

24/02/2021

ENC: Oficio Circular CNTTT nº 002/2021 - Jacqueline de Souza Alves da Silva

# ENC: Oficio Circular CNTTT nº 002/2021

Marcelo de Almeida Frota

ter 23/02/2021 12:34

Para: Jacqueline de Souza Alves da Silva <JACQUES@senado.leg.br>;

**De:** Sen. Rodrigo Pacheco

**Enviada em:** terça-feira, 23 de fevereiro de 2021 11:06

**Para:** Marcelo de Almeida Frota <MFROTA@senado.leg.br>

**Assunto:** ENC: Oficio Circular CNTTT nº 002/2021

**De:** CNTTT CNTTT [<mailto:cnttt@cnttt.org.br>]

**Enviada em:** terça-feira, 9 de fevereiro de 2021 09:17

**Para:** Sen. Rodrigo Pacheco <[sen.rodrigopacheco@senado.leg.br](mailto:sen.rodrigopacheco@senado.leg.br)>; Presidência <[presidente@senado.leg.br](mailto:presidente@senado.leg.br)>

**Assunto:** Oficio Circular CNTTT nº 002/2021



## CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES

SBS – Edifício Seguradoras – 11º andar – Brasília – DF – Brasil – CEP 70093-900

Tel.: (61) 3224-5011

Home Page: [www.cnttt.org.br](http://www.cnttt.org.br) – E-mail: [cnttt@cnttt.org.br](mailto:cnttt@cnttt.org.br)

Brasília/DF, 09 de fevereiro de 2021.

OFÍCIO-CIRCULAR\_CNTTT Nº 002/2021

### COMUNICADO

Ao

Excelentíssimo Sr. Rodrigo Otávio Soares Pacheco

Presidente do Senado Federal do Brasil

Nesta

Sr. Presidente,

A CNTTT – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, pessoa jurídica constituída na forma de organização sindical (CNPJ 42.101.808/0001-05, endereço constante no rodapé desta), entidade que congrega treze federações de base estadual e nacional e mais de 300 sindicatos de trabalhadores em transportes, tendo na sua base mais de 12 milhões de trabalhadores, vem, respeitosamente, colocar-lhe a par da seguinte situação:

Muito tem se falado, nos últimos dias, a respeito do encerramento das operações de uma grande montadora/fabricante de veículos no País (Ford Motor Company Brasil Ltda.), assim como dos 5.000 postos de trabalho direto (aproximadamente) que se fecharão.

Contudo, e incrivelmente, a mídia nada repercutiu a respeito dos mais de **70 MIL POSTOS DE TRABALHO** que se fecharam recentemente no **TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E METROPOLITANO DE PASSAGEIROS** em razão da grave crise que afeta nosso segmento de serviços.

Equiparado à educação, saúde e segurança, por intermédio da Emenda Constitucional n. 90 (de 15 de setembro de 2015) o transporte público urbano e metropolitano de passageiros foi erigido a **DIREITO SOCIAL BÁSICO** na República Federativa do Brasil.

Ora, de acordo com os motivos que a justificaram, “*o transporte, notadamente o público, CUMPRE UMA VITAL FUNÇÃO SOCIAL, uma vez que o maior ou menor acesso aos meios de transporte pode tornar-se DETERMINANTE À PRÓPRIA EMANCIPAÇÃO SOCIAL e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção*”<sup>[1]</sup>. Além disso, “*a economia de qualquer país fundamenta-se na produção e no consumo de bens e serviços, como também no deslocamento das pessoas, ações que são irremediavelmente supridas pelo transporte*”<sup>[2]</sup>.

Não bastasse a previsão Constitucional, a **Lei da Mobilidade Urbana** (Lei Federal 12.587/2012) ainda revela a necessidade de priorização do sistema:

- Os serviços de transporte público coletivo terão prioridade sobre o transporte individual motorizado (art. 6º, II);
- Os projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado deverão ser priorizados (art. 6º, VI);
- A sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros deve ser garantida, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço (art. 6º, VIII).

Mas, infelizmente, as diretrizes acima têm sido relevadas. Contrariando a Constituição, as políticas internacionais (adotadas em todos os Países desenvolvidos) e, inclusive, a lógica, as Administrações Públicas nacionais têm secundarizado o transporte público através de medidas equivocadas, como:

- O incentivo à proliferação do transporte via aplicativo (que caracteriza concorrência predatória e desleal ao transporte público, em razão da discrepância de exigências e/ou tributação);
- O fomento à massificação do uso individual de veículos, com incentivos para a aquisição de veículos/motocicletas particulares;
- A omissão em se aplicar/estabelecer projetos que garantam eficiência, rapidez e eficácia aos sistemas de transporte público.

O resultado dessa política torna-se nefasto para a sociedade, mormente pelas razões abaixo elencadas em rol exemplificativo, mas não exaustivo:

Primeiro: Os motoristas de aplicativos e os próprios aplicativos incentivam a informalidade, não recolhem adequadamente taxas, tributos e/ou impostos e agravam demasiadamente o trânsito central das cidades;

Segundo: O aumento da frota particular inviabiliza a mobilidade urbana em geral, sobrecarregando as vias e prejudicando o acesso dos mais necessitados ao transporte de massa;

24/02/2021

ENC: Ofício Circular CNTT n° 002/2021 - Jacqueline de Souza Alves da Silva

**Terceiro:** O transporte individual é muito mais propício à ocorrência de acidentes (sobrecregando o sistema de Saúde e o sistema previdenciário, em razão da concessão de aposentadorias e pensões precoces);

**Quarto:** A anomalia de substituição do transporte coletivo de massas, pela frota particular, ocasiona um abalo estrutural que se reflete na parte mais sensível da população, ou seja, aquela de **baixa renda**.

Diante da falta de políticas e investimentos (técnicos e financeiros) pelo Poder Público, está em curso um círculo vicioso que, certamente, ante as rudimentares condições econômicas desaguará cada vez em maiores dificuldades na prestação dos serviços, possibilitando inclusive uma irremediável solução de continuidade.

Diz-se isto, uma vez que as tarifas não são reajustadas adequadamente (na data-base correta ou no valor devido), por questões políticas ou sociais; não havendo reajuste ou investimento, as concessionárias alegam não ter condições de implementar melhorias; sem melhorias, menos passageiros utilizam o transporte; notadamente a redução de passageiros importa em aumento da tarifa; o aumento da tarifa sem melhorias importa em redução de passageiros; a redução de passageiros leva à redução da capilaridade/alcance das linhas; sem capilaridade (e, consequentemente, passageiros), o transporte público fica inviabilizado.

Em decorrência desse ciclo pernicioso, sofrem os **USUÁRIOS**, que pagam mais por um serviço deficitário e, sofrem substancialmente os **MOTORISTAS E COBRADORES**, ao perderem seus postos de trabalho ou verem os seus rendimentos consideravelmente reduzidos; já que a cada dia, laboram em ambiente amplamente desfavorável. Note-se que têm crescido exponencialmente os casos de afastamento por estresse, depressão e suicídios.

Não bastasse, com o advento da Pandemia da Covid-19 a situação chegou ao extremo. Várias empresas fecharam as portas e as que ainda se mantém afirmam que não têm condições de assim permanecer por muito tempo. **Dezenas de milhares de postos de trabalho foram fechados**; os que sobraram sofrem os efeitos da Pandemia (com suspensão de contratos, redução de jornada, etc.) e as agruras da **iminente demissão**.

Veja Vossa Excelência a crueldade do cenário que se encontram os trabalhadores em questão. Categoria que mesmo ante as agruras acima mencionadas laborou firme no período de pandemia.

Assistimos, durante o ano de 2020, o Poder Executivo Federal disponibilizar recursos financeiros aos Estados e Municípios para o enfrentamento da Pandemia. O próprio Ministro da Economia Paulo Guedes afirmou que *nunca se transferiu tantos recursos do Governo Federal para estados e municípios*<sup>[3]</sup> como nesta quadra, destinados ao socorro dos setores da saúde, educação e também do transporte coletivo (que, nas palavras dele, *não poderia ser interrompido, pois os trabalhadores dos serviços essenciais precisavam ter a garantia do transporte*<sup>[4]</sup>).

Ocorre que sob a ótica das categorias de trabalhadores que integram os serviços de transporte de passageiros, se porventura tais recursos foram efetivamente aplicados nesse seguimento, sua eficácia não foi percebida. Essa assertiva decorre de uma lógica simples, mas correta, já que as **DEMISSÕES EM MASSA** continuam a ocorrer, acentuando as diferenças e conflitos entre entidades representativas de trabalhadores e empresários. Logo em período de grande turbulência na vida social de todos.

E justamente desse cenário exsurgem as interrupções dos serviços, na modalidade de greves e paralisações, motivadas em sua grande maioria por atrasos nas obrigações mais basilares do contrato de trabalho, que é a paga dos salários, aqui justificadas pelo empregador por conta da falta de recursos financeiros, ocasionada pela queda brutal do montante de passageiros pagantes.

Tudo conforme alega o empresariado, passível de atenuação caso houvesse o aludido socorro financeiro por parte do Poder Público, em período tão crítico de quarentena e distanciamento social.

Não se vê como possível, a perpetuação de tal quadro de indiferença e desprezo, que também envolve a manutenção econômica de vidas humanas. O desmonte do transporte coletivo impacta negativamente e diretamente na economia local, ao que fomenta a informalidade, sobrecrega o trânsito e a malha viária e, principalmente, fecha

24/02/2021

ENC: Ofício Circular CNTT nº 002/2021 - Jacqueline de Souza Alves da Silva

importantes postos de trabalho, representados por esta Confederação, levando o trabalhador, pai de família ou não, ao pior de seus pesadelos, o DESEMPREGO.

Em razão disso e no exclusivo interesse dos seus representados, a CNTT conclama a Vossa Excelência para que:

1. Atue com propostas técnicas e efetivas visando solucionar a grave crise vivida pelo setor de transporte;
2. Estimule a discussão a respeito da Modernização do Marco Regulatório do Transporte Público;
3. Destine emendas individuais ao transporte público urbano e metropolitano de passageiros;
4. Fiscalize e estimule o envio de recursos do Governo Federal aos Municípios (destinados ao transporte público urbano e metropolitano de passageiros);
5. **Derrube o veto ao Projeto de Lei 3364/20 que propõe auxílio emergencial de R\$ 4 bilhões para sistemas de transportes em cidades acima de 200 mil habitantes** ou proponha solução alternativa para garantir a continuidade da prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros impactados pelos efeitos da pandemia da Covid19.
6. Destine recursos aos Municípios, especificamente vinculados para solucionar a grave crise vivida pelo setor de transporte (auxílio emergencial que garanta a continuidade da prestação do serviço de transporte público coletivo de passageiros impactados pelos efeitos da pandemia da Covid19);
7. Estimule, através das lideranças do Governo na Câmara dos Deputados e no Senado Federal, a discussão a respeito da Modernização do Marco Regulatório do Transporte Público;
8. Incentive a criação de fundos/projetos para o constante aperfeiçoamento de medidas relativas ao transporte público.
9. Determine a apuração da correta aplicação dos recursos destinados aos municípios, especificamente aos destinados a manutenção do TRANSPORTE COLETIVO.

Destaca-se que as medidas acima são urgentes e visam, nesse primeiro momento, mitigar o crescente movimento de **GREVE GERAL** estimulado (com razão) pelos sindicatos e federações de base (paralisações e protestos já ocorreram em vários municípios: Rio de Janeiro/RJ, Belém/PA, Belo Horizonte/MG, Brasília/DF, Fortaleza/CE, Florianópolis/SC, João Pessoa/PB, Maceió/AL, Manaus/AM, Natal/RN, Porto Alegre/RS, Recife/PE, Salvador/BA, São

24/02/2021

ENC: Oficio Circular CNTT nº 002/2021 - Jacqueline de Souza Alves da Silva

Luiz/MA, São Paulo/SP, Vitória/ES, Teresina/PI, Barreira/BA, Campinas/SP, Guarulhos/SP, Goiânia/GO, Londrina/PR, Maringá/PR, Presidente Prudente/SP, Vitória da Conquista/BA, Ponta Grossa/PR,

Cordialmente,

Jaime Bueno Aguiar  
Presidente - CNTT

---

[1] [https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarIntegra;jsessionid=AEC76042A0A904F8DE4E1930AC2C1D16.proposicoesWebExterno2?codteor=925887&filename=PEC+90/2011](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarIntegra;jsessionid=AEC76042A0A904F8DE4E1930AC2C1D16.proposicoesWebExterno2?codteor=925887&filename=PEC+90/2011)

[2] Idem

[3] <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/04/30/guedes-pede-ao-senado-aprovacao-de-ajuda-a-estados-com-contrapartidas>

[4] <https://diariodotransporte.com.br/2020/04/29/paulo-guedes-fala-em-recursos-para-socorrer-sistemas-de-onibus-no-ambito-do-programa-pro-brasil/>



**SENADO FEDERAL  
Secretaria-Geral da Mesa**

**DESPACHO 6/2021**

Junte-se à página oficial da tramitação das proposições legislativas as cópias eletrônicas de manifestações externas, conforme listagem a seguir exposta:

1. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.002502/2021-80
2. PL nº 3657 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.002483/2021-91
3. PEC nº 65 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.02504/2021-79
4. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.002512/2021-15
5. PLC nº 64 de 2018. Documento SIGAD nº 00100.012452/2021-49
6. PL nº 662 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.008058/2021-14
7. PL nº 585 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.002474/2021-09
8. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.008616/2021-33
9. PL nº 2921 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.008122/2021-21
10. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.016444/2021-71
11. PL nº 317 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.015652/2021-53
12. MPV nº 998 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.013307/2021-85
13. PLC nº 13 de 2013. Documento SIGAD nº 00100.016940/2021-25
14. REQ nº 40 de 2019 – CAS. Documento SIGAD nº 00100.038487/2020-27
15. REQ nº 40 de 2019 – CAS. Documento SIGAD nº 00100.040693/2020-05
16. PL nº 401 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017606/2021-99
17. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017938/2021-73
18. PEC nº 188 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017938/2021-73
19. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018472/2021-19
20. PL nº 317 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.017082/2021-36
21. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017907/2021-12
22. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017895/2021-26
23. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017719/2021-94



24. VET nº 55 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017532/2021-91
25. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017707/2021-60
26. PLP nº 146 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.017652/2021-98
27. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018645/2021-11
28. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018640/2021-81
29. PEC nº 188 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.018640/2021-81
30. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017870/2021-22
31. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017678/2021-36
32. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.017867/2021-17
33. PLS nº 72 de 2012. Documento SIGAD nº 00100.017770/2021-04
34. VET nº 5 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.021144/2021-12
35. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.021147/2021-48
36. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.021066/2021-48
37. MPV nº 1003 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.019555/2021-30
38. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019085/2021-12
39. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021714/2021-66
40. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019204/2021-29
41. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020090/2021-60
42. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.019540/2021-71
43. PL nº 4728 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021645/2021-91
44. PL nº 4199 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021671/2021-19
45. PLC nº 70 de 2014. Documento SIGAD nº 00100.019080/2021-81
46. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020953/2021-07
47. MPV nº 1034 de 2021. Documento SIGAD nº 00100.021006/2021-25
48. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020891/2021-25
49. PEC nº 186 de 2019. Documento SIGAD nº 00100.020933/2021-28
50. PL nº 5638 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.021539/2021-15
51. PL nº 772 de 2020. Documento SIGAD nº 00100.055218/2020-25

Secretaria-Geral da Mesa, 12 de março de 2021.

(assinado digitalmente)  
**JOSÉ ROBERTO LEITE DE MATOS**  
Secretário-Geral da Mesa Adjunto

