

## O Senado e a jornada de trabalho no transporte público urbano

**A** Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) de que trata o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, dispõe, em seu artigo 71, sobre a concessão de intervalo para repouso ou alimentação nas hipóteses de trabalho contínuo cuja duração exceda seis horas. Esse intervalo será, no mínimo, de uma hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo, não poderá exceder de 2 (duas) horas.

No caso do transporte público urbano e metropolitano, um serviço fundamental para a população, os problemas de congestionamento no trânsito e outras dificuldades nas condições do tráfego rodoviário acabam por criar obstáculos ao cumprimento dessa legislação, que assegura o intervalo para repouso ou alimentação.

Hoje, em boa parte das cidades brasileiras, os empregados de transportes públicos têm uma hora de intervalo para alimentação e descanso contínua que, não raras vezes, tem início fora do horário previsto. Isso, sem dúvidas, prejudica o trabalhador, que não consegue cultivar um hábito alimentar e de descanso.

Na perspectiva de adequar a legislação a essa realidade, sem prejudicar direitos trabalhistas desses profissionais, o Senador Clésio Andrade (PMDB-MG) apresentou o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 43, de 2011, que estabelece intervalos de descanso para trabalhadores em transporte público urbano e metropolitano. A proposição acrescenta o § 5º ao art. 71 da CLT.

Em síntese, o PLS nº 43, de 2011, possibilita o fracionamento do horário de descanso dos trabalhadores do transporte público urbano e metropolitano, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, respeitadas a mesma remuneração e a totalidade do período de repouso.

A matéria já teve tramitação encerrada aqui no Senado, com parecer aprovado na Comissão de Assuntos Sociais (CAS), em decisão terminativa, sob relatoria do Senador Armando Monteiro (PTB-PE). O projeto foi remetido à Câmara dos Deputados, e tramita como o PL 01658/2011. Sob relatoria do Deputado Leonardo Quintão (PMDB-MG), a matéria aguarda parecer na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) daquela Casa.

Conforme exposto no citado relatório do Senador Armando Monteiro (PTB-PE), “a jornada de trabalho de motoristas e cobradores não pode observar parâmetros muito rígidos de intervalo. O fluxo do trânsito não é homogêneo e linear, as condições das vias urbanas são irregulares e problemas mecânicos podem retardar ou interromper a viagem. Nesse sentido, a rigidez da legislação não é compatível com a utilização de alternativas e compensações para os trabalhadores quando ocorrem esses imprevistos. Também não permitem que o empregador cumpra estritamente com as disposições celetistas”.

Sobre esse tema, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) já se manifestou no sentido de que, no caso dos condutores e cobradores de veículos rodoviários, admite-se que acordo ou convenção coletiva de trabalho estabeleça a redução do intervalo, desde que garantida a redução da jornada para, no mínimo, sete horas diárias ou quarenta e duas horas semanais, não prorrogada.

Em razão das alterações propostas, a matéria deverá ser amplamente debatida nas duas Casas do Congresso Nacional, com a participação de órgãos do Governo responsáveis por políticas de trabalho e transportes, sindicatos e Ministério Público do Trabalho.