vinculando a prestação de serviço de transporte municipal ao DER/PR.

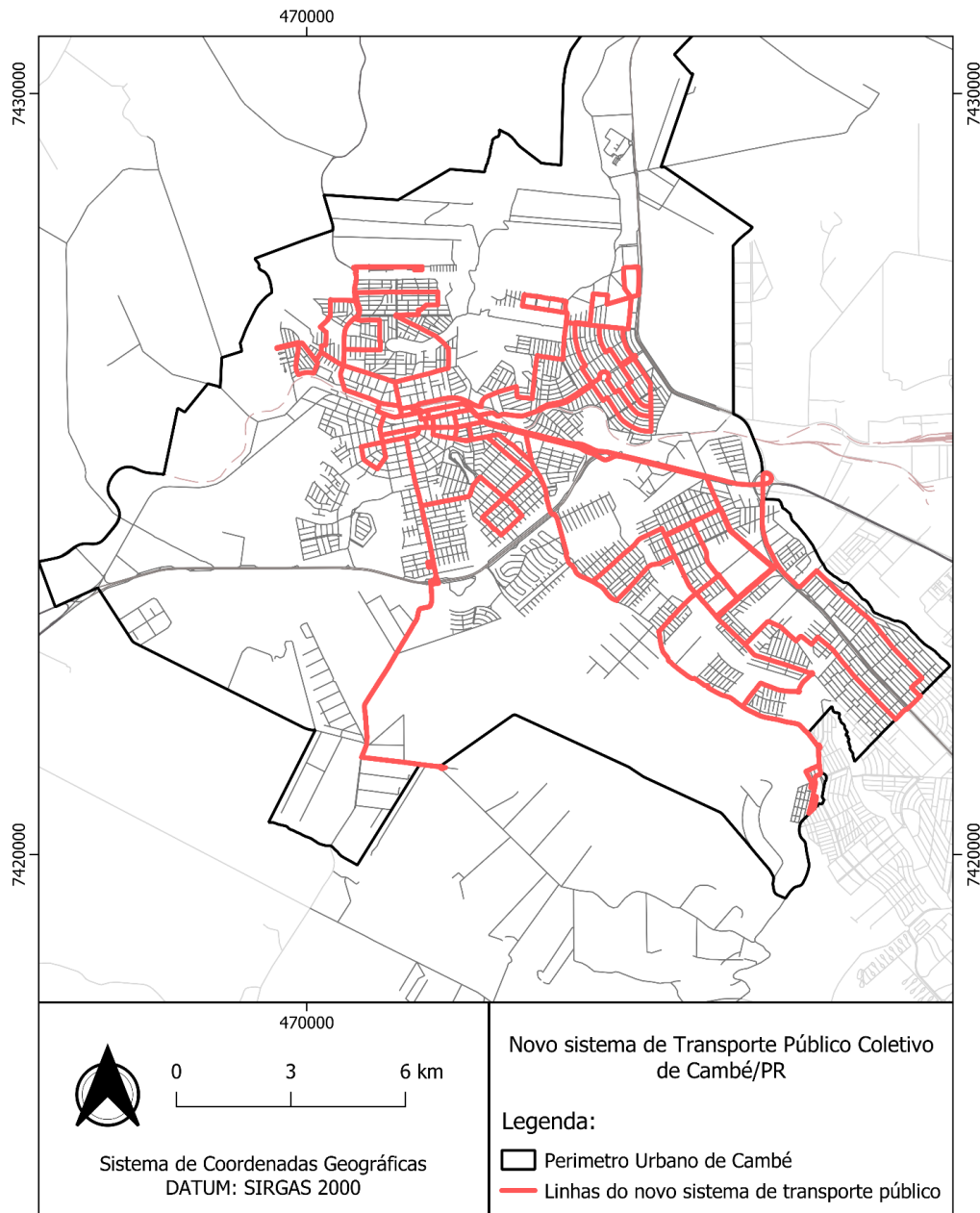
No caso de Cambé, a empresa responsável pelo serviço metropolitano dos municípios próximos também circula dentro do município de Cambé, além das linhas prioritariamente rodoviárias entre Londrina e Ibiporã.

Devido a isso, a organização do transporte coletivo em Cambé é bastante dependente das linhas metropolitanas, fato que se mostra incompatível com as demandas da população (ITEDES, 2023). Mesmo com a dinâmica local que ocorre devido à contiguidade com suas cidades vizinhas, Cambé apresenta necessidades de deslocamentos internos por meio de um sistema de transporte coletivo público municipal, capaz de atender tais demandas através da municipalização do serviço.

Dessa forma, o município desenvolveu o projeto básico para um novo sistema de transporte público municipal, para ter sua operação iniciada no ano de 2025. Através de pesquisas e levantamentos (ITEDES, 2023), foram determinadas novas rotas e itinerários das linhas de ônibus, utilizando-se tanto das técnicas de engenharia de tráfego quanto da opinião da população.

Do ponto de vista técnico, empregou-se o geoprocessamento, análise de hierarquia viária, pesquisas de acompanhamento das linhas de ônibus existentes e geolocalização dos pontos de ônibus. No âmbito da participação social, foram explicitadas demandas sociais em audiência pública, efetuada pesquisa de opinião de população com 118 respondentes, e levantadas 588 rotas desejáveis por contribuição espontânea dos munícipes. O projeto básico está disposto na Figura 1.

Figura 1 – Projeto básico do transporte público coletivo de Cambé/PR.



Fonte: ITEDES (2023).

Para o novo sistema de transporte público coletivo urbano de Cambé, optou-se por separar o contrato do serviço de operação do transporte do contrato da bilhetagem. Isso significa que, através de duas licitações distintas, o Poder Municipal deterá o controle sobre dois contratos distintos: no primeiro, a prestadora do serviço de transporte será remunerada pela quilometragem rodada determinada e, no segundo, a empresa de bilhetagem repassará ao Poder Municipal a receita obtida pela venda de passagens.

Dessa forma, o transporte público coletivo de Cambé será regulado por concessão administrativa, ou seja, um contrato de prestação de serviço, onde o poder público é o usuário indireto, feito o pagamento ao parceiro privado, sem receita de tarifas (BRASIL, 2004). Esta solução mostrou-se adequada devido aos receios da administração pública



quanto às ações milionárias de equilíbrio econômico-financeiro do sistema urbano de Londrina, o município vizinho.

Com queda de 52% no número de passageiros em 2020, e após estudo realizado pela Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização de Londrina (CMTU), o acordo firmado entre a prefeitura e as empresas previa o pagamento de R\$ 12,7 milhões a TCGL, e R\$ 7,3 milhões a Londrisul, totalizando R\$ 20 milhões pagos pela prefeitura as concessionárias (MARCONI, 2021).

Como forma de mitigar o desequilíbrio econômico-financeiro ocasionado pela pandemia, os contratos de concessão receberam aditivos de pagamento. Entretanto, em 2023 as empresas operadoras solicitaram novamente o reequilíbrio econômico-financeiro, desta vez referente ao ano de 2021, resultando em um repasse do município de Londrina de R\$ 11,1 milhões para a TCGL e R\$ 8,4 milhões para a Londrisul, também para compensar a brusca queda de demanda durante o período de isolamento social (MARCONI, 2023).

As exigências contratuais de reequilíbrio econômico-financeiro percebidas em Londrina expõem tanto fragilidades relativas à transparência e verificação de dados, quanto vulnerabilidades jurídicas referentes à elasticidade da demanda.

No sistema de Cambé, propõe-se a criação do Conselho Municipal de Transporte e do Fundo Municipal de Transporte Público, associados à Secretaria de Segurança Pública e Trânsito, que serão criados por lei específica, que auxiliarão a Prefeitura Municipal a monitorar e fiscalizar as operações.

O objetivo da criação de um Conselho Municipal de Transporte é permitir a participação e controle da população do sistema de transporte público coletivo. O órgão, com função consultiva e fiscalizadora, visa promover, estabelecer, acompanhar e avaliar a participação dos diversos setores organizados da sociedade e na implementação de programas voltados ao desenvolvimento do sistema de transporte.

Dentre as principais funções do conselho, destaca-se a administração e gerenciamento do Fundo Municipal de Transporte e o acompanhamento da operação do serviço público, prestando contas semestralmente para a Prefeitura Municipal de Cambé.

O Fundo Municipal de Transporte Público fundamenta-se na garantia de condições financeiras para o custeio e investimento em controle, operação, fiscalização e planejamento do Transporte Público Coletivo em Cambé, visando ações como a modicidade tarifária e melhora na qualidade do sistema, cuja aplicabilidade é exclusiva ao transporte público coletivo, tendo o Conselho Municipal de Transporte a responsabilidade de sua administração e gerenciamento.

A receita do Fundo Municipal de Transporte Público pode ser constituída por dotações orçamentárias, doações, publicidade, arrecadação proveniente de multas e estacionamento rotativo, bem como subsídio público.



5. CONCLUSÕES

O projeto do novo sistema de transporte público coletivo de Cambé está inserido no contexto mais atual da vertente de planejamento de transportes, concentrando toda a gestão da operação no poder público, optando-se pela Concessão Administrativa da operação dos veículos do transporte público de Cambé, conforme a Lei Federal n.º 11.079/2004.

Neste modelo, que funciona como um contrato de prestação de serviço, a concessionária é remunerada mensalmente pela quilometragem rodada, atendendo itinerários e horários definidos pela Administração Pública, buscando atender as demandas diagnosticadas da população.

Na prática, o Poder Público paga pela operação, e recebe pelas passagens vendidas. Dessa forma, o fornecimento e a operação da solução de bilhetagem eletrônica não integram o objeto licitado à empresa operadora das linhas de ônibus, tendo sua remuneração independente da receita de tarifas, mas sim baseada em indicadores.

Para Cambé, é proposta a remuneração relativa à produção quilométrica, associada a critérios de qualidade medidos por indicadores de eficiência, produtividade e qualidade, previamente estabelecidos no contrato.

Assim, o desempenho operacional e a eficiência do sistema é melhor monitorado e fiscalizado, sendo a prefeitura detentora de todos os dados gerados pela bilhetagem e outras soluções de ITS (*Intelligent Transportation System*³), simplificando este processo.

Paralelamente, deve ser lançado um segundo edital para concessão das soluções de bilhetagem eletrônica e ITS. A empresa vencedora será responsável pela instalação e operação de todos os itens de tecnologia necessários para a operação, incluindo validadores, equipamentos de segurança, módulos GPS, entre outros itens detalhados no objeto da concessão.

Compete também à operadora promover máxima transparência financeira, mediante visibilidade e controle total do poder público quanto à venda de créditos e receitas arrecadadas, servindo de subsídio para a remuneração das empresas contratadas.

Ao tornar a gestão da arrecadação pública, o município possui maior controle tanto da arrecadação tarifária quanto da demanda de passageiros, permitindo antecipar decisões e alterações no funcionamento do sistema de forma a evitar seu desequilíbrio, além de compartilhar os riscos com a operadora, que será remunerada conforme as definições previstas em contrato.

Em suma, a onerosidade dos pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro no transporte coletivo municipal reflete uma série de desafios enfrentados pelas empresas operadoras, envolvendo principalmente as alterações de demanda. Por outro lado, a ausência de

³ Sistemas inteligentes de transporte, em tradução livre.



informação sobre a venda de passagens impossibilita que o Poder Público exerça o planejamento dos sistemas de transportes de forma preventiva às bruscas alterações na demanda dos usuários.

A complexidade do sistema de transporte público coletivo por ônibus, aliada à necessidade de manter a qualidade dos serviços e garantir a sustentabilidade financeira, torna fundamental a adoção de medidas proativas por parte das autoridades responsáveis e das empresas do setor para enfrentar esse cenário desafiador, sendo necessário pautar novas possibilidades contratuais.

As ações judiciais de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos e ameaças de pausa na operação por queda de demanda do sistema e insuficiência orçamentária desafiam as administrações municipais, sendo que o município de Cambé decidiu inserir-se neste cenário de inovação em gestão de transporte público coletivo por ônibus para evitá-las e permitir maior controle por parte do Poder Público.

REFERÊNCIAS

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU. **Anuário NTU**: 2021-2022. Brasília: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU, 2022. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637956588268708311.pdf>. Acesso em: 22 de fev. de 2024.

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU. **NTUrbano**, Ed. 66, nov/dez 2023. Disponível em: https://www.ntu.org.br/novo/ckfinder/userfiles/files/nturbano_66-compactado.pdf. Acesso em: 22 de fev. de 2024.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. **Lei n.º 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, DF, 13 fev. 1995.

BRASIL. **Lei nº. 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 10 jul. 2001.

BRASIL. **Lei n.º 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, DF, 30 dez. 2004.

BRASIL. **Lei nº. 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (...). Brasília, DF, 3 jan. 2012.

IBGE. **Censo 2022**: População e Domicílios - Primeiros Resultados - Atualizado em 22/12/2023. Rio de Janeiro: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2023.



IPEA. **Novas fontes de custeio do transporte público urbano**: princípios e potencialidades. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2022. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11625/1/TD_2824_Web.pdf. Acesso em: 24 de fev. de 2024.

ITEDES. **Projeto básico e diretrizes de gestão do transporte público coletivo municipal**. Cambé: Instituto de Tecnologia e Desenvolvimento Econômico e Social, 2023.

MARCONI, Guilherme. Londrina pagou R\$20 milhões para compensar prejuízo do transporte coletivo de 2020. **Folha de Londrina**, Londrina, 30 nov. 2021. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/geral/londrina-pagou-r20-milhoes-para-compensar-prejuizo-do-transporte-coletivo-de-2020-3144569e.html?d=1>. Acesso em: 23 de fev. de 2024.

MARCONI, Pedro. Prefeitura paga R\$ 8,4 milhões a Londrisul para compensar os prejuízos de 2021. **Folha de Londrina, Londrina**, 08 dez. 2023. Disponível em: <https://www.folhadelondrina.com.br/cidades/prefeitura-paga-r-84-milhoes-a-londrisul-para-compensar-prejuizos-de-2021-3242879e.html?d=1>. Acesso em: 23 de fev. de 2024.

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 2022a. Licitação para nova Bilhetagem Digital do transporte público da cidade do Rio recebe quatro propostas. **Notícias**, 12 jul. 2022. Disponível em: <https://prefeitura.rio/transportes/licitacao-para-nova-bilhetagem-digital-do-transporte-publico-da-cidade-do-rio-recebe-quatro-propostas/>. Acesso em: 23 de fev. de 2024.

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 2022b. Prefeitura do Rio assina contrato de concessão da bilhetagem digital. **Notícias**, 21 dez. 2022. Disponível em: <https://prefeitura.rio/transportes/prefeitura-do-rio-assina-contrato-de-concessao-da-bilhetagem-digital/>. Acesso em: 23 de fev. de 2024.

SILVER, K., LOPES, A., VALE, D., da COSTA, N. M. The inequality effects of public transport fare: The case of Lisbon's fare reform. **Journal of Transport Geography**, v. 112, 2023. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103685>.

VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. Barueri: Manole, 2014.