

O sistema de transporte de passageiros por fretamento: *longa manus* do transporte público, um direito social do trabalhador e garantia de segurança viária e de sustentabilidade.

1. José Vicente Ferreira
Diretor Executivo do Sinfretiba
email Vicente@sinfretiba.com.br

2. Luiza Simonelli
Diretora Geral da Secretaria de Desenvolvimento Social e Família do Paraná
email: luizasimonelli@gmail.com

SINOPSE. Este trabalho apresenta o serviço de fretamento no transporte de passageiros conforme enquadrado na legislação brasileira e aponta sua relação direta com a mobilidade urbana, com o direito social ao transporte e com as questões da segurança e sustentabilidade viárias.

PALAVRAS-CHAVE: Fretamento. Direito Social Transporte. Serviço Contínuo. Serviço Eventual. Segurança e Mobilidade Urbana.

I. INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por propósito demonstrar a importância social e econômica dos serviços de transporte por fretamento para a sociedade. Demonstrar-se-á também a segurança viária dos serviços de fretamento e a importância destes aspectos para o mundo do trabalho. O transporte por fretamento é destinado à condução de grupo definido de pessoas, com contrato específico, sem cobrança individual de passageiros, não tendo caráter de serviço público e sim de prestação de serviço à administração pública e a particulares.

Os serviços prestados à administração pública podem ser de forma direta para o transporte de escolares da rede pública ou de forma indireta quando o empregador particular necessita dos serviços de transporte dos trabalhadores em determinado local e horários, nos quais os serviços de transporte públicos não conseguem atender.

O fretamento supre a necessidade apresentada pelo empregador e que o transporte público deixa de atender. Importante dizer que o sistema de fretamento é uma garantia de segurança viária do trabalhador que necessita estar em seu local de trabalho em determinado horário, sendo que a obrigação em garantir tal direito é do empregador.

A Constituição Federal inseriu no rol dos direitos sociais o transporte e o fretamento passou a ser importante para garantia deste direito social, mas sobretudo, da dignidade humana do trabalhador. As modalidades de fretamento são o contínuo e o eventual.

Há ainda a possibilidade de prestação de serviços de fretamento para a administração pública por meio de processo licitatório para serviços eventuais. Importante dizer que a Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e em seu artigo 3º reconheceu o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que veio a garantir os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

A realidade urbana traz alguns desafios. Atualmente as cidades brasileiras apresentam altas taxas de motorização por veículos particulares em detrimento do número ínfimo de veículos de transporte público.

O Ministério dos Transportes divulgou os dados de 2022 sobre a frota de transportes e destacou que há no Brasil mais de 115 milhões de veículos, dos quais 52,52% são particulares e individuais e somente 0,99% são coletivos, incluindo nestes últimos os ônibus e os micro-ônibus.

Extraí-se dos dados divulgados pelo Governo Federal que há prevalência do particular e individual em detrimento ao coletivo, que há ausência de garantias de políticas voltadas para o bem-estar do trabalhador e que estes vácuos na sociedade são fatores impeditivos de crescimento e desenvolvimento econômico.

São muitos os estudos que demonstram que altas taxas de motorização das cidades são agravantes para o desenvolvimento econômico e, especialmente, para travamento da mobilidade urbana resultando em muitos pontos de lentidão e congestionamento, encarecendo assim os produtos e serviços.

Neste cenário de desigualdade se reflete também a falta de preocupação com a qualidade de vida e de segurança viária dos trabalhadores, notadamente, daqueles trabalhadores que percorrem grandes trajetos para chegar ao posto de trabalho.

Certamente que os seguimentos produtivos como a indústria e serviços, ao longo das décadas foram buscando alternativas para que se a produção fosse garantida e ao mesmo tempo que o trabalhador tivesse seus direitos ao transporte garantido. Uma destas alternativas foi a contratação dos serviços de transporte de modo que o trabalhador estivesse no local de trabalho e no horário ajustados, iniciava-se assim o serviço de transporte de pessoas por fretamento.

O Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros, sob o regime de fretamento, surgiu no final da década de 50 na região do ABC Paulista, fomentado principalmente pela forte industrialização da região, onde as indústrias instaladas como Mercedes Benz, VW, Ford, Willys entre outras, tinham necessidade de transportar seus funcionários com horários pré-definidos em turnos de trabalho.

Passadas mais de sete décadas do seu surgimento, o fretamento está consolidado em todo território nacional, por vezes mais desenvolvido em um lugar do que o outro, a depender da aptidão natural dos estados brasileiros.

No Paraná, em 1990, surge o primeiro sindicato de fretamento, o então Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento de Curitiba e Região Metropolitana (SINFRETIBA), que também será objeto deste trabalho.

Hoje, é difícil imaginar que a indústria, por exemplo, consiga dar conta da produção que se propõe a entregar se depender dos deslocamentos de seus trabalhadores em transporte individual e até mesmo por transporte público.

Desta forma, é importante evidenciar que o transporte de trabalhadores por meio do fretamento é uma realidade cada vez mais necessária para o desenvolvimento social e econômico do país e do mesmo modo, a garantia de segurança viária para os trabalhadores em deslocamento e o cumprimento da jornada de trabalho.

II DIAGNÓSTICO

Pouco mais de três décadas da promulgação da Constituição da República do Brasil de 1988, consagrada como a Carta Cidadã ocorreram avanços no campo dos direitos sociais e na garantia da dignidade humana.

Sobre direitos sociais é imperioso dizer que o transporte passou a compor este quadro de direitos por meio da Emenda Constitucional 90/2015 e hoje está no rol do Art. 6º da Constituição Federal, nos seguintes termos:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.

Em que pese o Texto Constitucional ter inserido o transporte como direito social, é importante dizer também que a questão do transporte público no Brasil é crônica e requer evidenciar que, pelos próprios meios tais serviços são difíceis de serem prestados pela administração direta.

É salutar destacar que é de obrigação da administração pública a prestação dos serviços públicos, mas há também se não for o direito social alcançado de forma direta, deverá ser prestado por meio das previsões legais. Conforme disposto na CF/88, no Art. 175, o poder público denominou, historicamente, essas atividades de serviços públicos.

Para Hachem¹, os “serviços públicos constituem atividades econômicas lato sensu cuja prestação, em virtude de uma decisão estatal consolidada pelo ordenamento jurídico, é considerada atribuição típica do Poder Público, a quem incumbe o dever de garantir que serão oferecidas continuamente à população e sob a incidência de um regime principiológico peculiar de bases juspublicistas”.

Pois bem, é fato que o Brasil, pelas suas dimensões e pela diversidade social e econômica, não confere possibilidades para que todos os direitos sociais sejam prestados diretamente pelo poder público e desta forma, a própria Constituição Federal permitiu aos agentes públicos na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de tais serviços².

Certamente, os serviços de transporte público podem ser prestados por terceiros, mas há décadas se buscam melhorias em deslocamentos públicos e se pode dizer que as instâncias de decisão têm se dedicado a buscar novos formatos de contratação que garanta a dignidade da pessoa humana.

Um dos avanços das últimas décadas é a percepção da administração pública de que os serviços prestados pelo regime de fretamento, cedidos, permitidos ou autorizados podem e vem sendo importantes para a mobilidade urbana e para os deslocamentos de grande parte dos trabalhadores.

Tão importante e essencial o fretamento se tornou que o legislador em 2012, entendeu que tal seguimento deveria ser inserido na Lei 12.587, que tratou da política e do sistema da mobilidade urbana.

Saliente-se que a referida Lei reconheceu também os modos de transporte urbano, a classificação e as suas características, bem como a natureza do serviço, sendo público ou privado. Igualmente a norma referida conceituou, em seu art. 4º, inciso VII, o que é o fretamento. Vejamos.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

Assim, resta evidente que a mobilidade urbana brasileira contempla o transporte coletivo privado de passageiro como um serviço necessário para o atendimento de diversos seguimentos como a indústria, comércio e outros, de forma complementar ao transporte público a bem da coletividade e ao mundo do trabalho.

As normas do mundo do trabalho coadunam com a necessidade de regras estabelecidas ao trabalhador pelo empregador e que necessitam ser cumpridas e tais normas, por vezes, não podem ser exigidas do transporte público vista a gama imensurável de seguimentos atendidos diariamente.

1 Ver HACHEM, 2019, op. cit., p. 665.

2 Ver CF/88, Art. 21, inciso XI, Art. 25, parágrafo segundo, Art. 30, inciso V, Art. 175 e relacionados.

Note - se que os serviços do fretamento devem entregar as obrigações ao contratante que são convertidas em vantagens que resultam em benefícios para as atividades e, conseqüentemente, para os trabalhadores, a saber:

1) Regularidade: o transporte permite que os funcionários cheguem ao serviço na hora certa, não causando atrasos no início das atividades;

2) Segurança: o transporte por fretamento é seguro, conforme dito anteriormente reduzindo custos de tratamentos e ausência dos funcionários acidentados;

3) Produtividade: com o aumento do conforto e da regularidade da viagem, os funcionários terão mais condições de desempenhar melhor suas funções;

4) Espaço de estacionamento para automóveis de funcionários: o transporte por fretamento reduz ou elimina a necessidade de ajudar os funcionários com carros a estacioná-los, quando não existe sistema de estacionamento nas proximidades, evitando um grande investimento e custos de manutenção;

5) Redução do absenteísmo: o transporte por fretamento impede que o funcionário se ausente por problemas no seu transporte, aumentando a segurança financeira do trabalhador e garantindo o funcionamento normal das atividades.

É consenso entre os especialistas que só uma alternativa com algumas características semelhantes às do transporte individual poderá convencer os motoristas a deixar o carro na garagem.

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento de Curitiba e Municípios do Paraná (SINFRETIBA), tem em 30 empresas filiadas com cerca de 1337 veículos em uso em Curitiba e Região Metropolitana. São mais de 15 milhões de deslocamentos todos os anos. O setor é responsável por 3432 empregos diretos, e geração de impostos municipais (ISS), estadual (ICMS, IPVA) e federal (COFINS, PIS, IRPJ), além de taxas relativas a vários órgãos, assim como os encargos sociais ligados a seguridade social.

Acredita-se que a percepção da qualidade dos serviços de fretamento se repita em todos os estados brasileiros, mas recorta-se os dados trazidos pelo SINFRETIBA que acolhe as empresas de fretamento do Estado do Paraná. O SINFRETIBA participa das discussões dos problemas de transporte das cidades e tem debatido em várias instâncias a importância do transporte coletivo de passageiros com as mais variadas entidades públicas e privadas. Da mesma forma o Sindicato vem demonstrando que o serviço de Fretamento é uma alternativa viável ao transtorno gerado pela maior utilização de veículo particular, dos inúmeros congestionamentos e pontos diários de lentidão dos grandes centros urbanos.

É importante demonstrar números para evidenciar como o fretamento é uma espécie de *longa manos* do serviço público de transporte, até mesmo pelo fato de receber a autorização dos órgãos públicos para a prestação dos serviços.

Visto isso, saliente-se alguns dados do serviço de fretamento em Curitiba: em um só dia são transportados 66.940 passageiros isso somente na modalidade de Fretamento Contínuo. Se considerarmos o Fretamento Contínuo em 22 dias úteis do mês, em um ano serão 17.672.160 passageiros transportados.

Este cálculo leva em consideração que um ônibus retira de circulação 30 automóveis, um micro-ônibus retira de circulação 15 automóveis e uma van retira de circulação 8 automóveis. Veja-se o ganho ambiental que traz o fretamento e pode-se afirmar que o seguimento tem firme propósito e compromisso com a sustentabilidade.

Conforme ressaltado neste trabalho, o fretamento não compete com o transporte coletivo, pois o mesmo atrai o usuário do automóvel e trabalha como complemento ao transporte público.

Assim, resta evidenciado que o fretamento é um serviço que atende a necessidade do empregador e, sobretudo, o direito social do trabalhador ao transporte, nos termos do artigo 6º da Constituição Federal.

Desta feita, o fretamento também cumpre a função de direito social fundamental do trabalhador, nos termos da Carta da República e de forma colaborativa ao transporte público, vista a obrigação que assume ao garantir que o trabalhador será transportado como

se em transporte público tivesse, mas em regime de embarque e desembarque previamente ajustado com o empregador.

III. PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

Vista e demonstrada a relevância do fretamento como transporte privado coletivo de passageiros, é salutar que as instâncias de decisão e também as representações das empresas de fretamento busquem dialogar com o poder público para aperfeiçoar os planos diretores de mobilidade urbana dos estados e dos municípios para que contemplem em seus ordenamentos jurídicos a figura do fretamento como sistema colaborativo de deslocamentos, integrado aos demais modos de deslocamentos.

Importante também que os sindicatos e outras representações de trabalhadores, sejam informados da excelência do modo pelo qual estes são transportados pelo sistema de fretamento, contemplando na sua grande maioria a dignidade da pessoa humana.

IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Se o desenvolvimento do país passa pelo setor produtivo, é preciso destacar que a produção passa por trabalhadores em suas diversas atividades e contemplar o modo como esses trabalhadores são transportados é reconhecer que o sistema de fretamento é um dos mais importantes serviços para que a cadeia da produção se complete.

Assim, para que se efetivem os dispositivos do Texto Constitucional relativos ao direito ao transporte e à dignidade da pessoa humana, repensar o sistema de deslocamentos dos trabalhadores é fundamental.

O transporte coletivo privado de passageiros, muito antes de ser contemplado na legislação brasileira já prestava os relevantes serviços ao país, especialmente na áurea fase do desenvolvimento dos anos 50, mas agora o fretamento está contemplado na Lei de Mobilidade Urbana, compreendido como parte do sistema de deslocamentos e como tal vem se aperfeiçoando e garantido que o empregador possa garantir a produção, vista a regularidade e pontualidade de seus trabalhadores.

Resta evidente que o fretamento precisa compor os planos diretores de mobilidade urbana dos estados e dos municípios para que marque a posição que, de fato, já vem ocupando há muitas décadas.

V. REFERÊNCIAS

- ALEXY, Robert. **Teoria dos Direitos Fundamentais**. Trad. Virgílio Afonso da Silva. 2 ed. São Paulo: Malheiros, 2008.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Transporte por fretamento. **Série Cadernos Técnicos**, n. 9. São Paulo, ANTP, nov. 2012. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/11/2C71B08A-6A12-4356-AA3F-F5A0F0DFB717.pdf. Acesso em: 12 set. 2023.
- ALVES, Cândice Lisbôa; COSTA, Ruan Carlos Pereira. Direito fundamental ao transporte: uma análise a partir da constitucionalização simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do direito. **Revista Prima Facie**, v. 16, n. 31, 2017.
- ALBUQUERQUE, Beto. Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. **Relatório**. Brasília: Câmara dos Deputados, 2023.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil (1988). Brasília: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 17 jan. 2023. Acesso em: 28 ago. 2023.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DAS INDÚSTRIAS. Mobilidade Urbana. **Retratos da sociedade brasileira**, São Paulo, CNI, ano 5, n. 27, set. 2015, ISSN 2317-7012. Disponível em: https://static.portaldaindustria.com.br/media/filer_public/7f/1d/7f1de722-455b-4a18-bc0a-6bdc5430b9a7/retratosdasociedadebrasileira_27_mobilidadeurbana.pdf. Acesso em: 28 ago. 2023.
- HACHEM, Daniel Wunder. Mínimo existencial e direitos fundamentais econômicos e sociais: distinções e pontos de contato à luz da doutrina e jurisprudência brasileiras. In: BACELLAR

FILHO, Romeu Felipe; HACHEM, Daniel Wunder (Coord.). **Direito público no Mercosul:** intervenção estatal, direitos fundamentais e sustentabilidade. Belo Horizonte: Fórum, 2013. p. 205- 240.

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR FRETAMENTO DE CURITIBA E MUNICÍPIOS DO PARANÁ. **Quem somos**. Curitiba: SINFRETIBA, 2023. Disponível em: https://snfretiba.com.br/?page_id=476. Acesso em: 12 set. 2023.