

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Administração

**IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO SETOR DE
TRANSPORTES: uma análise sob a perspectiva de gestores**

Lara Veloso Alencar

Montes Claros – MG
2021

Lara Veloso Alencar

**IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO SETOR DE
TRANSPORTES: uma análise sob a perspectiva de gestores**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto de Ciências Agrárias da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial, para a obtenção do título de Bacharel em Administração.

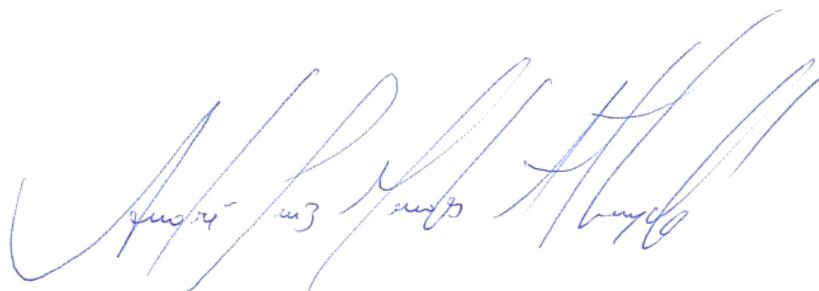
Orientador: Prof. Dr. André Luiz Mendes Athayde

Lara Veloso Alencar. **IMPACTOS DA PANDEMIA DE COVID-19 NO SETOR DE TRANSPORTES: uma análise sob a perspectiva de gestores.**

Aprovada pela banca examinadora:

Prof. Dr. Frederico Antônio Mineiro Lopes

Profa. Dra. Nívea Alves de Almeida

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'André Luiz Mendes Athayde', is written over a horizontal line.

Prof. Dr. André Luiz Mendes Athayde-Orientador ICA UFMG

Montes Claros, 17 de agosto de 2021

A meus familiares, a quem represento pelos caminhos que percorro e com quem divido as vitórias e percalços da vida.

AGRADECIMENTOS

Aos que me incentivaram e fizeram a escrita do estudo possível. Aos amigos que foram fortes e forneceram apoio emocional. Aos professores do ICA-UFMG, em especial ao Professor Orientador da pesquisa, André Luiz Mendes Athayde, pelo tempo e dedicação empregados.

“O tempo de saber que alguns erros caíram e a raiz da vida ficou mais forte, e os naufrágios não cortaram essa ligação subterrânea entre homens e coisas”. (Carlos Drummond Andrade)

RESUMO

O objetivo do presente estudo foi o de analisar os impactos da COVID-19 no setor de transportes de Montes Claros-MG na perspectiva de gestores do ramo. Adotou-se uma abordagem qualitativa, não tão utilizada para esse tema, o qual tem sido explorado, mormente, por meio de relatórios quantitativos de órgãos governamentais e de bancos de dados públicos relativos ao tema, tanto nacional quanto internacionalmente. Para tanto, realizaram-se 05 (cinco) entrevistas semiestruturadas com gestores de empresas de transporte aéreo e terrestre, de cargas e de passageiros. Adotou-se a Análise de Conteúdo para interpretação do *corpus* textual proveniente das entrevistas transcritas. Dentre outros achados, os resultados apontam que o transporte de passageiros, tanto aéreo quanto rodoviário, foi o mais impactado negativamente, se comparado ao transporte de cargas, levando empresas de transporte de passageiros pesquisadas a agir no sentido de redução de custos para mitigar os efeitos da redução de viagens e da redução de ocupação de veículos e aeronaves. Os resultados sugerem que as empresas de transporte de cargas, tanto aéreas quanto rodoviárias, não foram afetadas negativamente de forma substancial, haja vista que o transporte de cargas tende a permanecer ou até mesmo se elevar, a despeito das restrições de mobilidade social. Ademais, o presente estudo aponta que a elevação dos custos operacionais foi um dos principais impactos da COVID-19 no setor de transporte, em especial em decorrência da elevação do preço do combustível. Todavia, a despeito desse impacto específico, os gestores das empresas de transporte de passageiros e de cargas, tanto aéreo quanto rodoviário, salientam que têm conseguido cumprir, satisfatoriamente, as suas obrigações trabalhistas e tributárias durante a pandemia.

Palavras-chave: Setor de transporte. Avaliação de impacto. Pandemia de COVID-19. Atuação governamental.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1- Caracterização dos entrevistados.....	13
Quadro 2- Avaliação da atuação governamental no setor de transporte durante a pandemia...	19

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC	- Agência Nacional de Aviação
ANPTrilhos	- Agência Nacional dos Transportes de Passageiros sobre Trilhos
ANTT	- Agência Nacional de Transportes Terrestres
BID	- Banco Interamericano do Desenvolvimento
BNDES	- Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
CNT	- Confederação Nacional de Transporte
IATA	- Associação Internacional do Transporte Aéreo
NTU	- Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OMS	- Organização Mundial da Saúde
WRI	- <i>World Resources Institute</i>

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 REFERENCIAL TEÓRICO	11
2.1 Logística.....	11
2.2 Missão da Logística.....	12
2.3 Modais de transporte	12
2.4 Impactos da COVID-19 no setor de transportes	14
2.5 <i>E-commerce</i> durante a pandemia de COVID-19	18
3 METODOLOGIA	20
3 Caracterização da pesquisa	20
3.2 População e amostragem	21
3.3 Instrumento de coleta de dados.....	21
3.4 Técnica de análise de dados	22
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	23
4.1 Caracterização dos entrevistados	23
4.2 Adaptações necessárias nas empresas de transporte durante a pandemia	23
4.3 Principais impactos negativos da pandemia nas empresas de transporte	27
4.4 Avaliação da atuação do governo no setor de transporte durante a pandemia	29
5 CONCLUSÃO	32
REFERÊNCIAS	34
APÊNDICE: Roteiro semiestruturado de entrevista.	37

1 INTRODUÇÃO

No decorrer da história da humanidade, o contágio em massa por doenças infecciosas causou grandes mudanças na sociedade, desde a Peste Bubônica (século XIV), passando pela Cólera (1917), Gripe Espanhola (1918), Gripe Suína (2009) e, mais recentemente, a COVID-19 (2020), trazendo, junto aos milhões de mortos, mudanças políticas, sociais e econômicas (SENHORAS, 2020).

No tocante ao início da pandemia do novo coronavírus, em dezembro de 2019, os primeiros casos da doença causada pelo vírus SARS-CoV-2 surgiram na cidade de Wuhan na China. Diante da grande movimentação de pessoas entre cidades e países, o vírus atingiu, rapidamente, grandes níveis de contágio por todo o planeta. Conforme a Organização Mundial de Saúde (OMS, 2021), até o mês de julho de 2021, totalizavam-se 194.080.019 casos confirmados e 4.162.304 mortes em todo o mundo. Com a saúde pública sob grande ameaça, os governos dos países tomaram medidas para a contenção da contaminação pelo vírus, dentre elas o *lockdown* (restrição da circulação de cidadãos), o que causou grande impacto na economia.

Dentre os setores afetados por essa pandemia, o de transportes registrou, conforme dados da Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2020), queda no faturamento em até 71,1%. Nesse cenário, torna-se salutar investigar os impactos da COVID-19 no referido setor, todavia, sob uma perspectiva qualitativa, ainda não tão explorada na literatura como estudos quantitativos da academia e de órgãos governamentais, em virtude de o tema ainda ser considerado recente.

É importante destacar que, embora o assunto ainda seja relativamente novo, os estudos científicos desenvolvidos, até então, apresentam, majoritariamente, impactos da COVID-19 em diversos setores da economia, dentre eles o setor de transportes, entretanto tendo como principal fonte de dados relatórios quantitativos de órgãos governamentais e bancos de dados públicos relativos ao tema, tanto nacional (ex.: BRASIL, 2020a; FIOCRUZ, 2020; CNT, 2020; LIMA; CARVALHO; FIGUEIREDO, 2020) quanto internacionalmente (ex.: TIRACHINI; CATS, 2020; TARDIVO; MARTÍN; ZANUY, 2020; SINGH *et al.*, 2020). Nesse sentido, a presente pesquisa buscou explorar os impactos da COVID-19 no setor de transportes sob um nível de análise ainda pouco explorado: o nível de análise individual que, no caso, dar-se-á pelo levantamento de perspectivas de gestores inseridos no ramo de transportes.

A presente pesquisa se norteou pelo seguinte problema: quais os impactos da pandemia de COVID-19 no setor de transportes na perspectiva de gestores desse ramo? O estudo, portanto, teve como objetivo geral analisar os impactos da COVID-19 no setor de transportes na perspectiva de gestores na cidade de Montes Claros-MG e, subsidiando o alcance do objetivo geral, estabeleceram-se os seguintes objetivos específicos: descrever, por meio de entrevistas, as adaptações que foram necessárias nas operações do setor de transporte frente às demandas impostas pela pandemia de COVID-19; obter, por meio de entrevistas, as percepções de gestores que atuam no setor de transporte acerca dos principais impactos da pandemia de COVID-19 nos negócios desse ramo; e analisar a perspectivas dos gestores no tocante à atuação do governo no ramo de transporte durante a pandemia. Para tanto, realizaram-se 05 (cinco) entrevistas semiestruturadas com gestores de empresas de transporte aéreo e terrestre, de cargas e de passageiros.

O município de Montes Claros situa-se ao norte do estado de Minas Gerais e é considerado o segundo maior entroncamento rodoviário do país, tendo em vista que interliga variadas regiões brasileiras por meio das rodovias federais 135, 365, 251 e 122. Adicionalmente, caracteriza-se por ser um polo industrial, apresentando diversas empresas nacionais e multinacionais (MONTES CLAROS, 2021).

A seguir, apresentar-se-á a fundamentação teórica do presente estudo, abordando os temas da logística e dos impactos da pandemia de COVID-19 na logística de transportes. Logo após, apresentar-se-ão os procedimentos metodológicos adotados na pesquisa, tais como a caracterização da pesquisa, a amostragem, o instrumento de coleta de dados e a técnica de análise de dados. Em seguida, serão apresentados os resultados provindos da interpretação do conteúdo textual das entrevistas, os quais serão discutidos à luz da teoria e, por fim, as considerações finais da pesquisa, com sugestão de estudos ulteriores.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Logística

A logística pode ser conceituada como:

O processo de planejamento, implementação e controle de procedimentos para um eficiente e eficaz transporte de bens, incluindo serviços e informações do ponto de origem até o ponto de consumo com a finalidade de atender aos requisitos do cliente. Essa definição inclui entrada e saída, movimentos internos e externos (COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS, 2013, p. 117).

Segundo Wanke (2000), a logística é a parte do gerenciamento de cadeias de suprimento que realiza o planejamento, a implementação e o controle, de modo eficiente e eficaz, do fluxo e armazenagem de produtos – bens e serviços – e informações relacionadas, do ponto de origem até o ponto de consumo.

No que tange ao conceito de logística, faz-se necessária, também, a conceituação do gerenciamento da cadeia de suprimentos, uma vez que este engloba aquela. De acordo com a definição de Ballou (2007, p. 27), “gerenciamento da cadeia de suprimentos (GCS, ou SCM, do inglês *Supply Chain Management*) é um termo surgido mais recentemente e que capta a essência da logística integrada e, inclusive, a ultrapassa”. Segundo o referido autor, o gerenciamento da cadeia de suprimentos elucida os “elos” logísticos e atenta-se ao que ocorre entre as funções de marketing, logística e produção, englobando empresas separadas que fazem parte de um mesmo fluxo, isto é, de uma mesma cadeia ou rede (BALLOU, 2007). Diante disso, a oportunidade de melhoria está, justamente, no fortalecimento de cada ponto desse fluxo.

Existem cinco eras na evolução da logística ao longo do tempo de acordo com Figueiredo (1998). A primeira, a “Era do campo e mercado”, marcada pela economia agrária do século XX. A segunda, a “Era das funções segmentadas”, teve influência militar com foco no fluxo de materiais. Durante a Segunda Guerra Mundial, houve o surgimento da logística como ciência para a facilitação de atitudes rápidas e da tratativa de manter e entregar materiais no lugar correto e no tempo pertinente. A terceira, a “Era das funções integradas”, marcou a integração das atividades da logística sob uma visão mais ampla das suas funções. A quarta, a “Era do foco no cliente”, diz respeito à produtividade, aos custos e à satisfação das necessidades dos clientes. Por fim, a quinta, a “Era da logística como elemento

diferenciador”, trata a logística como um dos elementos estratégicos organizacionais, capaz de conferir às empresas vantagens competitivas (FIGUEIREDO, 1998).

2.2 Missão da Logística

Em conformidade com Ballou (2007, p. 28), a missão da logística é “colocar os produtos ou serviços certos no lugar certo, no momento certo, e nas condições desejadas, dando, ao mesmo tempo, a melhor contribuição possível para a empresa”. Assim, a logística constitui um meio crucial tanto para a diminuição de desperdícios, aumentando os lucros, quanto para a melhoria contínua na produção de bens.

A entrega do produto certo de forma correta quer dizer integridade no material entregue, um *leadtime* adequado e comprometimento com a cadeia de suprimentos como um todo. Importante destacar a forma logística de se pensar, desde o *design* do produto – desenvolvimento logístico do produto –, a sua embalagem, as rotas de transporte, o armazenamento e a gestão da demanda. Quando há enfoque na missão logística, há eficácia nos diversos âmbitos de comprometimento com o produto e com a entrega.

2.3 Modais de transporte

Conforme assevera Ballou (2007, p. 150), “um sistema de transportes eficiente e barato contribui para intensificar a competitividade no mercado, aumentar as economias de escala na produção e reduzir os preços dos produtos em geral”. Dessa forma, o transporte de materiais entrega ao mercado itens que, antes, eram indisponíveis, elevando-se a oferta de produtos e, por consequência, aumentando a competição no mercado. Além disso, o transporte de materiais, quando alinhado às necessidades do consumidor, pode ser um dos fatores de diferenciação para garantir a satisfação do cliente e, por conseguinte, a sua fidelização. Nesse contexto, a fim de se alcançar um transporte ideal, é necessário tomar a melhor decisão quanto aos modais de transportes que serão utilizados. As diferentes formas de se transportar materiais podem ser classificadas conforme os meios em que se fazem.

A escolha do modal de transporte a ser utilizado deve ser feita a partir da melhor conciliação entre o tempo necessário, a necessidade específica do material e o preço. Conforme aponta Ballou (2007, p. 151), “a fim de ajudar a resolver o problema da escolha do

serviço de transporte, este deve ser visto em termos de características básicas a todos os serviços: preço, tempo médio de viagem, variabilidade do tempo de trânsito, perdas e danos”.

Há seis modais básicos de transporte: ferroviário, rodoviário, aéreo, hidroviário, marítimo e dutoviário, que, diante das definições de Ballou (2007), apresentam as características a seguir.

Ferrovário: A ferrovia é o transportador de matérias-primas e produtos manufaturados de baixo custo. É, portanto, um transportador de longo curso, de baixa velocidade e que move cargas completas. A vantagem da ferrovia está, essencialmente, no baixo custo que representa, tratando-se de grandes cargas.

Rodoviário: A rodovia faz o transporte de materiais acabados e semiacabados. As cargas rodoviárias são de menor porte que as cargas ferroviárias e têm, como vantagem, o serviço “porta a porta”, ou seja, o trajeto feito de um ponto a outro diretamente, sem necessidade de carga e descarga entre os dois pontos. O transporte rodoviário proporciona entrega razoavelmente rápida e confiável. A vantagem, diante da ferrovia, é que um carreteiro só precisa completar uma carga para realizar o transporte, enquanto, para a partida de um trem, é necessário ocupar todos os vagões.

Aéreo: Ainda que o transporte aéreo tenha taxas muito maiores que o transporte rodoviário e ferroviário, o grande atrativo desse modal é a sua rapidez origem-destino, principalmente em grandes distâncias. O transporte aéreo tem uma vantagem adicional em termos de perdas e danos, sendo necessária uma embalagem menos protetora, uma vez que expõe a carga a menor impacto em fase de transporte, além da maior segurança quanto aos roubos de cargas.

Hidroviário: Nesse tipo de serviço, o transporte se caracteriza por ser mais lento que o ferroviário, além de precisar contar com boas condições de tempo – ausência de intempéries. Os custos em perdas e danos resultantes do transporte hidroviário são considerados baixos em relação aos de outros modais, pois o dano não é a maior das preocupações quando se trata de produtos de alto volume e reduzido preço, e as perdas derivadas de atrasos não são sérias – os compradores, em geral, mantêm grandes estoques. Conforme estudo publicado pela Confederação Nacional de Transporte (CNT, 2019), dos 63 mil quilômetros que poderiam ser utilizados no modo de transporte hidroviário, praticamente dois terços não o são. O transporte hidroviário, no país, aproveita, comercialmente – para cargas e passageiros –, apenas 19,5 mil km (30,9%) da malha hidroviária. O referido estudo apresenta a caracterização e o histórico do setor, além dos planos normativos, institucionais e programas do governo. A burocracia e o excesso de normas, somados à falta de uma

legislação única e robusta, podem ser associados ao desperdício do potencial hidroviário que o país possui.

Marítimo: Trata-se do modal de transporte mais utilizado no comércio internacional e apresenta, como principais vantagens: a maior capacidade de carga – grandes volumes de cargas (*containers*) –, o transporte de qualquer tipo de produtos e menores custos. Ao contrário do modal de transporte hidroviário, não é influenciado pelas condições climáticas, tais como períodos de cheias e de baixas. Todavia, apresenta, como principais desvantagens, a maior distância dos centros de produção, menor flexibilidade nos serviços aliada a frequentes congestionamentos nos portos e ao fato de ser mais lento.

Dutoviário: No que diz respeito a esse modal, ainda é limitada a variedade de materiais que podem ser transportados, sendo os mais comuns o petróleo cru e seus derivados, água, cimento e cereais, esses dois últimos propulsionados com ar. Ele é caracterizado por uma movimentação lenta e os danos e perdas dos produtos nos dutos são reduzidos porque líquidos e gases não são sujeitos a danos em grau semelhante ao dos produtos manufaturados. Ademais, o número de riscos que podem afetar uma operação dutoviária é limitado.

Apresentadas a área de logística e as especificidades dos modais de transportes, discutir-se-ão, a seguir, os estudos já realizados até então acerca dos impactos da COVID-19 no setor de transportes.

2.4 Impactos da COVID-19 no setor de transportes

Ao se espalhar pelo Brasil, o vírus SARS-CoV-2 causou profundas mudanças nos mais diversos aspectos da sociedade (BRASIL, 2020a). A Fundação Oswaldo Cruz registrou uma série de documentos relacionados a esses impactos, tanto na ordem biomédica e epidemiológica em escala global, como, também, impactos sociais, econômicos, políticos, culturais e históricos (FIOCRUZ, 2020).

Inicialmente, o Decreto Federal nº 10.282 (BRASIL, 2020b) definiu os serviços essenciais para atendimento à comunidade, a fim de regulamentar a Lei nº 13.979 (BRASIL, 2020c), que dispõe sobre as medidas para o enfrentamento da crise da COVID-19. Dentre os serviços essenciais, tem-se o trânsito e o transporte interestadual e internacional de passageiros. Ademais, tem-se a produção, a distribuição, a comercialização e a entrega de produtos de saúde, higiene, limpeza, alimentos, bebidas e materiais de construção. Dessa forma, o setor de transportes continuou operante durante a crise da pandemia.

Para regulamentação dessa operação, publicaram-se decretos municipais, controlando, localmente, os serviços. Os controles quanto ao setor de transporte adotados pelas principais cidades do país foram: adequação da oferta à demanda; redução da lotação; restrição do transporte público intermunicipal/metropolitano; suspensão do transporte público e suspensão do transporte público intermunicipal/metropolitano. A título de exemplo, em Montes Claros – MG, município onde se realizou a presente pesquisa, criou-se o plano municipal “Avança Moc, com responsabilidade”, de acordo com o decreto municipal nº. 4.046 (MONTES CLAROS, 2020) que dispõe das etapas para a flexibilização do funcionamento das atividades na cidade, bem como os meios de prevenção, controle e monitoramento do contágio.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) realizou um estudo quantitativo em cinco rodadas a respeito do impacto da COVID-19 no setor de transportes. O estudo aconteceu entre os meses de abril e setembro de 2020 por meio da análise dos indicadores econômicos do setor (CNT, 2020).

A primeira rodada foi publicada no dia 07 de abril de 2020 e, de acordo com a mesma, mais de 90% das empresas do setor previam um impacto negativo diante da COVID-19, 85,3% registraram queda na atividade e, dessas empresas que registraram queda, 53,1% apresentaram reduções acima de 60%. Nesse mesmo estudo, 71,1% dos transportadores consideraram a queda de faturamento o principal problema para suas empresas; 46,4% das empresas já haviam percebido um maior grau de dificuldades para a obtenção de insumos; mais da metade dos participantes da pesquisa revelaram dificuldades para realizar as entregas devido às regras de controle sanitário dos municípios; e 70% das empresas revelaram estar com a capacidade de pagamentos comprometida.

A segunda rodada foi publicada no dia 07 de maio de 2020 e abordou as relações trabalhistas, revelando que a maioria das empresas transportadoras ainda não havia suspenso os contratos de trabalho. Diante do cenário de redução da carga horária, 59,7% das empresas participantes dessa pesquisa não promoveram redução da carga horária dos seus colaboradores; das empresas que utilizaram a redução da carga horária de 25% com proporcional diminuição da remuneração, 20,8% aplicaram a medida para cem ou mais colaboradores. Quanto às demissões, 33% dos participantes da pesquisa afirmaram ter realizado demissões.

A terceira rodada foi publicada em 18 de junho de 2020 e, de acordo com a mesma, 80,6% das empresas apresentaram queda na demanda, tendo 61,2% apontado elevada redução. Além disso, 64,6% das empresas de transporte sofreram queda do faturamento em

maio de 2020, sendo que, para 32,3%, a retração do faturamento foi maior do que 60%. Para 34,1% dos transportadores, a capacidade de pagamento foi muito comprometida, sendo que 18,3% deles afirmaram ter precisado recorrer a empréstimos. Para as solicitações de crédito para capital de giro, 44,8% afirmaram ter tido a solicitação negada. Sem o apoio financeiro necessário, 45,6% dos transportadores adotaram a suspensão temporária do contrato de trabalho e 38,1% dos transportadores efetuaram demissões em virtude da pandemia.

A quarta rodada, publicada no dia 29 de julho de 2020, ouviu 858 empresas de cargas e de passageiros, de todos os modais de transporte, entre os dias 9 e 15 de julho. 74,6% das transportadoras apontaram que houve diminuição da demanda no mês, sendo que mais da metade (57,2%) das empresas avaliou que a demanda se reduziu muito. A realidade de mais de 60,0% das transportadoras foi de queda. Para 41,8% delas, a capacidade de pagamento foi muito comprometida. Diante da negativa para as solicitações de crédito, o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) foi instituído pela lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020, a fim de oferecer socorro às empresas.

A quinta rodada, publicada em 14 de setembro de 2020, ouviu 914 empresas de cargas e de passageiros, de todos os modais de transporte, entre os dias 25 de agosto e 3 de setembro. Quase metade das transportadoras consultadas apontou que, após esse período, a situação de suas empresas era satisfatória ou boa (48,8%), já outras 48,1% avaliaram sua situação atual à época como ruim. 67,4% das transportadoras revelaram prejuízos durante a pandemia e 63,6% das transportadoras relataram redução de demanda em relação a agosto de 2019, com retração significativa de 46,6%. Nessa rodada, foi perceptível a melhora, ainda que modesta, no que diz respeito à capacidade financeira das transportadoras. O total de empresas com capacidade de pagamentos comprometida, foi 5,6% menor do que na apuração anterior.

No tocante a solicitações de crédito, 51,8% das empresas participantes dessa pesquisa o solicitaram durante a pandemia para manter suas operações e obrigações. Contudo, dessas, 61,3% tiveram o crédito negado pelas instituições financeiras. O Governo instituiu, por meio da MP nº 975, de 1º de junho de 2020, convertida na Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020, o Programa Emergencial de Acesso ao Crédito (PEAC). O referido Programa tem o objetivo de apoiar, dentre outras, pequenas e médias empresas (PMEs) na obtenção de crédito por meio da concessão de garantias, entretanto, 62,4% das transportadoras pesquisadas afirmaram não conhecerem o PEAC. Concernente a contratos de trabalho, 41,8% das transportadoras declararam ter recorrido à suspensão temporária. Segundo a pesquisa, 58,2% das transportadoras consultadas percebeu algum tipo de alteração desde o início da pandemia,

principalmente relacionadas ao requerimento de protocolos de higiene por parte do prestador de serviço.

Diante do cenário exposto pelo CNT, a crise da COVID-19 trouxe, de fato, uma elevada quantidade de desafios para as empresas do setor de transporte no Brasil. A Associação Nacional de Transportes Urbanos (ANTU) registrou um prejuízo de R\$2,5 bilhões até a primeira quinzena de maio de 2020 no setor. Nos sistemas metroviários, a Agência Nacional dos Transportes de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) registrou um déficit acumulado de R\$ 2,6 bilhões.

O transporte aéreo não se mostrou diferente. A queda da demanda nesse ramo específico ultrapassou 90%. Conforme informado pela Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA), em média, cada dia do ano de 2020 representou US\$ 230 milhões de perdas no setor, totalizando um prejuízo anual de US\$ 84,3 bilhões. Diante dos efeitos sobre o setor, as empresas de aviação têm buscado saídas para manter a operação, buscando consolidação no mercado. A título de exemplo, as empresas Air France e KLM juntaram-se em uma única empresa, assim como AIG representa a junção da British Airways e da Iberia. No Brasil, a fim de conectar rotas, de auxiliar na logística e de minimizar perdas, as companhias aéreas Latam e Azul anunciaram, em junho de 2020, um acordo de *codeshare* – compartilhamento de voos.

De acordo com dados disponibilizados pela plataforma de monitoramento da COVID-19 da Google no Brasil (GOOGLE, 2021), a mobilidade em lugares como terminais de transporte público diminuiu em 24%. No estado de Minas Gerais, a queda foi em 20% e, no município de Montes Claros-MG, município onde se realizou a presente pesquisa, a mobilidade em estações de transporte público diminuiu em 18%.

De acordo com entrevista publicada pela Confederação Nacional de Transporte (CNT, 2020) com o presidente-executivo da Associação Nacional de Transportes Urbanos (ANTU), Otávio Cunha, a demanda no setor em períodos críticos da pandemia tende a reduzir e a tendência é que os usuários optem por outros meios de transporte que consideram mais “seguros” diante das possibilidades de contaminação. Conforme pesquisa publicada pelo BID – Banco Interamericano do Desenvolvimento (BID, 2020), 3% dos usuários entrevistados no Rio de Janeiro e São Paulo revelaram a pretensão de evitar o transporte público mesmo após a suspensão das restrições impostas. Ademais, com a baixa na demanda, existe a dificuldade para a superação dos custos fixos da operação.

A *World Resources Institute* Brasil (WRI BRASIL), instituto de pesquisas que desenvolve ações para a preservação do meio ambiente, divulgou estudos sobre a migração

para o transporte ativo durante a pandemia, transporte este caracterizado pela propulsão humana, tal como bicicletas, pedestres, triciclos, patinetes etc. (WRI, 2020a). Verificou-se aumento de 150% no tráfego em vários países como China, Reino Unido, Irlanda e Estados Unidos. O mesmo estudo revelou que cresceu, em 67%, a demanda no sistema público de compartilhamento de bicicletas em Nova York. As cidades, diante desse cenário da bicicleta como uma alternativa de emergência para o transporte, têm investido em infraestrutura para as ciclovias.

Tendo em vista o exposto, a WRI realizou uma conferência para encontrar soluções para a retomada dos serviços de mobilidade urbana. Um dos legados para a pós-pandemia é desconcentrar o pico da movimentação de usuários, dando mais eficiência à operação. Outro assunto abordado foi a facilitação para o pagamento, buscando criar mínimo de restrições para os passageiros, além do barateamento da tarifa. Por fim, foi citada a integração dos meios de transporte e o maior investimento na infraestrutura do mesmo, a exemplo da cidade de Fortaleza que financia a malha cicloviária com a verba da taxaço de aplicativos de mobilidade (WRI, 2020b).

Com as restrições de mobilidade durante a pandemia de COVID-19, as pessoas precisaram passar mais tempo em casa, o que acabou por impulsionar setores como, por exemplo, o comércio eletrônico (*e-Commerce*), o qual será discutido a seguir.

2.5 *E-commerce* durante a pandemia de COVID-19

Diante dos decretos publicados durante a pandemia de COVID-19 nos níveis federal, estadual e municipal, a população precisou permanecer mais tempo em casa durante os períodos de restrição da mobilidade (*lockdown*) e, com isso, o consumo on-line cresceu. Conforme dados do índice MCC-ENET (2021), desenvolvido pelo Comitê de Métricas da Câmara Brasileira da Economia Digital – *camara-e.net*, o índice de penetração dos consumidores na população internauta brasileira foi de 12,3% no primeiro trimestre de 2020, 18,2% no segundo, 17,9% no terceiro e 18,4% no último. Comparando-se o mês de maio de 2020 com o mesmo período do ano anterior, houve um aumento de 127,77% no faturamento das atividades de comércio eletrônico conforme dados da mesma plataforma.

Como salientado por Silveira (2011), o transporte é fundamental para a evolução do capitalismo no que diz respeito à circulação do capital, estando presente em relações sociais, econômicas, suprimentos, produção, distribuição e consumo. Conforme o Boletim de Logística *e-Commerce* COVID-19, de outubro de 2020, publicado pelo Observatório

Nacional de Transporte e Logística (2020), o transporte rodoviário responde por quase três quartos do total transportado das vendas eletrônicas. É importante observar, portanto, que, mesmo em períodos de restrição de mobilidade (*lockdown*), o setor de transporte permanece ativo, em especial o modal rodoviário de transporte de cargas, no sentido de permitir que produtos continuem sendo entregues aos clientes. Isso sugere que a principal mudança no transporte de cargas se dá no formato das transações comerciais (compras on-line aquecidas), mas não na redução da intensidade do transporte.

Expostos alguns dos estudos já realizados até então sobre os impactos da pandemia de COVID-19 no setor de transporte, apresentar-se-ão, a seguir, os procedimentos metodológicos adotados neste estudo para alcance de seu objetivo geral.

3 METODOLOGIA

3 Caracterização da pesquisa

No tocante à natureza da pesquisa, o presente estudo se caracteriza como aplicado, o qual se interessa pelos efeitos práticos da pesquisa e envolve verdades e interesses locais (GIL, 2008). No contexto analisado, os resultados da pesquisa levantam reflexões acerca dos impactos da COVID-19 em empresas de transporte rodoviário e aéreo, de passageiros e de cargas, os quais foram acessíveis durante a execução do estudo.

Quanto à abordagem do problema, a pesquisa caracteriza-se como qualitativa, a qual se baseia na interpretação e apresenta foco mais subjetivo em relação ao que está sendo analisado, pois não utiliza métodos e técnicas estatísticas para a coleta e análise de dados (KAUARK; MANHÃES; MEDEIROS, 2010). A abordagem qualitativa se mostra apropriada e necessária neste contexto, haja vista que relatórios quantitativos já têm sido desenvolvidos acerca do impacto da COVID-19 no setor de transporte, todavia ainda há escassez de estudos que investiguem esse tema de forma qualitativa e no nível individual de análise sob a perspectiva de gestores diretamente envolvidos no setor.

Quanto aos objetivos da pesquisa, o presente estudo se caracteriza como descritivo e exploratório. Para Gonçalves (2003), esse tipo de pesquisa não se preocupa com o porquê dos fenômenos, mas em descrever e explorar suas características que, neste caso, é mostrar o impacto da COVID-19 dentro do setor de transportes na perspectiva de gestores. Quanto ao cunho exploratório, Gonçalves (2003) assevera que esse tipo de pesquisa objetiva fornecer uma visão ampla de um fenômeno pouco explorado.

Quanto aos procedimentos técnicos, a presente pesquisa se classifica como bibliográfica, a qual, de acordo com Vergara (2006), fornece instrumental analítico para posterior análise. Nesta pesquisa, a revisão de literatura permitiu o entrecruzamento teórico-empírico, isto é, possibilitou que os achados empíricos do estudo fossem discutidos à luz da teoria acerca da temática e à luz de estudos prévios relativos ao tema. Ademais, a presente pesquisa se classifica como um estudo multicaso, que, segundo Yin (2001), é uma variação do estudo de caso, em que o objetivo é conhecer duas ou mais realidades e contexto diferentes que, neste caso, serão as realidades vivenciadas por diferentes empresas do ramo de transporte.

3.2 População e amostragem

A população de interesse da pesquisa são as empresas do setor de transporte. No presente estudo, adotou-se a amostragem não probabilística por acessibilidade para escolha das empresas, localizadas em Montes Claros – MG, cidade de residência da pesquisadora. Foram tomadas como amostra 05 (cinco) empresas do setor de transporte: 02 (duas) companhias aéreas de transporte de passageiros; 01 (uma) companhia aérea de transporte de cargas; 01 (uma) empresa rodoviária de transporte de passageiros; e 01 (uma) empresa rodoviária de transporte de cargas.

Um gestor em cada uma delas foi convidado para ser entrevistado, adotando-se a amostragem não probabilística por julgamento, também conhecida como intencional, isto é, os indivíduos inclusos na amostra foram escolhidos por serem considerados boas fontes de informação (KAUARK; MANHÃES; MEDEIROS, 2010). Nesse sentido, escolheram-se gestores que tivessem condições de discorrer, detalhadamente, acerca dos impactos da COVID-19 na organização à qual estão vinculados.

3.3 Instrumento de coleta de dados

Quanto ao instrumento de coleta de dados, foram aplicadas entrevistas com os gestores das empresas, seguindo-se um roteiro semiestruturado (APÊNDICE). As entrevistas semiestruturadas têm por objetivo a obtenção de informações do entrevistado e se trata daquela tipologia em que o entrevistador faz uso de um roteiro previamente elaborado com foco em determinado assunto, com questões pré-definidas e que se adaptam de acordo com os rumos da conversa entre entrevistado e entrevistador. Esse tipo de entrevista possibilita uma visão geral do problema e permite explorar uma questão de forma mais ampla do que se usado apenas um roteiro padronizado (LAKATOS; MARCONI, 2003). As referidas entrevistas foram realizadas de forma remota pela ferramenta de videoconferências *Google Meet*. As mesmas tiveram duração média de 28 minutos, totalizando, aproximadamente, duas horas e vinte minutos.

3.4 Técnica de análise de dados

Quanto à técnica de análise de dados, a presente pesquisa adotou a Análise de Conteúdo que, de acordo com Bardin (2011), é realizada em três etapas: a) Pré-análise: fase em que se faz a leitura e organização do corpus textual coletado que, no caso, foram as entrevistas transcritas; b) Exploração: fase em que se realiza a análise de similaridades e diferenças entre as respostas dos entrevistados, além de apresentar foco interpretativo; e c) Tratamento: fase em que se realiza o entrecruzamento teórico-empírico, isto é, discutem-se os resultados empíricos à luz da teoria sobre a temática e à luz de estudos prévios. Nesta pesquisa, adotou-se a abordagem interpretativa.

A análise de conteúdo é um conjunto de técnicas de análise de comunicações, que tem como objetivo ultrapassar as incertezas e enriquecer a leitura dos dados coletados. Como afirma Chizzotti (2006, p. 98), “o objetivo da análise de conteúdo é compreender criticamente o sentido das comunicações, seu conteúdo manifesto ou latente, as significações explícitas ou ocultas”.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Caracterização dos entrevistados

Quanto aos participantes da pesquisa, foram entrevistados 05 (cinco) gestores, a saber: dois gestores operacionais de empresa aérea com terceira maior participação no mercado brasileiro segundo dados da Agência Nacional de Aviação (ANAC), sendo um deles responsável pelo transporte aéreo de passageiros, o qual será referido como Entrevistado 1 (E1) nesta pesquisa, e o outro pelo transporte aéreo de cargas, o qual será referido como Entrevistado 2 (E2); um gestor operacional de companhia aérea com segunda maior participação no mercado nacional, responsável pelo transporte de passageiros, o qual será referido como Entrevistado 3 (E3); um gestor estratégico de empresa de transporte rodoviário de passageiros presente em todo o país, bem como possuidora de uma linha internacional, o qual será referido como Entrevistado 4 (E4); e, por fim, um gestor estratégico de franquia regional de empresa de transporte rodoviário de cargas especiais também presente em todo o território nacional, o qual será referido como Entrevistado 5 (E5).

O Quadro 1 sumariza as informações básicas dos participantes da pesquisa.

Quadro 1 – Caracterização dos entrevistados

Participantes	Tipo de empresa	Características
Entrevistado 1 (E1)	Transporte aéreo de passageiros	Gestor operacional; 36 anos; há 12 anos na empresa.
Entrevistado 2 (E2)	Transporte aéreo de cargas	Gestor operacional; 38 anos; há 04 anos na empresa.
Entrevistado 3 (E3)	Transporte aéreo de passageiros	Gestor operacional; 31 anos; há 10 anos na empresa.
Entrevistado 4 (E4)	Transporte rodoviário de passageiros	Gestor estratégico; 52 anos; há 31 anos na empresa.
Entrevistado 5 (E5)	Transporte rodoviário de cargas	Gestor estratégico; 52 anos; há 02 anos na empresa.

Fonte: Dados da pesquisa

4.2 Adaptações necessárias nas empresas de transporte durante a pandemia

Primeiramente, no tocante às adaptações de nível operacional necessárias durante a pandemia de COVID-19, os entrevistados mencionaram as principais medidas de higienização e de distanciamento recomendadas pela Organização Mundial de Saúde (OMS), adotadas tipicamente durante a pandemia de COVID-19, restrições essas que também foram impostas por decretos nacionais, estaduais e municipais.

Houve mudanças como a marcação no piso para ajudar no distanciamento social, os acrílicos que foram instalados nos pontos de atendimento. A maior mudança, em minha opinião, foi o tempo de limpeza das aeronaves. Antes era feita apenas a limpeza superficial, agora, por determinação da ANVISA, deve haver a desinfecção da aeronave [...]. Outra determinação foi a instalação de filtros de ar em todas as aeronaves (E1).

Mudou praticamente tudo, desde a entrada do cliente no aeroporto na entrada da fila [...] marcações de distanciamento, na frente dos nossos balcões tem o display de acrílico como proteção. A gente ficou proibido de tocar nos documentos dos clientes, qualquer pertence e cartão de crédito para pagamento. [...] Máscaras e luvas no embarque. [...] Paramos de servir lanche, o serviço de bordo. (E3).

Nós tivemos que comprar equipamentos que fazem a higienização e que fazem o combate à COVID. Nós passamos, também, a ocupar somente 50% da lotação do veículo. Tivemos que aumentar a quantidade de funcionários para fazer essa limpeza, mudar os produtos de limpeza, fazer treinamento com o pessoal, fazer a limpeza diária com vaporização (E4).

Percebe-se, pelas falas dos entrevistados transcritas acima, que as adaptações de higienização, em especial no transporte aéreo, podem apresentar consequências operacionais negativas, em especial no que diz respeito ao tempo entre um embarque e outro. O Entrevistado 1 destaca que a higienização durante a pandemia gera um maior tempo em solo da aeronave, já que os procedimentos de limpeza “antes eram 5 minutos e, agora, são 10”. Quanto ao transporte rodoviário de passageiros, percebe-se que a principal adaptação necessária para distanciamento social também gera consequências negativas, em especial pela redução obrigatória da ocupação dos veículos.

Ainda concernente às adaptações operacionais de medidas protetivas de higienização e de distanciamento social, percebeu-se que as agências reguladoras do setor de transporte, tanto aéreo (Agência Nacional de Aviação – ANAC) quanto rodoviário (Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT) se mobilizaram a fim de oficializarem protocolos sanitários a serem adotados nas operações do setor de aviação civil e de transporte rodoviário coletivo, respectivamente. A ANAC, órgão que controla o transporte aéreo nacional, dispôs, em cartilha publicada em abril de 2020, sobre os protocolos sanitários a serem adotados para as operações no setor de aviação civil. Já a ANTT, por meio da Resolução N° 5917, de novembro de 2020, estabeleceu as medidas a serem adotadas nos serviços de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros.

A limpeza da aeronave ficou mais rigorosa, controlada pela ANVISA. A ANVISA aparecia de surpresa para fiscalizar a limpeza, o que impactou bastante no nosso tempo de solo. Antes era uma limpeza superficial, e, com essa higienização, impactou bastante o tempo de solo. Acho que foi o maior impacto na operação (E3).

A ANTT não impediu de rodar, só pediu para a gente manter a assepsia necessária e essas coisas, não foi um decreto que paralisou nada (E4).

Pelas falas dos entrevistados transcritas acima, percebe-se que as regulamentações estabelecidas pelas agências reguladoras de transporte rodoviário e aéreo não apresentam em seu escopo a permissão ou restrição de atividades, mas, mormente, o controle e a fiscalização de medidas de higienização e de distanciamento social.

Descritas as principais adaptações operacionais das empresas de transporte, os entrevistados também foram arguidos quanto às medidas estratégicas tomadas pela empresa para amenizar os impactos negativos da pandemia. No tocante a esse tópico específico, percebeu-se que as empresas de transporte de passageiros, mais as aéreas do que as rodoviárias, foram aquelas mais afetadas e que precisaram agir no sentido de redução de custos para mitigar os efeitos de redução de viagens.

Em um primeiro momento, o impacto foi repentino, voos cancelados, afetando drasticamente as operações. Diante disso, a empresa lançou um programa de licença voluntária não remunerada. Foi oferecido, também, um saque de 6% da previdência privada, além de mantido o vale alimentação (E1).

O primeiro passo da empresa foi de reduzir a malha aérea [...], deixando apenas voos estratégicos (E3).

Em algumas áreas, foi feita a redução como em terceirizados de limpeza, mas em representação bem pequena. Aconteceram algumas demissões, mas por motivos de descumprimento das normas (E4).

As falas transcritas acima sugerem que as empresas de transporte de passageiros tiveram as suas operações significativamente afetadas e, para enfrentar esses impactos, precisaram interferir na redução de colaboradores por meio de incentivo à licença voluntária não remunerada ou de demissões e na redução do número de voos.

Por outro lado, as empresas de transporte de cargas, tanto aéreas quanto rodoviárias, não foram tão afetadas negativamente, haja vista que o transporte de cargas tende a permanecer, a despeito das restrições de mobilidade social, em especial cargas farmacêuticas e hospitalares. Pelo contrário, a pandemia chegou a ser vista como algo positivo para as empresas de transporte de cargas, uma vez que a pandemia estimulou as compras online, elevando-se as demandas de entrega e, conseqüentemente, o número de contratações e de compra de veículos.

De positivo, foi realmente a demanda, porque como aumentou muito a compra online, aumentou nossa demanda de entrega. O que nós fizemos foi contratar carros, pois sempre que a demanda aumenta, contratamos pessoas por fora, carros agregados, motoristas agregados, para atender essa demanda dentro do prazo (E2).

O que pudemos fazer foi aumentar o nosso atendimento de cargas e encomendas. Nesse ponto, o faturamento cresceu. As pessoas passaram a comprar mais pela internet e isso alavancou (E4).

Na verdade, para a gente não mudou muito não [...]. Ficou tudo normal. A entrega que a gente faz, geralmente, é hospital, é farmácia, também algumas entregas para compra de pessoa física e empresas [...]. Inclusive, aqui, a gente tinha a faixa de 9 motoristas e, hoje em dia, nós temos 15. Ou seja, contratou mais, para diminuir a carga horária e aumentar mais motoristas (E5).

O Boletim de Logística *e-Commerce* COVID-19, de outubro de 2020, publicado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (2020) corrobora esse resultado específico do transporte de cargas, ao abordar os principais comportamentos adotados diante da pandemia, tais como crescimento do interesse por produtos de manutenção geral, de saúde e bem-estar; priorização de produtos essenciais para a contenção do vírus; armazenamento de alimentos e uma vasta gama de produtos de saúde; aumento das compras online e diminuição das visitas às lojas. Ademais, faz-se necessário ressaltar o desempenho do comércio eletrônico no país durante a pandemia de COVID-19, com crescimento de 127% de acordo com dados do índice MCC-ENET do Comitê de Métricas da Câmara Brasileira da Economia Digital – camara-e.net (2021).

Discutidas as principais adaptações realizadas pelas empresas de transporte durante a pandemia, serão apresentados a seguir, de forma mais detalhada, os principais impactos da COVID-19 nas empresas de transporte participantes deste estudo.

O Quadro 2 sumariza as adaptações realizadas por cada uma das empresas tomadas para análise.

Quadro 2 – Adaptações realizadas pelas empresas do estudo

Empresas	Adaptações realizadas			
Empresa 1	Higienização e Distanciamento	Marcação do piso; Instalação de acrílicos.	Desinfecção da Aeronave; Filtros de Ar	Programas para a manutenção do emprego e minimização de custos com a folha de pagamento
Empresa 2	Higienização e Distanciamento	Contratação de mão de obra extra.		
Empresa 3	Higienização e Distanciamento	Marcação do piso; Instalação de acrílicos.	Treinamento de Pessoal	Redução da malha aérea
Empresa 4	Higienização e Distanciamento	Aquisição de equipamento de limpeza.	Treinamento de pessoal	Maior atendimento de transporte de cargas
Empresa 5	Higienização e Distanciamento	Contratação de mão de obra extra		

Fonte: Dados da pesquisa

4.3 Principais impactos negativos da pandemia nas empresas de transporte

De acordo com os entrevistados, um dos principais impactos da pandemia de COVID-19 no setor de transporte foi a elevação dos custos operacionais, em especial em decorrência da elevação do preço do combustível. Somente de janeiro a junho de 2021, foram realizados seis ajustes no preço da gasolina e cinco ajustes no preço do diesel, com altas acumuladas de 54% e 41% respectivamente (JATOBÁ, 2021). É importante salientar que os custos de transporte são um dos principais desafios logísticos.

Para ser sincero, eu não gostaria nem que aumentasse minha tabela não. Gostaria que reduzisse o preço do combustível, voltasse ao que era antes, igual à gasolina que era na faixa de 3,80 a 4,20. Hoje, está por volta de 6 reais. É um absurdo, é só voltar ao preço que era, só isso. Resolveria tudo. Aumentaria minha margem, pois eu trabalho no volume. Ou seja, se a empresa vende mais, eu entrego mais e tenho mais lucro [...] o frete é muito caro, é um efeito dominó (E5).

A pandemia de COVID-19 também gerou, de acordo com os entrevistados, um ambiente de incertezas que ocasionou queda brusca na receita de empresas aéreas de transporte de passageiros, com redução de até 90% dos voos. Segundo o entrevistado 3, o setor de transporte de passageiros foi o segundo setor mais impactado, após o setor de hotelaria.

Houve grande impacto. A incerteza é muito grande, já que temos uma perspectiva diária. De cara, foram 90% dos voos cancelados, com uma queda enorme na receita. Fomos forçados a flexibilizar taxas e reembolsos. Tínhamos 4 voos diários e passamos para 3 semanais, 15 para 4 funcionários trabalhando (E1).

Muito negativo. Acho que foi o segundo setor mais impactado, perdendo apenas para a hotelaria. Na alta temporada mesmo, nós tivemos metade da demanda do ano passado, caindo em 50% aproximadamente. Então foi muito impactado. No início da pandemia, vários voos foram cancelados de surpresa. As pessoas chegavam ao aeroporto e não tinham o voo mais [...], ficamos 3 meses sem voo nenhum assim que começou a fase mais crítica em abril, maio e junho e, depois disso, nós voltamos com um voo por dia, mas não todos os dias também (E3).

Por outro lado, como destacado anteriormente, os entrevistados representantes das empresas de transporte de cargas, ao serem questionados quanto aos principais impactos negativos da COVID-19, enfatizaram a ausência ou quase ausência de impactos negativos. O entrevistado 2 afirmou, categoricamente: “Não houve impacto negativo”. O entrevistado 5, semelhantemente, foi além: “O impacto foi positivo”.

Em seguida, os entrevistados foram questionados sobre qual decreto federal, estadual ou municipal relacionado ao período da pandemia gerou maior impacto às operações da empresa. Para os Entrevistados 1 e 2, os decretos municipais que estabeleceram *lockdown* foram aqueles mais impactantes. O Entrevistado 4 afirmou que os decretos federais não foram de grande impacto na empresa, em especial porque as agências reguladoras (ANAC e ANTT) não impediram as empresas de transporte de realizarem seus serviços, mas apenas demandaram obediência às regulamentações de assepsia e de distanciamento social. Por outro lado, o referido entrevistado destacou que um decreto estadual gerou grande impacto ao exigir redução significativa da taxa de ocupação dos veículos. O Entrevistado 5, por sua vez, salientou que alguns decretos, embora muito restritivos, não tiveram grande impacto no transporte de cargas farmacêuticas e hospitalares, uma vez que o transporte de medicamentos apresentava trânsito livre.

Para nós, os decretos municipais, principalmente o *Lockdown* em Montes Claros, Belo Horizonte e São Paulo (E1).

Sobre decreto, foi um que não só me surpreendeu, impactou, como me assustou muito, decreto municipal se não me engano. Porque, em um decreto, saiu que estava proibido o transporte de qualquer tipo de carga e só estava liberado se fosse perecível (E2).

[...] não tivemos impactos sobre decretos federais [...]. Minas Gerais teve um decreto que reduziu a quantidade de lotação, isso foi assustador. E, na Bahia, houve um decreto de paralização geral, um decreto que parou mesmo o transporte (E4).

[...] como o trabalho entre nós é de entrega de medicamentos, a gente tem esse trânsito livre, a gente chega na barreira e explica ao responsável e passamos tudo normal (E5).

Os entrevistados também foram solicitados a exporem o quão bem a empresa tem cumprido suas obrigações trabalhistas e tributárias durante a pandemia, como, por exemplo, folha de pagamento, financiamentos, tributos, fornecedores e aluguéis. No geral, tanto para o transporte aéreo quanto rodoviário e tanto para o transporte de passageiros como de cargas, os respondentes salientaram que a empresa tem conseguido cumprir bem com suas obrigações trabalhistas e tributárias. Todavia, quando questionados sobre sua expectativa de tempo para que a empresa volte aos níveis de demanda e de faturamento anteriores à pandemia, os pontos de vista foram díspares. Primeiramente, quanto às empresas de transporte de passageiros, embora o Entrevistado 1 tenha afirmado que apresenta boa perspectiva de retomada dos níveis de faturamento e demanda e o Entrevistado 3 tenha apresentado expectativa de mínimo de 2

anos para a empresa se reerguer e retomar o desempenho anterior à pandemia, o Entrevistado 4 se mostrou menos otimista:

[...] nós não vamos ter mais um faturamento como era antes. Pode ter certeza que não. Mas estamos fazendo uma adequação na empresa para a gente reduzir a folha, para a gente rodar sem a empresa ter um prejuízo. Agora, previsão de retorno para faturamento, não tenho mais essa crença. Não acredito na recuperação do prejuízo nunca. Não acredito no retorno da demanda e faturamento como antes (E4).

Segundo, quanto às empresas de transporte de cargas, a perspectiva se mostrou muito otimista, prevendo até mesmo tendência de elevação da demanda se comparada ao período anterior à pandemia, em virtude, principalmente, da intensificação de hábitos de compras online.

Eu acho que é irreversível a demanda, a tendência é só aumentar. Quem não comprava online, quem não tinha esse hábito, comprou e viu o quanto é prático, e bom, e rápido. Então eu acho que a tendência é só crescer (E2).

Sem dúvida irá continuar, porque a gente faz o transporte de medicamentos oncológicos, de doenças degenerativas e isso nunca para. E quanto à demanda, eu não posso reclamar. O nível de faturamento irá continuar aumentando (E5).

Por fim, a seção subsequente detalha a perspectiva dos gestores do setor de transporte quanto à atuação governamental nesse setor durante a pandemia.

4.4 Avaliação da atuação do governo no setor de transporte durante a pandemia

Os entrevistados participantes da pesquisa foram solicitados a avaliarem a atuação dos governos federal, estadual e municipal no apoio a empresas do setor de transporte durante a pandemia.

O Entrevistado 1 avaliou o governo federal de forma positiva em virtude de verbas que foram liberadas ao setor de aviação e aos ajustes tributários. Em março de 2020, o ministro da Infraestrutura anunciou três medidas relativas à mitigação do impacto no setor de transporte aéreo: postergação do recolhimento de tarifas de navegação aérea; adiamento do pagamento das outorgas aeroportuárias sem cobrança de multas; e prorrogação das obrigações de reembolso das empresas aéreas. Além das medidas, o governo também disponibilizou

linhas de financiamento de capital de giro para essas empresas a serem concedidas pelo Banco do Brasil, Caixa e BNDES (BRASIL, 2021).

Já o Entrevistado 2 criticou o governo federal pela lentidão na aquisição de vacinas, o que impactou negativamente a economia. Ademais, criticou o governo municipal pelos decretos excessivamente restritivos. O Entrevistado 3, por sua vez, avaliou o governo municipal de forma neutra, uma vez que, segundo o entrevistado, o governo municipal foca, principalmente, na vigilância sanitária de clientes durante o embarque e desembarque. Já o governo federal foi avaliado negativamente pelo mesmo, também em virtude do atraso na obtenção de vacinas.

O Entrevistado 4 destacou que o governo federal foi o que mais apoiou o setor de transporte em termos tributários. O governo estadual, por sua vez, foi avaliado negativamente por esse entrevistado, em especial pelos decretos excessivamente restritivos. Por fim, o Entrevistado 5 destacou a falta de alinhamento do governo nos níveis federal, estadual e municipal:

O governo é uma via de mão dupla. Cada um ficou de um lado e, infelizmente, não chegam em um acordo. O governo [federal] quer melhorar no combustível, diminuindo a alíquota do imposto e joga no governo de Minas, para o estado fazer a mesma coisa. Só que ninguém quer. Ele [governo estadual] vai abrir mão do recurso? [...]. Um desacordo do governo não permite o ajuste para diminuir o custo do transporte. Nós estamos defasados em valores em tabela, então é complicado. Sem acordo, ficamos jogados às traças, o combustível só aumentando diante da tabela que fica parada (E5).

Pela fala transcrita acima, destaca-se que a falta de alinhamento entre os governos federal, estadual e federal pode gerar consequências negativas ao setor de transporte, em especial em seus custos operacionais. Por exemplo, a redução do preço do combustível, uma das ações mais esperadas pelo setor de transporte, pode não ser concretizada quando não se obtém consenso entre as esferas federal, estadual e federal.

O Quadro 3 sumariza as perspectivas dos entrevistados quanto à avaliação da atuação governamental no setor de transporte durante a pandemia:

Quadro 3 – Avaliação da atuação governamental no setor de transporte durante a pandemia

Participantes	Tipo de empresa	Avaliação da atuação governamental		
		Governo federal	Governo estadual	Governo municipal
E1	Aéreo-Passageiros	Positiva	Não mencionado	Não mencionado
E2	Aéreo-Cargas	Negativa	Não mencionado	Negativa
E3	Aéreo-Passageiros	Negativa	Não mencionado	Não mencionado
E4	Rodoviário-	Positiva	Negativa	Não mencionado

	Passageiros			
E5	Rodoviário- Cargas	Negativa	Negativa	Negativa

Fonte: Dados da pesquisa

Pela análise do Quadro 3, destaca-se a avaliação realizada pelos representantes de empresas de transporte de cargas que, embora tenham ressaltado anteriormente os pontos positivos da pandemia de COVID-19, em especial na elevação da demanda, não avaliaram positivamente a atuação governamental em nenhuma das esferas. Já os representantes de empresas de transporte de passageiros apresentaram avaliações diferentes entre si.

Percebe-se que as perspectivas dos entrevistados, ao avaliarem a atuação dos governos federal, estadual e municipal no enfrentamento da pandemia, mostraram-se heterogêneas. Mesmo gestores que atuam em um mesmo ramo – rodoviário/aéreo ou de cargas/de passageiros – chegaram a apresentar perspectivas díspares. Infere-se que essa diversidade de pareceres pode estar atrelada a preferências e divergências políticas dos respondentes, nos âmbitos dos governos federal, estadual e municipal.

Por fim, os entrevistados foram solicitados a apresentarem quais medidas, na sua opinião, poderiam ser tomadas pelos governos federal, estadual e municipal para apoiar empresas do setor de transporte no Brasil durante a pandemia. Os entrevistados ressaltaram a necessidade de maior estrutura e planejamento para a retomada das atividades; a necessidade de maior agilidade por parte do governo para o estabelecimento de medidas; flexibilização do *lockdown*, proibindo a circulação, quando necessário, apenas de indivíduos mais susceptíveis a contraírem o vírus, como idosos e pessoas com comorbidades; e necessidade de decisões mais pensadas e menos políticas.

5 CONCLUSÃO

O objetivo geral do presente estudo foi atingido com êxito, a saber: analisar os impactos da COVID-19 no setor de transportes na perspectiva de gestores, sob uma abordagem qualitativa e no nível individual de análise, ainda pouco explorada no tocante a essa temática. Ademais, obteve-se sucesso no alcance dos objetivos específicos. Detalharam-se as adaptações que foram necessárias nas operações do setor de transporte frente às demandas impostas pela pandemia de COVID-19 e os seus consequentes impactos. Por fim, analisaram-se as perspectivas dos gestores no tocante à atuação dos governos federal, estadual e municipal no ramo de transporte durante a pandemia, bem como sugestões do que poderia ser feito a fim de mitigar impactos negativos nesse setor.

Os resultados apontaram que, embora as adaptações de higienização durante a pandemia sejam comuns ao setor de transporte e a outros setores da economia, e a despeito de seus benefícios no combate à doença, as mesmas podem gerar consequências operacionais negativas, em especial no transporte aéreo no que diz respeito ao tempo entre um embarque e outro. Os resultados também apontaram que o transporte de passageiros, tanto aéreo quanto rodoviário, foi o mais impactado negativamente, se comparado ao transporte de cargas, levando empresas de transporte de passageiros a agir no sentido de redução de custos para mitigar os efeitos da redução de viagens e da redução de ocupação de veículos e aeronaves. Os resultados sugerem que as empresas de transporte de cargas, tanto aéreas quanto rodoviárias, não foram tão afetadas negativamente, haja vista que o transporte de cargas tende a permanecer ou até mesmo se elevar, a despeito das restrições de mobilidade social, em especial cargas farmacêuticas e hospitalares.

Dentre os principais impactos da pandemia de COVID-19 no setor de transporte, levantados por meio das entrevistas, destacou-se a elevação dos custos operacionais, em especial em decorrência da elevação do preço do combustível. Todavia, a despeito desse impacto específico, os gestores das empresas de transporte de passageiros e de cargas, tanto aéreo quanto rodoviário, salientaram que têm conseguido cumprir, satisfatoriamente, as suas obrigações trabalhistas e tributárias durante a pandemia. Por fim, as perspectivas dos entrevistados, ao avaliarem a atuação dos governos federal, estadual e municipal no enfrentamento da pandemia, mostraram-se heterogêneas, provavelmente vinculadas a preferências e divergências políticas. Dentre as sugestões de melhoria no enfrentamento da pandemia, de acordo com o ponto de vista dos entrevistados, destacaram-se: a necessidade de

maior estrutura e planejamento para a retomada das atividades; a necessidade de maior agilidade por parte do governo para o estabelecimento de medidas; flexibilização do *lockdown*; e menor politização das decisões governamentais.

Acredita-se que o presente estudo contribui para a literatura da área em dois principais aspectos. Primeiramente, do ponto de vista teórico, este estudo contribui para a produção científica acerca de um tema ainda considerado recente e, também, por colaborar na redução da escassez de pesquisas que tratem da temática sob uma abordagem qualitativa e no nível de análise individual, haja vista que os estudos científicos desenvolvidos, até então, apresentam, majoritariamente, impactos da COVID-19 em diversos setores da economia, dentre eles o setor de transportes, entretanto tendo como principal fonte de dados relatórios quantitativos de órgãos governamentais e bancos de dados públicos relativos ao tema, tanto nacional quanto internacionalmente.

Segundo, do ponto de vista prático e gerencial, o presente estudo contribui ao gerar discussão que pode servir de base para futuras tomadas de decisão a nível macro, do ponto de vista governamental, e a nível micro, do ponto de vista das ações individuais de empresas do setor. Com o atual contexto de globalização, a tendência é que crises econômicas e de saúde se espalhem por todo o mundo de forma rápida. Dessa forma, a discussão gerada acerca dos impactos da pandemia no setor de transporte, da atuação governamental e do que precisaria ser feito durante o enfrentamento, sob uma abordagem qualitativa de acordo com a perspectiva daqueles diretamente ligados à gestão de empresas do ramo, mostra-se importante para ações futuras e possíveis novas pesquisas acerca do tema.

Entre as limitações do estudo, cabe destacar o fato de não terem sido explorados os pareceres de gestores de empresas de transporte ferroviário e aquaviário, o que poderia gerar perspectivas complementares. Nesse sentido, sugere-se, como oportunidades de pesquisas futuras, que novos estudos qualitativos sejam desenvolvidos sobre a temática, com maior escopo representativo do setor de transporte e com representantes não apenas de empresas de transporte, mas, também, de usuários dos serviços de transporte.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial**. 5. ed. Porto Alegre: Bookman, 2007.

BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID. **Transporte público segue indispensável mesmo na pandemia**. 2020. Disponível em: <https://www.iadb.org/pt/noticias/transporte-publico-segue-indispensavel-mesmo-na-pandemia>. Acesso em: 02 fev. 2021.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BRASIL. Medida Provisória n. 1.045, de 28 de abril de 2021. **Diário Oficial da União**, Brasília,DF. Disponível em <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/medida-provisoria-n-1.045-de-27-de-abril-de-2021-316257308>>. Acesso em 30 mai 2021

BRASIL. Ministério da Saúde. **Resposta nacional e internacional de enfrentamento ao novo coronavírus**. 2020a. Disponível em: <https://coronavirus.saude.gov.br/linha-do-tempo/>. Acesso em: 19 jan. 2021.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto Nº 10.282**, de 20 de março de 2020b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm. Acesso em: 19 jan. 2021.

BRASIL. Presidência da República. **Lei Nº 13.979**, de 06 de fevereiro de 2020c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/Lei/L13979.htm. Acesso em: 19 jan. 2021.

CÂMARA BRASILEIRA DA ECONOMIA DIGITAL – camara-e.net. **Índices e indicadores do mercado online**, 2021. Disponível em: <https://www.mccenet.com.br/#:~:text=O%20QUE%20%C3%89%20O%20MCC,pre%C3%A7os%20do%20varejo%20online%20brasileiro>. Acesso em: 10 jul. 2021.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Brasil desperdiça dois terços do seu potencial hidroviário**. 2019. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/brasil-desperdica-dois-tercos-do-potencial-hidroviario>. Acesso em: 28 dez. 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Estudos e Pesquisas**. 2020. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em: 7 jan. 2021.

COUNCIL OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT PROFESSIONALS – CSCMP. **Supply Chain Management Definitions and Glossary**. 2010. Disponível em: https://cscmp.org/CSCMP/Academia/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms/CSCMP/Educate/SCM_Definitions_and_Glossary_of_Terms.aspx?hkey=60879588-f65f-4ab5-8c4b-6878815ef921. Acesso em: 19 jan. 2021.

CHIZZOTTI, A. Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais. Petrópolis, Vozes, 2006.

FIGUEIREDO, K. **Da distribuição física ao supply chain management: o pensamento, o ensino e as necessidades e capacitação em logística.** ILOS, 1998. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/da-distribuicao-fisica-ao-supply-chain-management-o-pensamento-o-ensino-e-as-necessidades-de-capacitacao-em-logistica-2/>. Acesso em 28 dez. 2020.

FIOCRUZ, **Boletim observatório Covid-19**, 2020. Disponível em: https://portal.fiocruz.br/sites/portal.fiocruz.br/files/documentos/boletim_covid_6meses.pdf. Acesso em: 21 dez. 2020

GIL, A. C. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GONÇALVES, E. P. **Iniciação à pesquisa científica**. 3. ed. Campinas: Alínea, 2003.

GOOGLE. **COVID-19: Relatórios de mobilidade da comunidade**, 2021. Disponível em: <https://www.google.com/covid19/mobility/>. Acesso em: 24 jan. 2021.

JATOBÁ, M. Reajuste do preço da gasolina eleva preços de alimentos. **Folha de Pernambuco**, Recife 24 fev. 2021. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/economia/gasolina-ja-eleva-precos-de-alimentos/173832/> Acesso em: 02 jul. 2021.

KAUARK, F. S.; MANHÃES, F. C.; MEDEIROS, C. H. **Metodologia da Pesquisa: Um guia prático**. Itabuna-BA: Via Litterarum, 2010.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. Ed. São Paulo: Editora Atlas S. A., 2003.

LIMA, G. C. L. de S.; CARVALHO, G. S. D. de; FIGUEIREDO, M. Z. A incompletude dos contratos de ônibus nos tempos da COVID-19. **Revista de Administração Pública – RAP**, v. 54, n. 4, p. 994-1009, 2020.

MCC-ENET. **Índice de Faturamento Online**- Março de 2021. Disponível em: <https://www.mccenet.com.br/indice-de-faturamento-online>. Acesso em 11 de jun de 2021

MONTES CLAROS. **Decreto nº. 4.046**, de 20 de maio de 2020. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/decreto/com-numero/decreto-n-4046-de-20-de-maio-de-2020>. Acesso em: 19 jan. 2020.

MONTES CLAROS, Prefeitura Municipal de. Aspectos gerais. Montes Claros, 2020. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/cidade/aspectos-gerais>. Acesso em 21 ago. 2021.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA – ONTL. **Boletins de Logística**. 2020. Disponível em: <https://ontl.epl.gov.br/publicacoes/boletins-de-logistica/>. Acesso em: 15 out. 2020.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE – OMS. **WHO Coronavirus Disease (COVID-19) Dashboard**. 2021. Disponível em: <https://covid19.who.int/>. Acesso em: 27 jul. 2021.

SENHORAS, E. M. Coronavírus e o papel das pandemias na história humana. **Boletim de Conjuntura**, p. 31-34, 2020.

SILVEIRA, Marcio Rogério. **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Editora Expressão Popular, 2011.

SINGH, S.; KUMAR, R.; PANCHAL, R.; TIWARI, M. K. Impact of COVID-19 on logistics systems and disruptions in food supply chain. **International Journal of Production Research**, p. 1-16.

TARDIVO, A.; MARTÍN, C. S.; ZANUY, A. C. COVID-19 impact in transport, an essay from the railways' systems research perspective. **European Rail Research Network of Excellence – EURNEX**, Preprint. p. 1-16.

TIRACHINI, A.; CATS, O. COVID-19 and Public Transportation: Current Assessment, Prospects, and Research Needs. **Journal of Public Transportation**, v. 22, n. 1, p. 1-21, 2020.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

WANKE, P. O papel do transporte na estratégia logística. **ILOS**, 2000. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/o-papel-do-transporte-na-estrategia-logistica/#:~:text=Mesmo%20com%20o%20avan%C3%A7o%20de,certo%20ao%20menor%20custo%20poss%C3%ADvel>. Acesso em: 19 jan. 2021.

WORLD RESOURCES INSTITUTE – WRI. **Cidades e operadores compartilham soluções para transformar sistema de ônibus após Covid-19**. 2020a. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/content/cidades-e-operadores-compartilham-solu%C3%A7%C3%B5es-para-transformar-sistema-%C3%B4nibus-ap%C3%B3s-covid-19>. Acesso em: 22 jan. 2020.

WORLD RESOURCES INSTITUTE – WRI. **Bicicletas têm papel crucial na resiliência das cidades durante crise da Covid-19**. 2020b. Disponível em: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/bicicletas-tem-papel-crucial-na-resiliencia-das-cidades-durante-crise-da-covid-19>. Acesso em: 21 jan. 2021.

YIN, R. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

APÊNDICE: Roteiro semiestruturado de entrevista.

ROTEIRO DE ENTREVISTA

PARTE 1: IDENTIFICAÇÃO DO ENTREVISTADO

Local, dia e horário da entrevista:

Cargo/função:

Idade:

Escolaridade e área de formação:

Tempo de empresa:

PARTE 1: ADAPTAÇÕES NECESSÁRIAS NA EMPRESA

1) Quais mudanças e adaptações foram necessárias nas operações da empresa frente às demandas impostas pela pandemia de COVID-19?

2) Quais foram as principais medidas e estratégias tomadas pela empresa para amenizar os impactos negativos? Por exemplo, houve redução de jornada de trabalho ou suspensão temporária de contratos de trabalho? Houve a criação de promoções para reduzir os impactos da queda da demanda? Houve a necessidade de solicitar crédito? Qual foi a quantidade de demissões até o momento, caso se aplique?

PARTE 2: IMPACTOS DA COVID-19 NA EMPRESA

3) Quais foram os principais impactos negativos da COVID-19 na empresa até o momento? Por exemplo, qual foi a redução da demanda ou do faturamento?

4) Qual decreto federal, estadual ou municipal relacionado ao período da pandemia, na sua opinião, gerou maior impacto às operações da empresa até o momento? O que esse decreto demandava ou restringia?

5) Quão bem, na sua opinião, a empresa tem cumprido suas obrigações durante a pandemia como, por exemplo, folha de pagamento, financiamentos, tributos, fornecedores, aluguéis etc.?

6) Você acredita que os prejuízos causados pela COVID-19 na empresa permanecerão por quanto tempo?
Tenho boa perspectiva.

7) Superada a pandemia, qual a sua expectativa de tempo para que a empresa volte aos níveis de demanda e de faturamento anteriores à pandemia?

PARTE 3: AVALIAÇÃO DA ATUAÇÃO DO GOVERNO

8) Como você avalia a atuação dos governos federal, estadual e municipal no apoio a empresas do setor de transporte durante a pandemia?

9) Quais medidas, na sua opinião, poderiam ser tomadas pelos governos federal, estadual e municipal para apoiar empresas do setor de transporte no Brasil durante o enfrentamento dos prejuízos causados pela COVID-19?