



BUROCRACIA E ÔNIBUS CLANDESTINOS DIFICULTAM OPERAÇÃO

CNT divulga estudo inédito sobre transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento e aponta gargalos e soluções

O serviço de fretamento rodoviário de passageiros tem crescido no Brasil nos últimos anos, ampliando as alternativas de deslocamento para atendimento de grupos fechados, com itinerários fixos e flexibilidade de horários - como viagens de turismo, excursões e transporte de funcionários. Mas problemas como o excesso de burocracia, legislações defasadas e destoantes entre os diversos âmbitos de atuação e a pouca fiscalização do transporte clandestino são obstáculos para o crescimento desse segmento.

Essas são algumas indicações do **estudo Transporte Rodoviário de Passageiros em Regime de Fretamento, realizado pela primeira vez pela CNT (Confederação Nacional do Transporte)**. A burocracia é o principal entrave à operação. O problema foi citado por 57,0% das empresas de fretamento entrevistadas, seguido do transporte clandestino de passageiros - mencionado por 36,4%.

Os operadores também destacaram a dificuldade de obtenção de autorização para a prestação de serviço (15,2%), a impossibilidade de uso de corredores expressos em regiões urbanas/metropolitanas (10,5%) e a restrição de acesso a centros urbanos (3,6%).

Foram feitas 363 entrevistas com empresários de seis Estados: São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Paraná e Amazonas. O estudo também ouviu outros 86 representantes de empresas que já realizaram o serviço, mas encerraram as atividades. No total, foram 449 entrevistas.

O serviço de fretamento desempenha importante papel na mobilidade das pessoas, dentro e fora das cidades - em viagens para o trabalho, escola ou lazer. De acordo com o **presidente da CNT, Clésio Andrade, "o fretamento rodoviário de passageiros, além de gerar inúmeros empregos, complementa o transporte público, atendendo a diferentes necessidades de deslocamentos e sendo, também, uma importante alternativa ao transporte individual"**.

Além disso, é um segmento com **"grande potencial de expansão devido às transformações sociais e econômicas do país, com o aumento da movimentação de turistas e a instalação de áreas de produção mais distantes dos centros urbanos"**, completa Clésio Andrade.

Porém, para que esse potencial seja aproveitado, a CNT considera que é necessário conhecer melhor o segmento e solucionar seus principais entraves. Nesse sentido, o estudo busca identificar as dificuldades operacionais, institucionais, regulatórias e de infraestrutura e propor soluções para os problemas que impedem o crescimento da atividade.

Confira, a seguir, algumas informações principais sobre o estudo da CNT

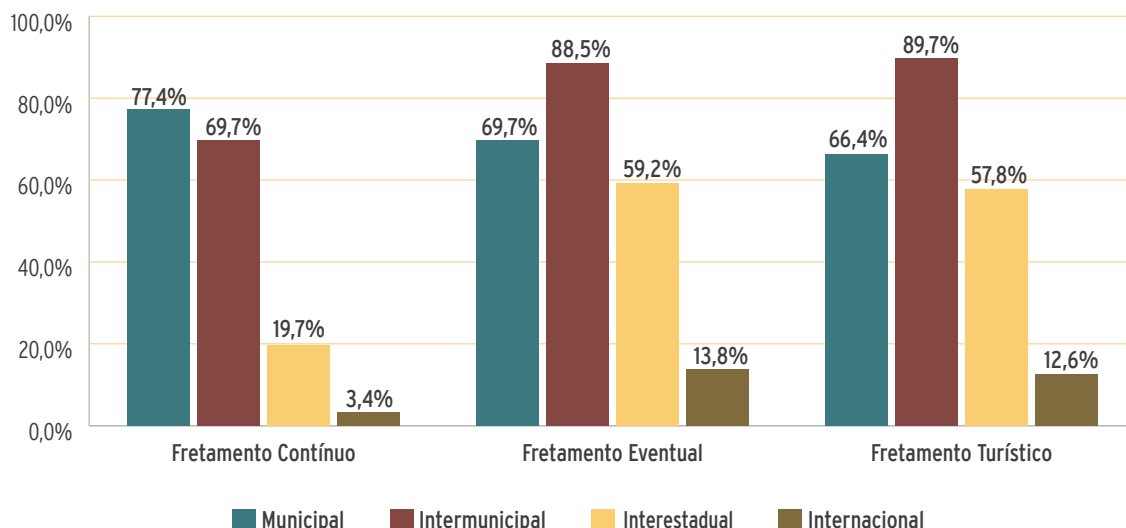


TRANSPORTE RODOVIÁRIO POR FRETAMENTO

SAIBA MAIS

- **Modalidade de caráter coletivo e privado:** destina-se a um grupo específico e pré-determinado, com origem ou destino comum. Não é aberto ao público em geral, como o transporte público coletivo.
- Os deslocamentos podem ser feitos **em âmbitos municipal, intermunicipal, interestadual e internacional.**
- O serviço é prestado, geralmente, por **empresas de transporte, autorizadas pelo poder público** (municipal, estadual ou federal). A quantidade e a identificação dos passageiros, as origens e os destinos devem ser previamente definidos (circuito fechado) e comunicados ao órgão responsável.
- O fretamento pode ser **contínuo ou eventual.**
- No **contínuo**, o itinerário é repetido várias vezes, geralmente em viagens diárias (pendulares), com regularidade e continuidade da operação. É um serviço prestado, normalmente, a empresas e instituições de ensino, para usuários que tenham vínculo com elas (funcionários e estudantes). São viagens curtas para atender os trajetos casa-trabalho-casa ou casa-escola-casa.
- No **eventual e/ou turístico**, há um deslocamento específico e restrito, em geral, a uma viagem de ida e volta. Os clientes são empresas ou pessoas físicas que contratam serviços para excursões, viagens de lazer ou turismo, eventos religiosos ou educacionais, passeios culturais, congressos, visitas técnicas etc.

Distribuição percentual das empresas por âmbito de atuação e tipo de fretamento*



* Os entrevistados poderiam citar mais de um item nessa questão.



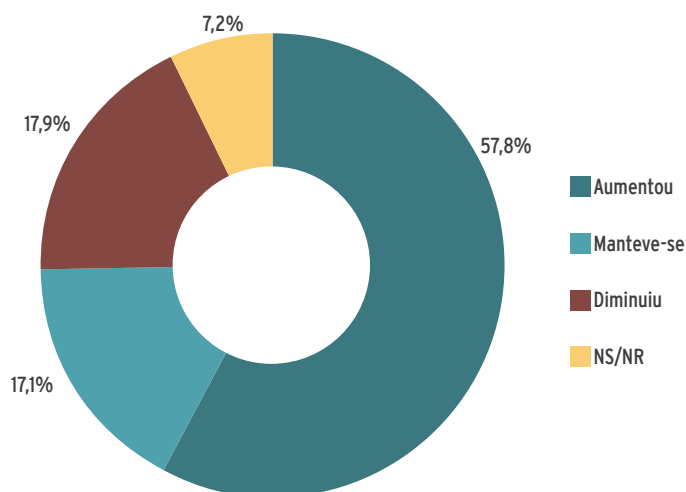
EMPRESAS APONTAM AUMENTO DE TRANSPORTE CLANDESTINO

Para 57,8% delas, houve crescimento do número de operadores irregulares

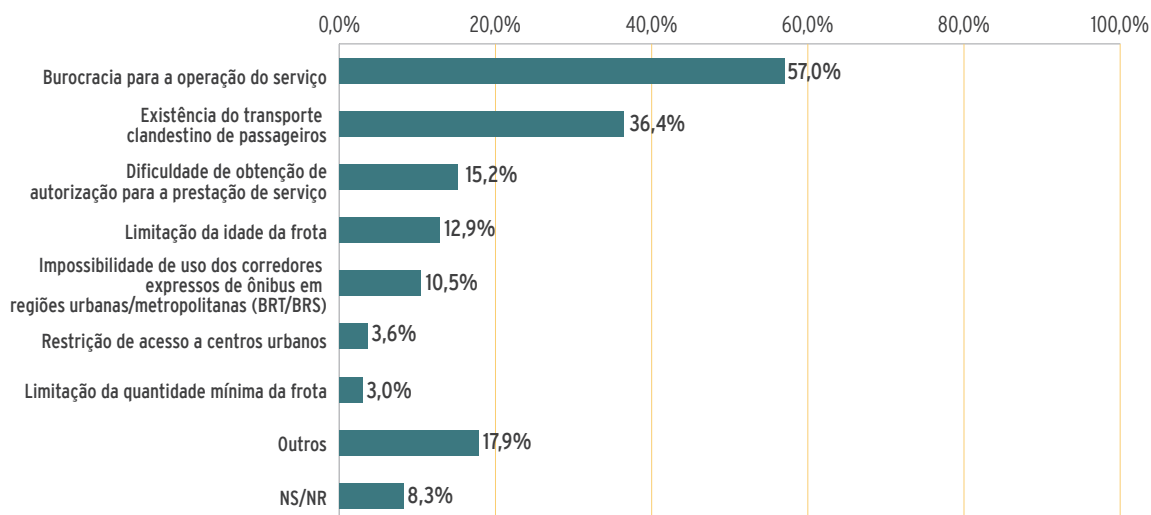
O transporte clandestino é uma grande preocupação do setor. Além de cerca um terço das empresas entrevistadas (36,4%) citar esse problema, mais da metade (57,8%) avalia que o número de operadores irregulares aumentou nos últimos dois anos. Para outras 17,9%, o número diminuiu e, para 17,1%, o quantitativo se manteve o mesmo.

Metade dos transportadores que atuam no setor e participaram do estudo afirma que a fiscalização não é eficaz para coibir a prática ilegal. Esse problema foi relatado por 48,8% das empresas que operam no transporte interestadual/internacional, por 50,1% do municipal e por 50,7% do intermunicipal. Entre os principais motivos dessa atuação irregular, elas destacam o número insuficiente de fiscais, a baixa frequência das ações de fiscalização e a escolha inadequada dos locais para essas ações. As empresas apontam, ainda, a falta de policiamento de apoio, os valores das multas aplicadas e a inadequada preparação dos agentes.

Avaliação da variação do número de operadores de transporte clandestinos e/ou irregular nos dois últimos anos



Maiores dificuldades enfrentadas para a operação do serviço de fretamento*



* Os entrevistados poderiam citar até três itens nessa questão.



NORMAS DIVERGENTES DIFICULTAM ATUAÇÃO

Mais da metade dos operadores está insatisfeita com as legislações

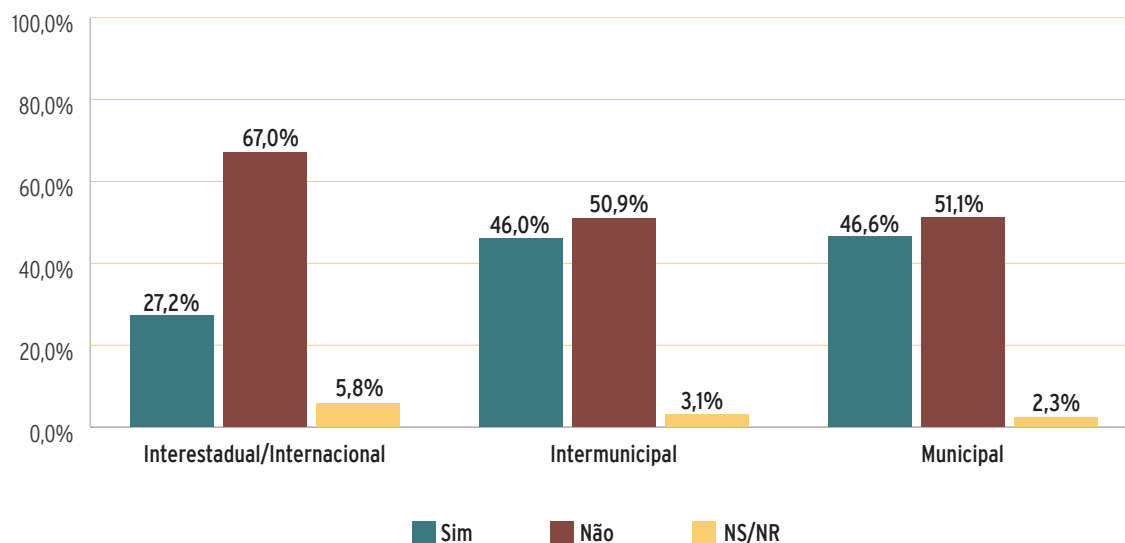
As diferentes legislações sobre o transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento representam um empecilho ao maior desenvolvimento da atividade. O estudo da CNT mostra que, para cada âmbito de atuação (internacional, interestadual, intermunicipal e municipal), há uma série de normas e regulamentos que são, muitas vezes, não padronizados.

Entre as empresas que têm conhecimento da legislação, a maioria não está satisfeita com as normas aplicadas a cada âmbito ou região. A Resolução n.º 4.777/2015, da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), é desaprovada por 67,0% dos operadores interestaduais e internacionais. Essa resolução estabelece regras para a operação do serviço, tais como os requisitos para obtenção da autorização, as características da frota e a obrigatoriedade da instalação de sistema de monitoramento embarcado nos veículos.

Segundo o estudo da CNT, a insatisfação com a legislação dos municípios ocorre entre 51,1% das empresas. Em relação às normas em âmbito estadual, 50,9% dos entrevistados não estão satisfeitos.

Para todos os níveis de atuação no transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento, foi unânime o relato de que a burocracia para obtenção da autorização para a prestação do serviço de fretamento é um ponto que deveria ser reavaliado nas legislações vigentes.

Conhecimento das legislações nos diversos âmbitos de atuação





SEGMENTO CRESCE 68,6% EM OITO ANOS

O número de estabelecimentos do transporte de fretamento passou de 4.800 para mais de 8.000 unidades, entre 2007 e 2015. Os dados da Rais (Relação Anual de Informações Sociais), do Ministério do Trabalho, revelam que esse tipo de serviço cresceu 68,6% em oito anos. Em relação aos empregos diretos, as empresas de fretamento respondiam, em 2015, por mais de 64 mil funcionários, crescimento de 60,3% em relação a 2007 (39.954).

Há, contudo, estimativas do setor de que esse número de empregados pode ser maior. Se considerarmos todas as empresas do segmento, o serviço de fretamento pode chegar a empregar cerca de 100 mil funcionários. Os dados da Rais não compreendem a totalidade do mercado, pois se referem somente aos estabelecimentos que declararam algum vínculo empregatício durante o ano e também porque só incluem os estabelecimentos que possuem como atividade econômica principal o serviço de fretamento.

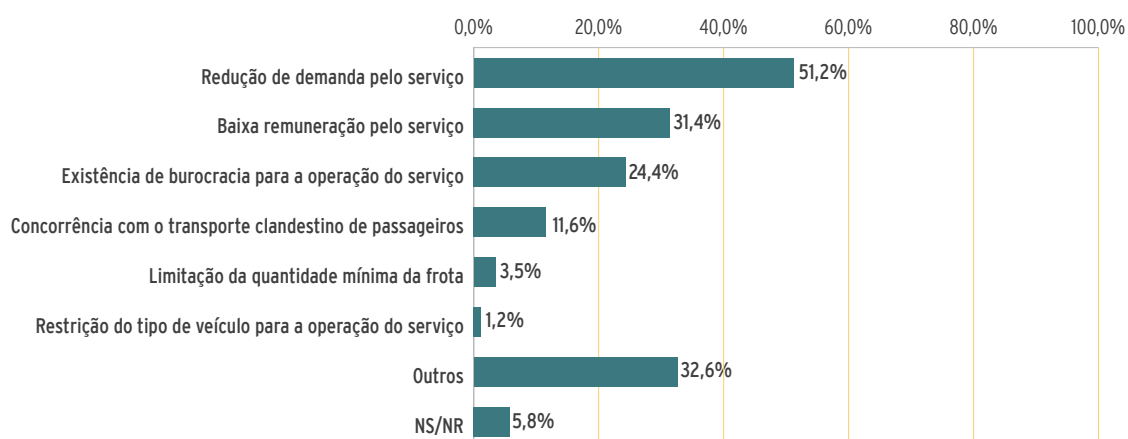
O estudo da CNT aponta ainda que a maior parte das empresas que ofertam o serviço de fretamento é de pequeno porte. Do total de entrevistados, 52,9% possuem até nove empregados e apenas 1,7% dos empresários revelaram possuir 500 funcionários ou mais.

Crise econômica gera queda na demanda

Apesar do aumento dos estabelecimentos voltados ao transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento nos últimos anos, a crise na economia, agravada em 2015 e 2016, levou à queda na demanda de passageiros. O estudo da CNT entrevistou 86 empresários que deixaram de atuar no segmento. No total, 33,8% dessas empresas fecharam as portas há menos de um ano; 26,7% entre um e dois anos; e 33,7% não operam o serviço há mais de dois anos.

Entre os principais motivos que levaram à desistência da operação no segmento, os empresários citaram a redução da demanda (51,2%), a baixa remuneração (31,4%), a burocracia para a operação do serviço (24,4%) e a concorrência com o transporte clandestino de passageiros (11,6%). De acordo com as empresas entrevistadas que atualmente operam o serviço de fretamento, o bom desempenho econômico é fundamental para os empresários. 91,1% afirmaram que a atual crise teve impacto negativo na atividade e, desses, 79,2% disseram que foi elevado.

Principais motivos que levaram as empresas a deixar de operar o transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento*



* Apenas empresas que não operam mais no segmento de fretamento. Os entrevistados poderiam citar até três itens nessa questão.



ESCASSEZ DE MÃO DE OBRA QUALIFICADA DIFICULTA CONTRATAÇÃO

41,9% reclamam da falta de motoristas de ônibus

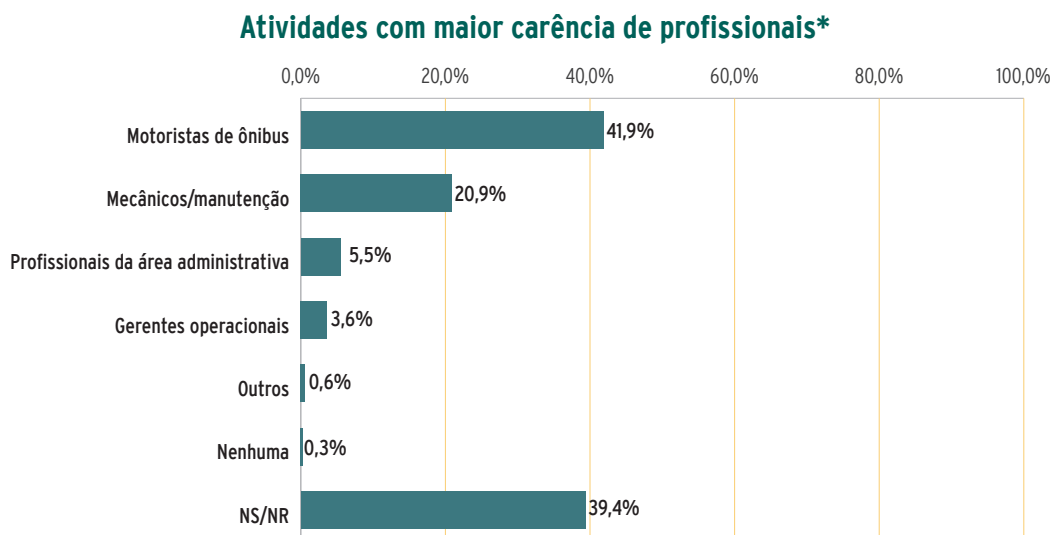
A falta de profissionais no mercado de trabalho está entre as principais dificuldades para a contratação de funcionários pelas empresas do setor de fretamento rodoviário. De acordo com o estudo da CNT, 47,1% dos entrevistados encontram barreiras para contratar trabalhadores qualificados.

Dentre esse grupo, 71,3% citam a escassez desses profissionais no mercado como dificuldade. O elevado custo da mão de obra é destacado por 27,9% como um dificultador de contratações, seguido de elevados encargos sociais (27,9%), falta de cursos e treinamentos direcionados ao setor rodoviário de passageiros (18,4%) e profissionais com pouco tempo de experiência na atividade (14,7%).

O mercado de fretamento rodoviário de passageiros mostra que há espaço para os profissionais do transporte atuarem. Os empresários entrevistados relatam sentir carência em relação à disponibilidade dos seguintes profissionais: motoristas de ônibus (41,9%), mecânicos/manutenção (20,9%), profissionais da área administrativa (5,5%) e gerentes operacionais (3,6%).

SEST SENAT

A oferta para formar profissionais qualificados para atuação nos serviços de transporte de passageiros e, mais especificamente, no segmento de fretamento, é relevante para tornar mais eficiente a operação de transporte e melhorar a qualidade do serviço prestado aos usuários. Alinhado com essas demandas, o SEST SENAT atua na formação de profissionais para o mercado de trabalho, ofertando cursos desenvolvidos especificamente para as diversas atividades operacionais e administrativas do setor de transporte, como os seguintes treinamentos: Marketing no Transporte de Passageiros, Noções de Qualidade no Transporte Urbano de Passageiros, Qualidade no Transporte Urbano de Passageiros, Transporte de Passageiros com Necessidades Especiais, Condução Segura e Econômica, Direção Defensiva, entre outros.



* Os entrevistados poderiam citar até dois itens nessa questão.



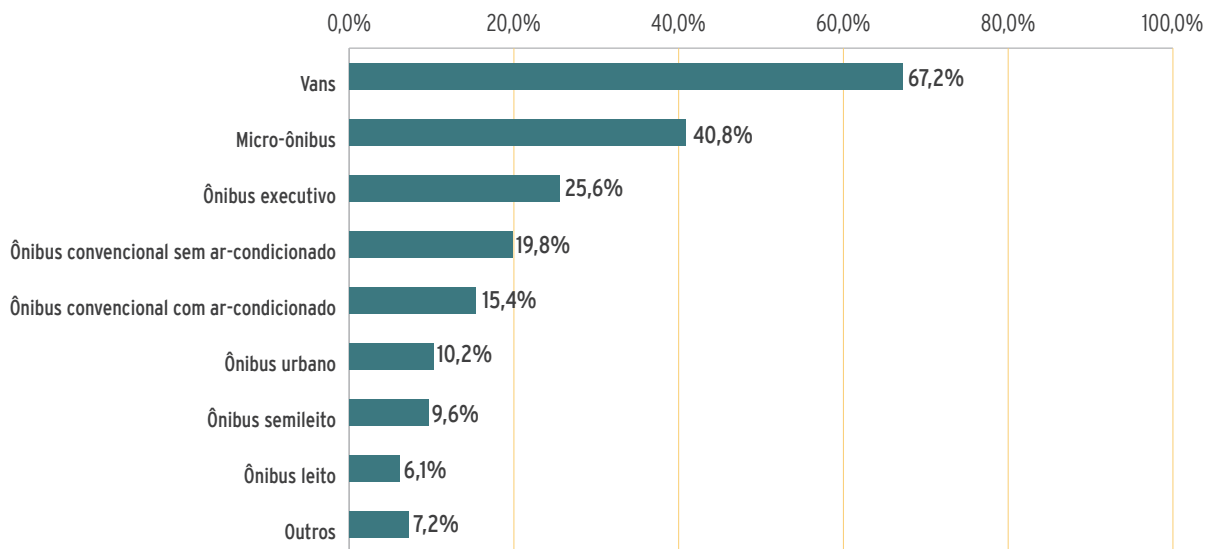
60,8% DAS EMPRESAS POSSUEM ATÉ CINCO VEÍCULOS

A pesquisa mostrou que cerca de metade dos entrevistados começou a trabalhar com as atividades de fretamento utilizando apenas um veículo (50,4%). Porém, atualmente, a frota em operação, por empresa, é composta predominantemente por até 5 veículos (60,8%).

A maioria das empresas possui vans em sua frota de fretamento rodoviário. De acordo com o estudo da CNT, elas aparecem em primeiro lugar entre os tipos de veículos mais comuns, com 67,2% do total. Em seguida, estão os micro-ônibus (40,8%), os ônibus executivos (25,6%), os ônibus convencionais sem e com ar-condicionado (19,8% e 15,4%).

Entretanto, observa-se que, embora as vans sejam o tipo de veículo mais comum, a frota média de ônibus urbanos e convencionais (com e sem ar-condicionado) é maior, entre as empresas entrevistadas).

Tipos de veículos que compõem a frota das empresas de fretamento*



* Os entrevistados poderiam citar mais de um item nessa questão.



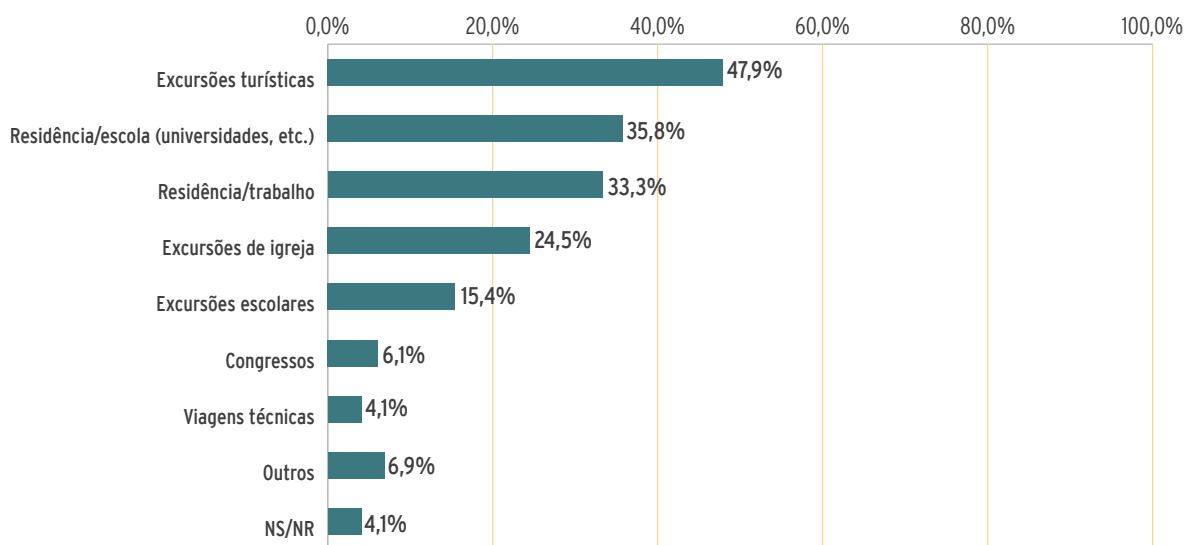
EXCURSÕES TURÍSTICAS SÃO PRINCIPAL MOTIVO DO FRETAMENTO

Serviço foi citado por quase a metade dos entrevistados

As excursões turísticas consistem no principal deslocamento realizado pelos usuários do transporte rodoviário em regime de fretamento, sendo citadas por 47,9% das empresas entrevistadas. 35,8% disseram que o mais frequente é o trajeto casa-escola-casa, seguido do deslocamento ao local de trabalho (33,3%), excursões de igrejas (24,5%) e excursões escolares (15,4%).

De maneira geral, os deslocamentos casa-trabalho-casa e casa-escola-casa são realizados por empresas que operam o fretamento contínuo. Já as excursões - assim como congressos e viagens técnicas - por empresas de fretamento eventual e/ou turístico. Os passageiros também utilizam o serviço para se deslocarem a aeroportos e festas, além de viagens esportivas e com a finalidade de compras.

Principais deslocamentos realizados pelos passageiros que utilizam os serviços de fretamento*



* Os entrevistados poderiam citar até três itens nessa questão.



Dificuldades e soluções propostas para o transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento

Dificuldades	Diretrizes propostas
Aspectos institucionais e regulatórios	
Pluralidade institucional e incompatibilidade de legislações	Paridade das legislações entre os diferentes âmbitos e localidades, com padronização de conceitos e normas, bem como o compartilhamento de informações entre os diferentes órgãos
Defasagem, falta de clareza e complexidade regulatória	Simplificação das normas e dos regulamentos, com revisão de aspectos ambíguos e adequação à realidade atual
Transporte clandestino	Fiscalização dos clandestinos, para resguardar o mercado e garantir a prestação de um serviço adequado
Falta de dados sobre o segmento e suas regras e imagem distorcida do serviço	Levantamento, organização e disseminação de informações sobre o segmento
Planejamento integrado com os sistemas de transporte de passageiros	
Gestão da mobilidade, que hoje deixa o serviço de fretamento em um plano secundário	Reforço ao papel complementar do serviço de fretamento nos sistemas de transporte e integração ao planejamento sistêmico da mobilidade
Questões operacionais e de infraestrutura	
Regras muito restritivas à operação e às áreas de circulação dos veículos de fretamento	Redução de condicionantes, com a revisão das áreas de restrição e a possível flexibilização do uso de faixas exclusivas para ônibus
Carência de locais adequados para operações dos veículos	Criação e/ou ampliação de vagas e zonas de estacionamento em regiões de maior concentração do serviço de fretamento, inclusive com o compartilhamento com o serviço público
Outros incentivos	
Ausência de sistemas de gerenciamento/ rastreamento da frota e de monitoramento de aspectos da operação	Adoção de melhores práticas pelos operadores (sistemas de monitoramento de variáveis operacionais)
Carência de mão de obra qualificada	Ampliação da oferta de cursos técnicos e de gestão no segmento
Expansão do serviço	Fomento à utilização do fretamento para o transporte dos funcionários das empresas