

BARREIRAS À IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO NA GRANDE FLORIANÓPOLIS

Milena Pales Quaresma de Oliveira
Bernardo Meyer
Nairon Nicolás da Silva Gomes
Ana Cristina de Amorim

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Florianópolis – SC, Brasil

Este estudo tem como objetivo analisar de que forma as barreiras apresentadas no modelo de Wu, Ramesh e Howlett (2014) impactaram na implementação de Políticas Públicas sugeridas pelo PLAMUS na Grande Florianópolis. O referencial teórico utilizado baseia-se em mobilidade urbana, políticas públicas e barreiras de implementação. Essa pesquisa teve caráter qualitativo e descritivo, foram utilizados dados primários, obtidos por meio de entrevistas semiestruturadas, além de dados secundários provenientes de documentos oficiais e relatórios. Os principais resultados da pesquisa evidenciaram que as barreiras políticas, como o fraco apoio político e a oposição burocrática, foram as mais impactantes na não implementação de Políticas Públicas sugeridas pelo Plamus. Em seguida, as barreiras analíticas, relacionadas à ausência de concretização do plano e à falta de atualização legislativa, e por último as barreiras operacionais, como a limitação de recursos financeiros e a fragilidade da coordenação entre os municípios. Constatou-se que o PLAMUS, mesmo com um plano tecnicamente sólido, teve sua implementação prejudicada pela falta de alinhamento entre os atores políticos e pela ausência de estrutura de governança integrada. Como contribuição teórica, este estudo oferece percepções para gestores públicos sobre como superar as barreiras de implementação de políticas públicas complexas, como as de mobilidade urbana.

Palavras-chave: Plamus; mobilidade urbana; barreiras de implementação

BARRERAS A LA IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD URBANA: UN ESTUDIO EN LA GRAN FLORIANÓPOLIS

Este estudio tiene como objetivo analizar de qué manera las barreras presentadas en el modelo de Wu, Ramesh y Howlett (2014) impactaron en la implementación de políticas públicas sugeridas por el PLAMUS en la Gran Florianópolis. El marco teórico se basa en la movilidad urbana, las políticas públicas y las barreras de implementación. La investigación tiene un enfoque cualitativo y descriptivo, utilizando datos primarios obtenidos mediante entrevistas semiestructuradas, además de datos secundarios provenientes de documentos oficiales e informes. Los principales resultados evidencian que las barreras políticas, como el débil apoyo político y la oposición burocrática, fueron las que más impactaron en la no implementación de las políticas públicas propuestas por el PLAMUS. En segundo lugar, se identificaron las barreras analíticas, relacionadas con la falta de concreción del plan y la ausencia de actualización legislativa, y por último, las barreras operativas, como la limitación de recursos financieros y la fragilidad en la coordinación entre los municipios. Se constató que el PLAMUS, a pesar de ser un plan técnicamente sólido, tuvo su implementación obstaculizada por la falta de alineación entre los actores políticos y la ausencia de una estructura de gobernanza integrada. Como contribución teórica, este estudio ofrece perspectivas para gestores públicos sobre cómo superar las barreras en la implementación de políticas públicas complejas, como las de movilidad urbana.

Palabras clave: Plamus; movilidad urbana; barreras de implementación.

BARRIERS TO THE IMPLEMENTATION OF PUBLIC POLICIES FOR URBAN MOBILITY: A STUDY IN GREATER FLORIANÓPOLIS

This study examines how the barriers outlined in the model developed by Wu, Ramesh, and Howlett (2014) affected the implementation of public policies proposed by PLAMUS in the Florianópolis Metropolitan Area. The theoretical framework is grounded in urban mobility, public policy analysis, and barriers to policy implementation. This research adopts a qualitative and descriptive approach, drawing on primary data collected through semi-structured interviews and direct observation, alongside secondary data from official documents and reports. The findings indicate that political barriers—such as weak political support and bureaucratic resistance—had the greatest impact. Next, analytical barriers, related to the lack of plan concretization and legislative update, and finally operational barriers, such as financial resource limitations and fragility of coordination between municipalities. Despite its technical robustness, PLAMUS faced significant implementation challenges due to a lack of political alignment and the absence of an integrated governance structure. As a theoretical contribution, this study offers valuable insights for public administrators seeking to overcome the obstacles associated with implementing complex public policies, particularly in the domain of urban mobility.

Keywords: PLAMUS; urban mobility; implementation barriers.

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana nas grandes cidades enfrenta desafios cada vez mais complexos, incluindo congestionamentos intensos, transporte público deficiente e falta de integração modal (Judith *et al.*, 2023). Com o crescimento urbano acelerado, a distância percorrida pelos veículos particulares aumenta significativamente, intensificando problemas como poluição, ruído e uso desordenado do espaço urbano. Além disso, a superlotação das metrópoles agrava essas dificuldades, resultando em tempos de deslocamento prolongados e maior pressão sobre os sistemas de transporte público e privado (Soliani *et al.*, 2023).

A Região Metropolitana de Florianópolis, situada no estado de Santa Catarina, não foge à regra. Há anos, enfrenta uma crise de mobilidade urbana caracterizada por desafios no transporte público e congestionamentos severos, especialmente durante os horários de pico. Nessas condições, os principais pontos críticos de tráfego tornam-se evidentes, prejudicando a fluidez e a eficiência do deslocamento urbano (NSC Total, 2024). Diante dessa realidade, em 2014, o Governo do Estado de Santa Catarina desenvolveu o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus), com o objetivo de analisar cenários de desenvolvimento urbano e propor alternativas estruturais para aprimorar o transporte na região.

Concluído em 2015, o Plamus tornou-se um referencial para as discussões sobre mobilidade metropolitana. No entanto, apesar de sua importância, suas diretrizes ainda não foram implementadas, revelando desafios na concretização das ações propostas.

A ausência de implementação das diretrizes do Plamus suscita questionamentos sobre os fatores que impediram sua execução. Estudos anteriores fornecem pistas sobre os desafios enfrentados. Por exemplo, Meyer, Günther e Schreiner (2018) destacam que interesses individuais podem inviabilizar grandes projetos, enquanto Meyer e Günther (2019) indicam que a atuação do controle externo dificultou, inicialmente, a busca por soluções inovadoras para os problemas de mobilidade urbana da região. Esses entraves reforçam a necessidade de uma análise aprofundada sobre os obstáculos específicos que impediram a aplicação do plano.

Com isso, este estudo busca responder à seguinte questão: **quais barreiras impactaram a implementação das políticas públicas de mobilidade urbana propostas pelo Plamus na Região Metropolitana de Florianópolis?**

Para responder a essa questão, o objetivo é investigar como as barreiras apresentadas no modelo de Wu, Ramesh e Howlett (2014) influenciaram a implementação das políticas públicas de mobilidade sugeridas pelo Plamus na Grande Florianópolis. Além disso, pretende-se fornecer uma contribuição teórica ao discutir formas de superação desses desafios na gestão pública.

A pesquisa adota uma abordagem qualitativa e descritiva, com base na coleta de dados primários obtidos por meio de entrevistas semiestruturadas e observação direta. Além disso, utiliza dados secundários extraídos de documentos oficiais e relatórios técnicos. A metodologia adotada permite identificar e categorizar as barreiras que dificultam a implementação do plano, possibilitando uma compreensão mais aprofundada dos fatores que influenciam a execução das políticas públicas.

Este artigo contribui para o estado da arte do tema ao aprofundar a análise das barreiras que dificultam a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana (Wu *et al.*, 2014), especificamente na Região Metropolitana de Florianópolis. Enquanto estudos anteriores já apontaram desafios gerais na mobilidade urbana e no planejamento estratégico, este trabalho agrega valor ao identificar e classificar essas barreiras com base no modelo de Wu, Ramesh e Howlett (2014) em um caso específico e no contexto brasileiro.

A contribuição teórica ocorre ao estabelecer uma conexão entre a literatura sobre mobilidade urbana e a gestão pública de implementação de políticas. Ao incorporar referências clássicas como Vasconcellos (2014), Lopes (2020) e Carvalho (2016), o artigo fortalece a base conceitual, expandindo a discussão sobre como fatores políticos, analíticos e operacionais continuam evidentes no campo empírico e continuando como barreiras para o sucesso de um plano urbano tecnicamente sólido.

Além disso, ao utilizar uma abordagem qualitativa e descritiva, com dados obtidos por meio de entrevistas e análise documental, o estudo avança no campo metodológico ao fornecer um diagnóstico específico da implementação do Plamus. Esse diagnóstico pode servir como base para futuras pesquisas comparativas sobre a eficácia de planos urbanos em diferentes contextos metropolitanos.

Por fim, a pesquisa oferece *insights* práticos para gestores públicos, destacando soluções potenciais para superar barreiras na execução de políticas urbanas. Dessa forma, não apenas contribui para a compreensão acadêmica do problema, mas também fornece diretrizes aplicáveis para aprimorar a governança e a gestão da mobilidade urbana.

Por fim, para garantir uma organização clara, o artigo foi estruturado em cinco seções: introdução, apresentando o contexto, a relevância do tema, o objetivo do estudo e um panorama dos resultados; referencial teórico, abordando a mobilidade urbana e as barreiras à implementação de políticas públicas; metodologia da pesquisa; apresentação e discussão dos resultados; e considerações finais

2. REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Mobilidade urbana

A mobilidade urbana envolve múltiplas dimensões, incluindo infraestrutura, transporte e desigualdades sociais. Para Reis e Vêras (2024), o deslocamento urbano é condicionado por fatores socioeconômicos e territoriais, evidenciando a relação entre mobilidade e vulnerabilidade. Vasconcellos (2014), por sua vez, define mobilidade como a capacidade de se deslocar pela cidade, considerando transporte, infraestrutura e uso do solo. Ambos reconhecem sua complexidade, mas com enfoques distintos: enquanto Reis e Vêras destacam as desigualdades, Vasconcellos enfatiza o planejamento integrado e sustentável.

Enfrentando, Carvalho (2016) evidencia que o desafio maior para implementação de uma solução integrada para mobilidade urbana é transformar o arcabouço legal aprovado recentemente, em estruturas de mobilidade que efetivamente venham trazer ganhos para a população, principalmente em termos da redução das externalidades negativas e da melhoria das condições de mobilidade das pessoas.

Um projeto de mobilidade urbana sustentável requer meios de transporte eficientes e integrados, abrangendo infraestrutura e serviços para o transporte público, privado e de mercadorias (Schroder; Gotzler, 2021). Cabe às autoridades locais implementar essas políticas, considerando prioridades e pressões socioeconômicas específicas (Thaller *et al.*, 2021). O planejamento urbano sustentável busca atender às necessidades básicas, de lazer e trabalho, com serviços acessíveis a pé ou próximos ao espaço de vida dos cidadãos (Calafiore *et al.*, 2022).

Apesar da visão negativa, o transporte público ainda é considerado um modo inteligente, eficiente e sustentável, com impactos relevantes na mobilidade urbana (Ribeiro; Fonseca; Santos, 2020). O tema ganhou destaque nos debates sobre o desenvolvimento urbano (Silva, 2020), mas ainda é pouco explorado na área da administração. A adoção limitada de políticas sustentáveis no Brasil também se relaciona com incentivos ao transporte individual, como isenções fiscais, subsídios à gasolina e estacionamentos gratuitos (Rodrigues *et al.*, 2022).

As discussões que envolvem a cidade contemporânea, e que abordam a mobilidade urbana, ultrapassam as questões técnicas e econômicas, e a mobilidade urbana torna-se elemento imprescindível para o alcance do desenvolvimento urbano e sustentável, bem como da qualidade de vida da população, da inclusão social, do desenvolvimento local e do direito à cidade (Nader, 2019; Coelho, 2020).

Ao nível organizacional, a mobilidade urbana é um assunto complexo por envolver variadas instituições – governamentais, operadores privados e organizações da sociedade civil. Além disso, envolve diversos tipos de serviço – transportes coletivos, transportes não motorizados,

infraestrutura dos modos de transportes, passeio público e serviços de informação – o que torna a sua complexidade ainda superior (Morais; Santos, 2020).

Portanto, a mobilidade urbana tornou-se um dos temas recorrentes nas discussões sobre modelos de desenvolvimento das cidades (Silva, 2020). Apesar disso, ainda há poucas publicações na área da administração que abordem a temática em profundidade. A falta de sucesso na adoção de políticas de mobilidade urbana sustentável no Brasil também pode ser explicada pelas políticas adotadas nos últimos anos para facilitar o acesso aos veículos particulares, como a redução de impostos para aquisição de veículos, subsídios à gasolina ou estacionamentos gratuitos (Rodrigues *et al.*, 2022)

2.2 Políticas públicas de mobilidade urbana

A importância da mobilidade urbana pode ser materializada por meio das políticas públicas criadas para garanti-la. Com a aprovação da Lei nº 12.587/2012 (alteração Lei nº 14.000, de 19 de maio de 2020), que regulamenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), os municípios com mais de 20 mil habitantes, bem como os obrigados pelo Estatuto da Cidade, devem elaborar e apresentar seus Planos de Mobilidade, sob pena de não receberem recursos da União para investimentos em projetos relacionados ao tema (Brasil, 2020).

Lopes (2020, p. 63) destaca que a publicação da PNMU em 2012 ampliou o debate sobre mobilidade urbana, que antes se limitava ao transporte coletivo. Devido à heterogeneidade regional do Brasil, cada área desenvolve seu Plano de Mobilidade Urbana de acordo com suas características e necessidades. Assim, é crucial planejar e implantar melhorias de médio e longo prazo para otimizar a alocação de recursos públicos (Lopes, 2020):

Implementar políticas públicas e adotar ações efetivas a curto, médio e longo prazo é fundamental para viabilizar maior aporte de recursos financeiros na mobilidade urbana; e apenas um planejamento consistente da mobilidade urbana é que pode propiciar que os recursos sejam aplicados com eficiência, sendo convertidos em benefícios imediatos para a população (Lopes, 2020, p.63).

Martins (2021) destaca a necessidade de maior aproximação dos entes governamentais, privados e sociedade para consolidação de estratégias que permitam o alcance de objetivos que visam o desenvolvimento da região. Um ponto importante é a participação da sociedade no planejamento, na implementação, no monitoramento e na avaliação de estratégias de mobilidade urbana sustentável e políticas públicas, pois são as pessoas que colherão os frutos da política pública implementada (Meira *et al.*, 2020).

O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis (Plamus) foi elaborado pelo Governo de Santa Catarina, com participação dos municípios e apoio técnico-financeiro do

BNDES, visando orientar o desenvolvimento urbano para cidades mais conectadas e com melhor qualidade de vida (Plamus, 2015). Coordenado por Cássio Taniguchi, então superintendente da SUDERF, o plano previa investimentos de até R\$ 4,6 bilhões em infraestrutura de transporte, incluindo corredores exclusivos para ônibus (BRT), a reativação da Ponte Hercílio Luz, obras viárias e ciclovias.

O Plano de Mobilidade Urbana de Florianópolis atualmente em vigência foi aprovado em 2015 e tem sua regulamentação pautada na lei do Plano Diretor de Florianópolis, Lei Complementar nº 482/2014, na Lei Federal nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e na Lei Federal nº 10.257/2001, o Estatuto das Cidades. Em 2019, foi iniciado o processo de revisão do Plano de Mobilidade Urbana de 2015, onde já se previa a atualização e aprofundamento das pesquisas que o baseiam. Entre as pesquisas desenvolvidas desde então e que servirão como base para o processo de revisão, destaca-se o Plamus, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Grande Florianópolis, 2015 (Replan).

O estudo contou com a participação do Governo do Estado de Santa Catarina, por meio de Acordo de Cooperação Técnica coordenado pela SC Parcerias, e representantes das prefeituras dos municípios envolvidos, além do engajamento de diversas secretarias e agências estaduais. O Plamus envolveu pesquisas de campo e mapeamento dos fluxos de deslocamento em 13 municípios da Grande Florianópolis, conforme Figura 1, com o objetivo de identificar soluções de mobilidade, propor modelos de viabilização, estruturar um modelo institucional de gestão integrada e, por fim, apresentar um plano de implementação (Plamus, 2014).

Figura 1 – Região de estudo do Plamus



Fonte: Plamus, 2014.

O Plamus foi implementado com base no Censo Populacional de 2010 (Plamus, 2014). A Tabela 1 apresenta um comparativo populacional dos últimos doze anos, evidenciando o crescimento expressivo dos municípios da Grande Florianópolis. De acordo com os dados

mais recentes da IBGE (2023), observa-se um aumento significativo da população, variando de aproximadamente 27,53% em Florianópolis, e 62,09% em Palhoça, o que reforça a necessidade de revisão e atualização das diretrizes do plano.

Tabela 1- Densidade demográfica

Evolução populacional dos municípios da Grande Florianópolis entre 2010 e 2022			
Município	População 2010	População 2022	Crescimento Populacional
Florianópolis	421.240	537.213	27,53%
São José	209.804	270.295	28,83%
Palhoça	137.334	222.598	62,09%
Biguaçu	58.206	76.773	31,9%
Santo Amaro da Imperatriz	19.823	27.272	35,58%
Antônio Carlos	7.458	11.224	50,5%
Águas Mornas	5.548	6.743	21,54%
São Pedro de Alcântara	4.704	5.776	22,79%
Governador Celso Ramos	12.999	16.915	30,13%
Anitápolis	3.214	3.593	11,79%
Rancho Queimado	2.748	3.279	19,32%
São Bonifácio	3.008	2.946	-2,06%
Angelina	5.250	5.358	2,05%

Fonte: elaboração própria (2024).

A implementação de políticas públicas visa responder a problemas sociotécnicos com soluções aprimoradas (Lima; D’Ascenzi, 2013), o que se revela particularmente desafiador diante das restrições de investimento em mobilidade urbana sustentável (Hickman *et al.*, 2013). Tais políticas impactam diretamente o bem-estar social (Pero; Stefanelli, 2015) e estão vinculadas ao direito à cidade, configurando-se como instrumento central do desenvolvimento urbano e da promoção da sustentabilidade em suas dimensões social, econômica e ambiental (Esteves *et al.*, 2015).

Hu (2015) destaca que os espaços urbanos enfrentam o desafio–oportunidade de integrar sustentabilidade ambiental e competitividade econômica por meio de políticas que respondam a temas como mobilidade, espaços públicos, resíduos, equidade e novos mercados. No entanto, o controle externo dificulta a atuação do governo frente à multiplicidade de atores envolvidos na implementação, muitos fora de sua supervisão direta (DiIulio, 2014; Kettl, 2016), ao passo que a ausência de liderança metropolitana e os conflitos de interesses comprometem o arranjo institucional necessário à efetivação das políticas (Rode, 2017).

A ausência de participação pública no processo de formulação pode comprometer a legitimidade das políticas, gerando a percepção de que não possuem respaldo social — fator crucial para seu desenvolvimento e implementação eficaz (Merad; Trump, 2018). Além disso, a atuação de autoridades de transporte despreparadas e a fragmentação da governança dificultam a efetivação de estratégias sustentáveis, mesmo quando bem elaboradas (Canitez, 2019).

É importante que prefeituras municipais se baseiem nas diretrizes apontadas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, como um eixo da política de desenvolvimento urbano, buscando romper com as antigas práticas do urbanismo brasileiro que replicam o modelo das grandes cidades e priorizando fluxo de trânsito para automóveis (Carvalho, *et al.*, 2020), mas que seja realizado um diagnóstico completo das necessidades da população e das especificidades de cada cidade. Embora haja avanços no reconhecimento do tema da mobilidade urbana por parte do Poder Público Federal, há fragilidades nessa política que comprometem a sua efetividade (Moraes; Santos, 2020).

Em que pese as considerações sobre as políticas públicas de mobilidade urbana, muito ainda há de se discutir acerca das barreiras que podem impossibilitar a implementação destas, para se conhecer o objeto do presente estudo, assunto este que será discutido no item seguinte.

2.3 Barreiras à implantação de políticas públicas

A implementação de políticas públicas é uma tarefa complexa, cujos desafios variam conforme o contexto e o tipo de política. Nesta seção, abordam-se as barreiras à implementação, segundo Wu *et al.* (2014), que destacam o papel do Estado como essencial, mas frequentemente limitado, já que sua participação na formulação e no apoio à implementação nem sempre é formalizada, gerando barreiras políticas e operacionais.

Wu *et al.* (2014) exploraram as barreiras comuns na implementação de políticas públicas, identificando três principais: (a) lentidão burocrática; (b) fraco apoio político e oposição burocrática; e (c) baixo incentivo à implementação. As barreiras de competência analítica incluem indefinição de missões, mudanças de prioridades e má concepção. Já as barreiras de capacidade operacional envolvem limitações de recursos, gestão inadequada, falta de coordenação e planos operacionais pouco claros (Wu *et al.*, 2014), *vide* Quadro 1.

Quadro 1- Barreiras de implementação típicas

PROBLEMA	DESCRIÇÃO
Barreiras políticas (de suporte e autorização)	
Autorização lenta	Planos e mobilização de recursos avançam lentamente, devido à existência de múltiplos pontos de veto entre os <i>stakeholders</i> em uma rede, tornando o progresso difícil.
Fraco apoio político	Os planos podem progredir e até mesmo atingir níveis moderados de sucesso na fase de projeto-piloto, enquanto “voam sob o radar” de políticos importantes com interesses opostos, até que o programa comece a ser “ampliado”.
Oposição burocrática	Figuras fundamentais na rede de órgãos encarregadas de implementar uma política pública retardam ou sabotam a implementação, devido à baixa prioridade do projeto, falta de incentivos e/ou interesses conflitantes.
Fracos incentivos ao implementador	Os implementadores locais (executivos de coordenação do governo local ou o pessoal de linha de frente de órgãos), que não foram consultados durante a fase de tomada de decisão, não têm adesão ou incentivos adequados para cumprir com as diretivas a partir de seu nível de atuação.
Barreiras de competência analítica	
Missões vagas ou múltiplas	A natureza intersetorial dos planos e da implementação leva ao acobertamento dos objetivos conflitantes ou a não especificação clara das permutas em termos operacionais.
Mudanças de prioridades	Trocas feitas durante a tomada de decisão da política pública – por exemplo, entre as dimensões ambientais e econômicas de um problema – poderão ter de ser reconsideradas em função de mudanças nas condições econômicas e políticas.
Má concepção	Programas sociais ou ambientais que provavelmente não vão funcionar como o esperado, devido a diversos obstáculos deixados sem solução na concepção do programa; a falha está mais do que determinada – ou seja, ela vai ocorrer se qualquer das barreiras for ignorada.
Viabilidade desigual	Diferentes componentes dos planos integrados podem estar operacionalmente ligados - um só pode avançar se todos estiverem juntamente presentes, sujeitando as operações ao “elo mais fraco”.
Barreiras de capacidade operacional	
Limitações de fundos	O envio dos fundos necessários para a implementação dos planos aprovados demora para ser concretizado, impedindo o progresso, enquanto os elementos-chave da situação mudam na prática e/ou os apoiadores iniciais desanimam e abandonam os esforços.
Má estrutura de gestão ou capacidade de coordenação de rede	Precedentes de coordenação deficiente entre os principais órgãos – exacerbados no caso de parcerias intersetoriais – tornam as decisões de rotina lentas e a implementação disfuncional.
Falta de clareza nos planos operacionais	Planos aprovados e financiados são mal administrados devido à má especificação de papéis, responsabilidades e prestação de contas. O problema é muitas vezes agravado por sistemas de supervisão e informação deficientes.

Fonte: adaptado de Wu *et al.*, 2014.

A Figura 1 apresenta as atribuições das dimensões analítica, operacional e política. A dimensão analítica foca na formulação de políticas alinhadas à realidade social, econômica e ambiental; a operacional busca viabilizar sua execução com base nos recursos disponíveis; e a política garante apoio institucional para sua implementação (Wu *et al.*, 2014).

Ao detalhar as barreiras, a primeira categoria, “barreiras políticas de suporte e autorização”, envolve a falta de apoio político e burocrático, como múltiplos vetos entre *stakeholders*, baixa prioridade e interesses conflitantes, afetando a legitimidade da política pública. A segunda, “barreiras de competência analítica”, refere-se à compreensão inadequada da política, o que pode comprometer sua concepção e operacionalização, destacando a capacidade de diagnóstico. A terceira, “barreiras de capacidade operacional”, abrange questões como pessoal, recursos financeiros e procedimentos, essenciais para implementar as políticas.

Tendo ciência das barreiras de implementação das políticas públicas, no item seguinte será apresentada a metodologia que deu suporte ao trabalho para o atingimento do objetivo proposto.

3. METODOLOGIA

Este capítulo apresenta o delineamento da pesquisa e o processo metodológico utilizado para a busca e análise dos dados. Esta pesquisa qualitativa e descritiva está baseada em um estudo de caso que utilizou entrevistas semiestruturadas, análise documental e observação como instrumento de coleta de dados.

A escolha pela abordagem qualitativa e descritiva justifica-se pela necessidade de compreender, em profundidade, as barreiras que dificultam a implementação de políticas públicas de mobilidade urbana. Esse tipo de investigação permite explorar nuances que métodos quantitativos não captam, sendo adequado para responder a questões específicas por meio de análises detalhadas e interpretativas (Oliveira *et al.*, 2020), que é o caso deste estudo. A pesquisa descritiva, conforme Gil (2014), é essencial para estudos voltados à atuação prática, tornando pertinente a adoção do estudo de caso para examinar a implementação do Plamus na Região Metropolitana de Florianópolis.

Quanto aos instrumentos de coleta e fonte de dados, nesta pesquisa utilizaram-se dados primários e secundários. Neste estudo, a coleta de dados foi realizada por meio de três diferentes instrumentos, a saber: (i) entrevistas semiestruturadas; (ii) levantamento de documentos; e (iii) observação direta (Creswell, 2021). Na fase de coleta é importante que se utilize fontes de dados confiáveis (Marconi; Lakatos, 2002), por este motivo foram selecionadas pessoas de referência sobre o objeto de estudo para compor a base de entrevistados da fonte de dados primários e, de forma complementar buscaram-se documentos oficiais ou de mídias de grande circulação como componentes da fonte de dados secundários para análise documental.

Nesta pesquisa, os dados primários foram oriundos de entrevistas semiestruturadas e da observação dos pesquisadores; e os dados secundários, tendo como base a análise documental. Em relação às entrevistas semiestruturadas, estas foram compostas por um roteiro com 7 perguntas (uma pergunta para descrever a experiência do entrevistado com a mobilidade urbana e seis relacionadas diretamente ao objeto de pesquisa), realizadas com atores que fizeram parte do grupo responsável pela implementação do Plamus.

Durante a entrevista, foi possível realizar a observação direta dos participantes e os dados foram anotados no diário de campo e seguiram o mesmo roteiro da entrevista. Nesta etapa da pesquisa, realizada no período de janeiro a fevereiro de 2024, foram realizadas oito entrevistas, totalizando cinco horas e quarenta e um minutos de entrevistas, transcritas em 55 páginas. Com atores da Gestão Pública, Especialistas do Plamus e Membros da Sociedade Civil, conforme o Quadro 2.

Quadro 2 – Caracterização dos entrevistados

Cargo	Classificação
Secretário de Transportes e Infraestrutura de Florianópolis	Gestor Público
Coordenador do Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Florianópolis	Gestor Público
COMDES	Gestor Público
Superintendente da SUDERF	Especialistas – Plamus
Ex-Superintendente da SUDERF	Especialistas – Plamus
Ex-Assessora Técnica SUDERF	Especialistas – Plamus
Pesquisadores do Observatório de Mobilidade Urbana	Membros da Sociedade Civil

Fonte: elaboração própria, 2024.

A escolha por entrevistas semiestruturadas permitiu flexibilidade para explorar as percepções dos entrevistados, ao mesmo tempo em que garantiu a cobertura dos tópicos essenciais para a pesquisa (Creswell, 2013). A diversidade dos entrevistados, englobando diferentes perspectivas (gestores, especialistas e sociedade civil), fortalece a triangulação dos dados e a validade dos achados.

3.1 Dados secundários: análise documental

Como fontes secundárias, foram utilizados documentos além do Relatório Final do Plamus, incluindo relatórios governamentais e legislação sobre mobilidade urbana relacionada ao Plamus. A seleção de documentos oficiais e de mídias de grande circulação foi motivada pela necessidade de utilizar fontes de dados confiáveis. O Quadro 3 apresenta a listagem dos documentos utilizados para esta pesquisa.

Quadro 3 – Legislação utilizada no estudo

Nome do documento	Órgão
Relatório Final - Consolidação das Propostas e Plano de Implementação (11/2014)	Governo de Santa Catarina
Lei Federal n.º 10.257 (10/07/2001)	Federal
Lei Federal n.º 10.587 (03/01/2012)	Federal
Lei Federal n.º 13.089 (12/01/2015)	Governo de Santa Catarina
Lei Complementar n.º 636 (09/2014)	Governo de Santa Catarina
Projeto do Transporte Integrado Metropolitano – TRIM (2016)	Governo de Santa Catarina
Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI (2021)	Governo de Santa Catarina

Fonte: elaboração própria, 2024.

O conjunto normativo utilizado no estudo, conforme o Quadro 2, tem como base a norma máxima do ordenamento jurídico pátrio, seguindo a hierarquia da pirâmide normativa (Lenza, 2022). Dessa forma, fez-se uso da legislação ordinária e federal, do plano de mobilidade urbana e do plano de desenvolvimento urbano integrado. A análise documental permitiu contextualizar o estudo, verificar a consistência das informações obtidas nas entrevistas e identificar as bases legais e normativas que regem o Plamus e a mobilidade urbana na região.

3.2 Análise dos dados

Para a análise dos dados coletados, foi empregada a técnica de análise de conteúdo proposta por Bardin (1977), que envolve três etapas principais, conforme Quadro 4:

Quadro 4 – Etapas da análise de conteúdo da pesquisa

Etapas	Descrição
Pré-análise	Definição dos dados a serem tratados (entrevistas e documentos). Seleção do material a ser utilizado: artigos científicos, revistas, jornais, entrevistas de tv, relatórios do Plamus, sites.
Exploração do material	Definição de categorias de análise (recorrência/ausência de menção as orientações cepalinas) e do material (expressão e semântica).
Tratamento dos resultados e interpretação	Análise qualitativa dos dados conforme as categorias analíticas. Identificar padrões, características e relações nas entrevistas e documentos analisados visando identificar as barreiras de implementação das Políticas Públicas sugeridas no Plamus, conforme a tipologia pelos autores, Wu <i>et al.</i> , (2014).

Fonte: elaboração própria, 2024.

A escolha do modelo analítico de Wu, Ramesh, Howlett e Fritzen (2014) para estruturar a fase de implementação a partir da identificação de três tipos principais de barreiras (políticas, analíticas e operacionais) foi crucial para os objetivos desta pesquisa. Este modelo permite analisar a lacuna entre planejamento e execução, integrando fatores contextuais, organizacionais e decisórios, e se mostrou mais adequado do que outros modelos que tendem a não problematizar suficientemente os desafios da implementação em contextos complexos.

3.3 Justificativa pela escolha do modelo analítico de Wu *et al.* (2014)

O modelo de ciclo de políticas públicas de Secchi (2014) tem ampla aplicação na análise de políticas no Brasil, com foco na estruturação sequencial do processo decisório. Essa abordagem é compatível com modelos de planejamento racional, como os de Ortúzar e Willumsen (2011), Bertolini (2012) e Hensher e Button (2008), que se concentram no desenho técnico de políticas de mobilidade urbana. No entanto, por priorizarem as etapas formais e projetivas da política, esses modelos não se dedicam de forma específica à análise das barreiras de implementação. Diante disso, optou-se por um modelo analítico como o de Wu *et al.* (2014), que permite examinar as capacidades institucionais envolvidas na execução das políticas públicas.

Diante disso, optou-se pelo modelo analítico do Guia de Políticas Públicas: Gerenciando Processos (Wu; Ramesh; Howlett; Fritzen, 2014), que organiza a fase de implementação em três tipos de barreiras: políticas (disputas de poder, resistência institucional, instabilidade), analíticas (falhas de diagnóstico, inadequação entre problemas e instrumentos) e operacionais (limitações de recursos, baixa coordenação, déficit administrativo). Essa estrutura permite analisar a distância entre planejamento e execução, integrando fatores contextuais, organizacionais e decisórios. Por isso, mostra-se adequado aos objetivos desta pesquisa, centrada nos entraves à implementação de políticas de mobilidade urbana em contextos de baixa efetividade.

3.4 Contexto do estudo: o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Florianópolis (Plamus)

O estudo analisou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Florianópolis (Plamus), um plano abrangente desenvolvido entre 2013 e 2015 pelo Governo de Santa Catarina, com apoio do BNDES e a participação dos municípios da Grande Florianópolis. O Plamus, elaborado por um consórcio de empresas especializadas, propôs soluções para os problemas de mobilidade dos 13 municípios da região, avaliando fatores urbanos que impactam a mobilidade e orientando o desenvolvimento de cidades mais conectadas (Plamus, 2015). A equipe de pesquisadores mapeou os fluxos diários de mobilidade, considerando os motivos e modais utilizados, criando uma base para o crescimento sustentável da região (Plamus, 2015). Apesar da geração de relatórios com sugestões de melhorias, a implementação não ocorreu devido a barreiras que são o foco deste estudo.

4. RESULTADOS

4.1 Políticas públicas de mobilidade urbana

Na esfera das políticas públicas no âmbito de mobilidade urbana na Grande Florianópolis, inicialmente verifica-se que a região metropolitana, apesar de integrada fisicamente, cada município de forma dispersa adota seu próprio planejamento de mobilidade, em detrimento de uma governança integrada para a implementação do PLAMUS (Merad; Trump, 2018; Canitez, 2019). Neste sentido, Pero e Stefanelli (2015) citam a necessidade de fundamentar as políticas públicas com base nas características regionais, para que a decisão sobre a implementação não seja prejudicada.

No caso em análise, verifica-se que mesmo com um plano estruturado e elaborado com base em questões técnicas para melhoria da mobilidade urbana da região metropolitana de Florianópolis (Fontoura *et al.*, 2019; Lima; D'Ascenzi, 2013), verifica-se que a falta da integração política dos municípios na implantação da solução conjunta prejudicou a implementação do Plamus. Constatação esta que ficou evidente nas palavras dos entrevistados E01 e E04, que citam a existência de uma fragmentação na implementação de políticas públicas na região.

A fragmentação política representa um desafio à gestão de políticas públicas, especialmente aquelas que extrapolam os limites municipais, podendo demandar arranjos como consórcios intermunicipais (Rodrigues, 2016; Pedroso *et al.*, 2015). Para além da integração política, é essencial o interesse e a experiência das empresas na prestação dos serviços, fator que favorece a implementação (Meyer; Günther; Schreiner, 2018). No caso analisado, conforme relatado pelo Entrevistado E01, há empresas com capacidade operacional e experiência em transporte público, o que indicaria viabilidade para a execução do Plamus.

A não implementação do Plamus pode estar relacionada a restrições de investimento (Hickman *et al.*, 2013) e à presença de conflitos de interesse no espaço decisório (DiIulio, 2014; Kettl, 2016; Rode, 2017). Segundo os dados da pesquisa, os municípios tendem a adotar soluções isoladas, dificultando a integração regional (E04). Um possível caminho para superar essa fragmentação é ampliar a participação social desde a formulação até a implementação das políticas, garantindo decisões mais alinhadas às demandas da população (Merad; Trump, 2018).

Apesar da fragmentação política e dos desafios de gestão apontados por Rodrigues (2016), as políticas públicas seguem responsáveis por enfrentar problemas sociais e de mobilidade urbana (Rua, 2014). O Plamus, concebido como uma solução integrada e de longo prazo para a Grande Florianópolis, ainda não foi implementado, e a região permanece sem alternativas duradouras para seus problemas de mobilidade (E04).

O referencial teórico adotado aborda o direito ao acesso à cidade e ao desenvolvimento

urbano (Pero; Stefanelli, 2015; Esteves *et al.*, 2015), em consonância com a fala do entrevistado E03, que defende a implementação de projetos de mobilidade urbana por meio de “força normativa”. No entanto, Carvalho (2016) adverte que transformar o arcabouço legal em estruturas concretas de mobilidade representa um desafio, reforçando a importância de apoiar as políticas públicas em experiências bem-sucedidas, com participação ativa de todos os atores envolvidos.

Hu (2015) aponta a complexidade de implementar políticas públicas integradas de mobilidade urbana, como no caso analisado, em que, apesar da ampla participação social na formulação, há hesitação dos decisores quanto à implementação. Conforme relataram os entrevistados 07 e 08, essa hesitação pode decorrer da dificuldade de avaliar políticas ainda não executadas, sendo o fortalecimento do órgão metropolitano uma possível via para facilitar o diálogo entre os municípios da Grande Florianópolis.

Por fim, verifica-se que a região metropolitana da Grande Florianópolis é única e possui características que devem ser observadas com cautela para que seja possível implementar uma política pública de mobilidade urbana de forma integrada e que traga resultados favoráveis à população. Entretanto, algumas barreiras devem ser superadas para que o plano possa sair do papel e efetivamente seja implementado, assunto que será discutido no item seguinte.

4.2 Barreiras de implementação no Plamus

Neste trabalho, as barreiras de implementação de políticas públicas citadas por Wu *et al.* (2014) (políticas, competências analíticas e operacionais) foram levantadas por meio de entrevistas realizadas com atores envolvidos na implementação do Plamus (especialistas, gestor público e membros da sociedade civil). Por meio dessas entrevistas, foi possível identificar a ocorrência das três barreiras citadas pelos autores e que impossibilitaram a implementação do Plamus até o presente momento. O Quadro 5 sintetiza os resultados das barreiras de implementação levantadas no presente estudo.

Quadro 5 – As barreiras políticas encontradas para implementação do Plamus

Barreiras		
Barreiras políticas (de suporte ou autorização)	Identificadas	Evidências
	Autorização lenta	“(…) os municípios não querem perder o controle, existe uma prática dos operadores de transporte de fazerem uma política de influência pendular hora eles apoiam o projeto metropolitano quando começa a andar aí descamba/eles procuram desconstruir o projeto metropolitano” E08. “(…)o órgão metropolitano se fortalecer, ser reconhecido e ser aceito pelas prefeituras como órgão para ajudar nessa centralização, isso não acontece por uma questão de visão política por dificuldade dos vereadores, dos prefeitos de abrirem mão do poder político das de definir as diretrizes territoriais” E08.
	Fraco apoio político	“(…)falta de interesse político tanto a nível estadual, falta de interesse de uma política permaneça parte dos prefeitos” E04 “(…)o Colombo não apoiou, isso eu posso te falar porque eu vivi foi muito frustrante, entende? Então assim, o Colombo deixou o Cássio lá e eu até fico chateado pelo Cássio por isso, não merecia isso” E08.
	Oposição burocrática	“(…)no fim de 2018 tinha posto, tinha elaborado os termos de referência para essa concessão para a região metropolitana, aí neste tempo o novo governador tirou a mensagem que eu meio que eu tinha mandado para assembleia e mandou parar tudo simplesmente né ficou parado” E01. “Outra barreira política sempre é com os prefeitos, o que exige muita articulação para se obter algum resultado” E06. “É falta de vontade política, eu diria é falta de pressão popular, falta da apropriação do que é essa política, quando falo em população falo em maneira geral da sociedade civil organizada” E07. “(…)a responsabilidade por não ter brigado na ALESC para o recuso foi do governador colombo que mandou o projeto de lei e não brigou lá na ALESC para que aquele recurso fosse” E08.
	Fraco incentivo ao implementador	“Falta senso na mobilização dos empresários, óbvio né, eles têm o maior interesse nisso mesmo” E01. “Para o projeto avançar e como não havia dinheiro, aquele contraponto que a gente sabe, tem gente que ganha com a desintegração, as pessoas gastam mais para viajar na região metropolitana e isso alguém está arrecadando por tanto esses entes que arrecadam” E02.

Barreiras		
Barreiras de competência analítica	Identificadas	Evidências
	Missões vagas ou múltiplas	Não foi identificado.
	Mudanças de prioridades	<i>“(…)mais um elemento nessa dificuldade política que estamos falando, a falta de continuidade dos gestores e Florianópolis, por exemplo, o atual prefeito e era vice-prefeito do cara que tocou muitas coisas aqui então teve um q de continuidade na gestão, mas ao nível de governo de estado, nas prefeituras rupturas bastante grandes nessa troca” E02.</i>
	Má concepção	<i>“(…) não termos condições ou embasamento legal para termos uma Autoridade Metropolitana e sem existir este poder, ficam quase que inviabilizados—por falta de uma cabeça—órgãos para complementar as ações projetuais do Plamus que são o cérebro” E05.</i> <i>“(…)o Plamus eu acho não virou lei, ele foi aprovado, mas não virou legislação, tem esse ponto planejamento não virar legislação, se talvez virasse legislação, por exemplo, no tribunal de contas cobra e faz o monitoramento da implementação do Plamus” E07.</i>
	Viabilidade desigual	Não foi identificado.
Barreiras de capacidade operacional	Limitações de fundos	<i>“(…) segunda barreira é financeira, os recursos existem. O volume de recursos necessários é elevado, o que pode demandar financiamento de entidades multilaterais de crédito, com longo processo de preparo e negociação” E05.</i> <i>“(…)O estado deveria ser mais protagonista também no financiamento e o estado não foi até hoje continua não sendo” E08.</i> <i>“(…)Foram muitas questões políticas, não foi relocada recurso para implementação, então isso, mas foi por questões políticas por que eu acredito se tivesse recursos para implementação a gente teria mais um engajamento mais forte dos prefeitos” E08.</i>
	Má estrutura de gestão ou capacidade de coordenação de rede	<i>“(…)a SUDESC agora né a antiga SUDERF tem um papel muito importante nisso e ela tem que ser fortalecida só que tem que ter um entendimento dos gestores municipais está perdendo autonomia” E07.</i> <i>“(…) Agora teve uma coisa que pesou muito para o plano não ter sido consolidado, né, uma delas foi que a SUDERF não foi estruturada” E08.</i>
	Falta de clareza nos planos operacionais	Não foi identificado.

Fonte: elaboração própria, 2024.

O Quadro 04 revela que, durante o processo de implementação do Plamus, quando analisada a barreira política, foram identificadas as seguintes barreiras: autorização lenta, fraco apoio político, oposição burocrática e fraco incentivo ao implementador. Os autores alertam como problemas políticos as “grandes lacunas entre o compromisso político e as ações de política, políticas mal orientadas e concebidas, e ordens de política contraditórias” (Wu *et al.*, 2014). No caso em análise, verificou-se uma falta de coordenação entre Estado e municípios para viabilizar o Plamus, seja por desinteresse na implementação ou pela falta de priorização na implementação do plano.

No âmbito da barreira analítica, foram identificadas mudanças de prioridades e má concepção da política como entraves à implementação do Plamus. Os entrevistados E05 e E07 destacaram a necessidade de uma autoridade metropolitana e de uma legislação mais adequada para orientar os esforços públicos na mobilidade da Grande Florianópolis. Essa percepção está alinhada com Wu *et al.* (2014), que apontam a necessidade de atualização dos planos e da incorporação de elementos políticos, gerenciais e de legitimação para sua efetiva implementação.

No que se refere às barreiras operacionais, destacam-se a limitação de recursos financeiros e a ausência de uma estrutura de gestão ou coordenação em rede. Conforme Wu *et al.* (2014), a implementação de políticas exige não apenas financiamento, mas também capacidade institucional para responder às demandas sociais aspecto pouco evidente neste estudo, conforme relataram os entrevistados E07 e E08 ao apontarem a inexistência de uma estrutura de gestão voltada à execução do Plamus.

Wu *et al.* (2014) ressaltam que a implementação de políticas públicas envolve altos custos, tempo para maturação e negociações contínuas entre atores políticos e administrativos, especialmente no que se refere ao financiamento. De forma coerente, o entrevistado E04 apontou a falta de interesse político como um entrave à implementação do Plamus embora a causa não tenha sido aprofundada nas entrevistas, reforça-se que o apoio político é decisivo para a viabilidade e a celeridade de uma política pública.

Outro achado relevante é que o apoio público pode influenciar diretamente a implementação de políticas. Wu *et al.* (2014) apontam que a baixa priorização de projetos e os conflitos entre atores estratégicos podem retardar ou inviabilizar sua execução. No caso analisado, os entrevistados E02, E06 e E08 mencionaram a ausência de ação efetiva por parte do governo estadual e das prefeituras, apesar da importância do planejamento metropolitano ressaltada por Gonzaga *et al.* (2015). Embora o Plamus tenha contado com apoio popular nas consultas públicas, os entrevistados E02 e E07 destacaram a baixa pressão social sobre o poder público, o que pode ter contribuído para o desinteresse político.

O entrevistado E06 apontou a ausência de previsão orçamentária para o Plamus e para a mobilidade urbana da Ilha de Florianópolis como uma barreira operacional, alinhando-se à

limitação de fundos descrita por Wu *et al.* (2014). Esse achado evidencia a inter-relação entre barreiras políticas e operacionais, já que a alocação orçamentária depende da priorização política da política pública, que, por sua vez, requer capacidade institucional para ser efetivamente executada.

Por fim, verifica-se que as barreiras de implementação citadas por Wu *et al.* (2014) auxiliam na compreensão dos motivos pelos quais determinada política pública é dificultada ou não implementada. Neste sentido, compreender estas barreiras pode ser um caminho inicial para aperfeiçoar as políticas públicas e se antecipar aos problemas que podem advir no processo, desde sua formulação até sua implementação. No caso estudado, verifica-se que foram identificadas barreiras políticas, analíticas e operacionais à implementação do Plamus, apesar de ser um plano que foi elaborado com embasamento técnico e contextualizado.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo investigar como as barreiras apresentadas no modelo de Wu, Ramesh e Howlett (2014) influenciaram a implementação das políticas públicas de mobilidade sugeridas pelo Plamus na Grande Florianópolis. Para isto, utilizou-se de um percurso metodológico baseado em uma pesquisa qualitativa/descritiva, coleta de dados de entrevistas semiestruturadas e análise documental.

Os resultados da pesquisa evidenciam que, uma década após sua conclusão, o Plamus não foi implementado integralmente, apesar de sua fundamentação técnica robusta e contextualizada. A análise revelou três categorias principais de barreiras que dificultaram sua execução: (i) barreiras políticas, incluindo autorização lenta, fraco apoio institucional, oposição burocrática e ausência de incentivos políticos; (ii) barreiras analíticas, caracterizadas por mudanças de prioridades e falhas na concepção do plano; e (iii) barreiras operacionais, como limitações financeiras e deficiências na estrutura de gestão e coordenação intermunicipal. Além disso, a investigação permitiu identificar subcategorias dentro dessas barreiras, bem como as percepções dos atores envolvidos na implementação, destacando, sobretudo, os entraves de natureza política e financeira.

Do ponto de vista teórico, a pesquisa avança na discussão sobre políticas públicas de mobilidade urbana ao revelar uma barreira não prevista na classificação de Wu *et al.* (2014): a interferência do setor privado nas decisões governamentais. Esse fator, decorrente da atuação das empresas contratadas para o transporte público municipal da Grande Florianópolis, pode ter impactado significativamente o processo decisório do Governo Estadual. Ao ampliar o conhecimento sobre os desafios da implementação de políticas de mobilidade, o estudo contribui para a literatura acadêmica, aprofundando a análise das dificuldades enfrentadas na fase de execução e trazendo reflexões sobre governança e regulação no setor.

Em termos práticos, este estudo fornece subsídios para gestores públicos compreenderem os obstáculos que impediram a efetivação das ações propostas pelo Plamus. Ao identificar os fatores que comprometeram sua execução, os resultados oferecem elementos que podem orientar futuras iniciativas de implementação de políticas públicas, permitindo que gestores se concentrem em aspectos críticos que favorecem sua eficácia.

Para pesquisas futuras, sugere-se (a) o desenvolvimento de um framework complementar ao modelo de Wu *et al.* (2014), incorporando a atuação do Estado regulador e a intervenção do mercado, a fim de verificar se a influência privada constitui de fato uma nova categoria analítica ou possa reforçar alguma já existente; e (b) a análise comparativa das barreiras identificadas na Grande Florianópolis com outras metrópoles brasileiras, buscando padrões e especificidades regionais. Recomenda-se ainda a atualização do Plamus, cujos dados estão defasados, e a priorização de políticas de qualificação do transporte público, conforme previsto no plano.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 14.000, de 19 de maio de 2020.** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/L14000.htm>. Acesso em: 4 maio 2024.

CALAFIORE, A.; DUNNING, R.; NURSE, A.; SINGLETON, A. A cidade de 20 minutos: an equity analysis of Liverpool city region (Uma análise de equidade da região da cidade de Liverpool). **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, [s. l.], 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.103111>. Acesso em: 14 jun. 2025.

CANITEZ, Fatih. Pathways to sustainable urban mobility in developing megacities: a socio-technical transition perspective. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 141, p. 319-329, 2019. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2019.01.008>

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. In: COSTA, Marco Aurélio. **O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos de política urbana no Brasil e a Nova Agenda Urbana**. Brasília: Ipea, 2016. p. 345–361.

CRESWELL, John W; CRESWELL, J. David. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2021.

ESTEVES, Henrique Perez; GUIMARÃES, Leonardo Bernardes. **Ferramentas para otimização da sustentabilidade na política de mobilidade urbana do município de Santos**. In: CONPEDI, 24., 2015. Disponível em: <<http://site.conpedi.org.br/publicacoes/66fsl345/mq42p84j/Vbg6THT68UXYC8f8.pdf>>. Acesso em: 3 jun. 2024.

FLORIANÓPOLIS. **Plano de Mobilidade Urbana de Florianópolis**. Disponível em: <<https://redeplanejamento.pmf.sc.gov.br/pt-BR/planos/plano-de-mobilidade>>. Acesso em: 5 jun. 2025.

FONTOURA, Wlisses Bonelá; CHAVES, Gisele de Lorena Diniz; RIBEIRO, Glaydston Mattos. The Brazilian urban mobility policy: the impact in São Paulo transport system using system dynamics. **Transport Policy**, v. 73, p. 51–61, 2019. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.09.014>

GIL, A.C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª Ed. 6ª Ed. São Paulo, SP: Atlas, 2014.

GONZAGA, A. S. S.; KNEIB, E. C. (2015) **Transformações metropolitanas e mobilidade urbana**: os desafios da integração entre os planos municipais e metropolitanos. Anais do XXIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, ANPET, Ouro Preto, v. 1, p. 2409–2420.

HICKMAN, R.; HALL, P.; BANISTER, D. Planning more for sustainable mobility. **Journal of Transport Geography**, v. 33, p. 210–219, 2013. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.07.004>

HU, Richard. Sustainable development strategy for the global city: a case study of Sydney. **Sustainability**, v. 7, n. 4, p. 4549–4563, 2015. <https://doi.org/10.3390/su7044549>

JUDITH, F. A.; Edwin Asnate-Salazar; M. M. Nirmala, K. P; Mukthar J. & Raju V.; Rmirez, H. Edwin. Unlocking solution for urban transportation woes: addressing the challenges of modern city living. In: **AI and business, and innovation research**: understanding the potential and risks of AI for modern enterprises. Cham: Springer Nature Switzerland, 2023. p. 3–10. https://doi.org/10.1007/978-3-031-42085-6_1

LENZA, Pedro. **Direito constitucional esquematizado**. 26. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.

LIMA, Luciana Leite; D'ASCENZI, Luciano. Implementação de políticas públicas: perspectivas analíticas. **Revista de Sociologia e Política**, v. 21, n. 48, p. 101–110, 2013. <https://doi.org/10.5380/rsocp.v21i48.38765>

LOPES, Dario Rais; MARTORELLI, Martha; COSTA, Aguiar Gonzaga Vieira da. **Mobilidade urbana**: conceito e planejamento no ambiente brasileiro. 1. ed. Curitiba: Appris Editora, 2020.

MERAD, Myriam; TRUMP, Benjamin D. The legitimacy principle within French risk public policy: a reflective contribution to policy analytics. **Science of the Total Environment**, v. 645, p. 1309–1322, 2018. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2018.07.144>

MEYER, Bernardo; GÜNTHER, Helen Fischer. Controle externo e políticas públicas de mobilidade urbana: o caso da Região Metropolitana da Grande Florianópolis. **Revista Gestão Organizacional**, v. 12, n. 4, 2019. Disponível em: <https://observatoriodamobilidadeurbana.ufsc.br/wpcontent/uploads/2019/12/Meyer_Gunther_CONTROLE-EXTERNO-EPOLI%CC%81TICAS-PU%CC%81BLICAS-DE MOBILIDADE-URBANA.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2024.

MEYER, Bernardo; GÜNTHER, Helen Fischer; SCHREINER, Tatiana. Os desafios da integração do transporte coletivo e da gestão associada: o caso da região metropolitana da Grande Florianópolis. **Revista Gestão & Conexões**, v. 7, n. 2, p. 43–66, 2018. <https://doi.org/10.13071/regec.2317-5087.2014.7.2.21845.43-66>.

MORAIS, A. C. M.; SANTOS, E. M. Avaliação das estruturas organizacionais dos organismos gestores da mobilidade diante da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **URBE, Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 12, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190232>. Acesso em: 14 jun. 2025.

OLIVEIRA, G. M. de; SILVA, A. N. R. da. **Desafios e perspectivas para avaliação e melhoria da mobilidade urbana sustentável**: um estudo comparativo de municípios brasileiros. **Transportes**, v. 23, p. 59–68, 2020. doi: 10.4237/transportes.v23il.768.

PEDROSO, Frederico Ferreira Fonseca; NETO, Vicente Correia Lima. **Transportes e metrópoles: aspectos da integração em regiões metropolitanas**. Texto para Discussão, 2015.

PERO, Valéria; STEFANELLI, Victor. A questão da mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista de Economia Contemporânea**, v. 19, p. 366–402, 2015. Disponível em: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/rec/article/view/23413/13091>>. Acesso em: 25 mar. 2019.

REIS, E. C. G. D.; VÉRAS, M. P. B. Desigualdades sociais, territórios da vulnerabilidade e mobilidade urbana. **Cadernos Metrôpole**, v. 26, p. 537–560, 2024. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6007>

RIBEIRO, P.; FONSECA, F.; SANTOS, P. Sustainability assessment of a bus system in a mid-sized municipality. **Journal of Environmental Planning and Management**, v. 63, n. 2, p. 236–256, 2020. <https://doi.org/10.1080/09640568.2019.1577224>

RODE, Philipp. Urban planning and transport policy integration: the role of governance hierarchies and networks in London and Berlin. **Journal of Urban Affairs**, v. 41, n. 1, p. 39–63, 2019. <https://doi.org/10.1080/07352166.2016.1271663>

RODRIGUES, Juciano Martins. Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. **Observatório das Metrópoles**, Belo Horizonte: TCEMG, ed. 3, p. 80–93, 2016.

RUA, Maria das Graças. **Políticas públicas**. 3. ed. Florianópolis: UAB, 2014.

SCHRÖDER, D.; GOTZLER, F. Avaliação espacial e de custos abrangente das opções de transporte urbano em Munique. **Journal of Urban Mobility**, v. 1, p. 100007, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2021.100007>. Acesso em: 14 jun. 2025.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. 2. ed. São Paulo: Cengagelearning, 2014.

SILVA, Ânderson. Cinco lugares de Florianópolis onde os congestionamentos se tornaram rotina. **NSC TOTAL**, 17 mar. 2024. Disponível em: <<https://www.nscotal.com.br/colunistas/anderson-silva/cinco-lugares-de-florianopolis-onde-os-congestionamentos-se-tornaram-rotina>>. Acesso em: 31 maio 2024.

SILVA, F. G.; Moreira, D. Issac; Campos, Jorge; Kronbauer, H. Artur. Uma proposta para sistemas avançados de transporte público para pequenas cidades utilizando crowdsourcing. **Brazilian Journal of Development**, v. 6, n. 6, p. 42064–42082, maio/jun. 2020. Disponível em: <<https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/12444>>[Acesso em 6 out. 2024].

SOLIANI, R.; GONÇALVES DE MACEDO, J. A. Urban mobility: a review of challenges and innovations for sustainable transportation in Brazil. **RGSA: Revista de Gestão Social e Ambiental**, v. 17, n. 3, e03303–e03303, 2023. Disponível em: 10.24857/rgsa.v17n3-009. Acesso em: 14 jun. 2025.

THALLER, A.; POSCH, A.; DUGAN, A.; STEININGER, K. Como elaborar pacotes de políticas para o transporte sustentável: balancing disruptiveness and implementability. **Transportation Research Part D: Transport and Environment**, v. 91, p. 102714, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102714>. Acesso em: 14 jun. 2025.

VASCONCELOS, D. A. **Aracaju sob rodas**: aspectos da mobilidade urbana sob o viés do transporte público. 2014. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2014.

WU, Xun; Ramesh, M.; Howlett, Michael, Fritzen Scott. **Guia de políticas públicas**: gerenciando processos. Brasília: Enap, 2014.

Milena Pales Quaresma de Oliveira

<https://orcid.org/0009-0003-6905-6045>

Doutoranda e Mestre em Administração pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Bacharela em Administração pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB)
milenapales@gmail.com

Bernardo Meyer

<https://orcid.org/0000-0003-1915-8695>

Doutor em Administração pela Universidade Federal do Paraná (UFPR). Mestre em Administração de Empresas pela DePaul University. Bacharel em Administração pela Universidade do Estado de Santa Catarina (ESAG/UDESC).
bernardo.meyer@ufsc.br

Nairon Nicolás da Silva Gomes

<https://orcid.org/0000-0003-0480-4391>

Doutorando em Administração e Mestre em Tecnologias da informação e comunicação pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Especialista em Gestão Pública pelo Instituto Federal (IFSC). Bacharel em Administração de Empresas pela Faculdade Intercultural da Amazônia (FIAMA).
nairon.gomes@posgrad.ufsc.br

Ana Cristina de Amorim

<https://orcid.org/0000-0002-5149-3736>

Doutoranda em Administração na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Mestre em Administração pela Pontifícia Universidade Católica (PUC-PR). Especialista em Docência para Educação Profissional e Tecnológica pelo Instituto Federal (IFES).
ana.amorim@edu.sc.senai.br