
CA
PA

FIM DA JORNADA 6X1 NO TRANSPORTE COLETIVO: quem paga essa conta?

Movimento que nasceu no TikTok e chegou ao Congresso debate mudanças na forma de trabalho, mas o resultado da equação ainda é incerto e preocupa quem opera o transporte público

O número é preciso e revela o tamanho do problema. Uma nota técnica do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) calcula que a redução da jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais pode elevar em 8,77% o custo da hora trabalhada no transporte terrestre — incluindo carga, passageiros e todos os modos terrestres —, taxa acima da média nacional, que é de 7,84%. Considerando o peso da mão de obra na estrutura de custos do setor, estimado em 25,20%, o impacto final seria o aumento de 2,21% nos gastos operacionais totais das empresas.

Esse percentual pode parecer modesto, mas em um setor que carrega cerca de 1,78 milhão de vínculos celetistas ativos — um dos maiores contingentes de trabalhadores formais do país —, que opera com margens pressionadas e ainda não se recuperou plenamente dos impactos da pandemia, ele basta para desequilibrar a equação tarifária.

Para se ter uma referência de escala, no comércio atacadista o impacto estimado nos gastos operacionais seria de apenas 0,41%; no varejo, de 1,04%. Em serviços, os efeitos também são menores. Tecnologia da informação registraria alta de 1,37% e educação, de 2,12%. O transporte terrestre, com seus 2,21%, integra o grupo dos 31 setores econômicos que, segundo o próprio Ipea, "demandam atenção especial para processos de transição em casos de implementação de redução da jornada de trabalho". A posição não é o tipo de destaque que se deseja ter.

É nesse cenário que o debate sobre o fim da escala 6x1 chega ao transporte público urbano com contornos muito mais sensíveis do que em qualquer outro setor. Estudos realizados pelo especialista Wan Yu Chih (leia artigo na página 40), indicam que os custos com motoristas, em empresa de ônibus urbanos, podem aumentar em até 33% se a jornada for reduzida para 36 horas semanais e até 15% se a redução for para 40 horas semanais.

(A) Hellen Tôrres/NTU; (B-C) Marcelo Camargo/Agência Brasil; (D) Marcello Casal Jr./Agência Brasil



A discussão está no centro do Congresso Nacional e expõe dilema que a sociedade ainda não resolveu: como equilibrar ganhos sociais com a sustentabilidade operacional de atividades essenciais e intensivas em mão de obra.

De um lado, parlamentares e movimentos sociais defendem a redução da jornada como instrumento de melhoria da qualidade de vida, geração de empregos e adequação às novas dinâmicas do trabalho. De outro, representantes do setor produtivo alertam para os riscos de uma mudança que desconsidere especificidades operacionais. Eles citam potencial elevação de custos, avanço da informalidade e impacto direto na prestação de serviços classificados como essenciais.

Foi nas redes sociais que nasceu o Movimento Vida Além do Trabalho (VAT). Em 2023, o tiktoker Rick Azevedo ganhou visibilidade ao criticar a carga de 44 horas semanais que cumpria como balconista de farmácia. A mobilização resultou em petição pública que originou a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 8/2025, de autoria da deputada Erika Hilton (PSOL-SP). O texto prevê jornada máxima de 36 horas semanais em escala de quatro dias de trabalho por três de descanso e tramita na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Câmara.

O relator da matéria, deputado Paulo Azi (União Brasil-BA), tem defendido cautela na condução do tema. Em entrevista ao CNN Talks, em 21 de março, afirmou que o desafio é evitar que "ganhos imediatos ao trabalhador resultem em efeitos adversos no médio prazo". Para ele, a capacidade de absorção da mudança varia entre os setores, o que reforça a necessidade de transição gradual, argumento que ecoa diretamente nas ressalvas levantadas pelo Ipea.

A proposta tramita apensada a outra PEC, de autoria do deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), que também prevê a redução para 36 horas semanais, porém de forma escalonada ao longo de até dez anos. Diferentemente do texto de Hilton, essa versão não altera diretamente o regime de escala e preserva a negociação coletiva como principal instrumento de definição das jornadas, nos termos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). É justamente esse mecanismo que o setor de transporte defende como caminho mais seguro para qualquer transição.

Uma equação delicada

Classificado como atividade essencial e direito social previsto na Constituição Federal, o transporte público urbano por ônibus opera em regime contínuo e tem forte dependência de mão de obra, o que faz com que os custos com pessoal e encargos respondam por cerca de 50% das despesas operacionais, conforme o Anuário NTU 2024-2025. Esse patamar se manteve relativamente estável nos últimos anos, mesmo diante de mudanças no modelo de financiamento. Qualquer alteração na jornada, portanto, tende a ter impacto direto e imediato tanto sobre a estrutura de custos quanto sobre a oferta de serviço.

O diretor de Mobilidade Urbana da NTU, Matteus Freitas, afirma que a entidade acompanha o debate com atenção e defende que três fatores sejam levados em conta: a natureza ininterrupta da operação, o déficit de mão de obra e os efeitos sobre a tarifa.

"A operação do serviço de transporte coletivo e o funcionamento das estruturas de apoio — como garagens, oficinas e setores de abastecimento — ocorrem 24 horas por dia. Portanto, qualquer decisão deve ser orientada por critérios técnicos e considerar as especificidades deste segmento. A jornada 5x2 é factível e já está vigente nos setores onde ela é viável", afirma Freitas.

Faltam motoristas, faltam mecânicos

A escassez de profissionais é outro ponto crítico. Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de 2023 revela que 53,4% das empresas têm dificuldade para contratar motoristas. A falta de mecânicos e profissionais de manutenção atinge 63,2% das operadoras, enquanto 40,8% relatam recorrer a trabalhadores com pouca experiência diante da escassez de mão de obra qualificada. Reduzir a jornada nesse cenário pode ampliar o déficit existente e comprometer a regularidade dos serviços, antes mesmo de qualquer discussão sobre custos.



"Reduzir a jornada sem haver trabalhadores suficientes para suprir a demanda amplia o déficit, eleva custos e pode comprometer a regularidade dos serviços prestados à população", avisa em nota o Sistema Transporte. A entidade defende a manutenção da negociação coletiva como mecanismo central para a definição das jornadas, por permitir ajustes às realidades regionais e operacionais com maior segurança jurídica. "Esse instrumento permite que trabalhadores e empregadores ajustem as condições de trabalho às necessidades específicas de cada setor, região e empresa, garantindo equilíbrio, segurança jurídica e respeito às particularidades de cada atividade econômica".

O risco de avanço da informalidade também entra no radar. O transporte coletivo urbano é um dos segmentos com maior proporção de trabalhadores formais no país e é exatamente esse dado que torna a equação ainda mais delicada. Mudanças na jornada sem ganhos de produtividade ou regras claras de transição podem pressionar custos e estimular a migração para modelos informais de contratação, corroendo justamente a base que sustenta a proteção social desses trabalhadores.

O alerta ganha peso quando confrontado com estudo apresentado em março pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST) ao Ministério da Fazenda: se 50% dos trabalhadores formais migrarem para regimes de pessoa jurídica (PJ), a União pode registrar perda arrecadatória de até R$ 384 bilhões por ano. No transporte, onde a formalidade é traço histórico do setor, esse risco não é hipotético, é possibilidade concreta diante de mudança mal calibrada.

A tarifa no centro do debate

"A diminuição da jornada de trabalho pode gerar aumento do custo da prestação do serviço, podendo esse aumento ser repassado para as tarifas públicas pagas pelos usuários", alerta Freitas. A lógica é direta: a tarifa é calculada normalmente a partir do custo total dividido pelo número de passageiros pagantes. Qualquer aumento nas despesas aperta ainda mais um sistema já fragilizado pela queda estrutural da demanda verificada na pandemia, quando os sistemas urbanos perderam parcela relevante de usuários e ainda operam abaixo dos níveis históricos. Com menos passageiros para diluir os custos, o setor torna-se mais vulnerável a qualquer variação nas despesas operacionais, por menor que seja.



Ao mesmo tempo, cresce no país o debate sobre modelos alternativos de financiamento. As experiências de tarifa zero, já adotadas em dezenas de municípios brasileiros, ampliam o acesso ao transporte e removem a barreira econômica para os usuários mais vulneráveis. Mas esse modelo tem custo, que é o aumento da dependência de recursos públicos para garantir o equilíbrio econômico dos sistemas, transferindo para os orçamentos públicos o peso de eventual elevação nas despesas operacionais. Em cidades com finanças apertadas, a conta pode ser difícil de fechar.

Especialistas e entidades do setor apontam que eventuais mudanças na jornada precisam vir acompanhadas de novas fontes de financiamento. Entre os temas em discussão estão a revisão dos modelos de remuneração dos operadores, a diversificação das receitas — como fundos vinculados à mobilidade urbana — e o redesenho dos contratos de concessão, de forma a conciliar sustentabilidade econômica, modicidade tarifária e manutenção da qualidade do serviço. Sem esse tripé, qualquer mudança na jornada tende a gerar uma de três consequências: tarifa mais cara, serviço pior ou mais dinheiro público comprometido.

O que o Ipea adverte — e o que ainda não se sabe

O documento do Ipea vai além dos números e traz alertas que merecem atenção própria. O instituto traça paralelo entre a eventual redução para 40 horas semanais e reajustes históricos do salário-mínimo no Brasil (2001 e 2006), indicando que a economia brasileira tem demonstrado capacidade de absorver tais ganhos para o trabalhador sem colapso setorial. Esse argumento é relevante para contextualizar o debate: não se trata de mudança sem precedente, e o país tem histórico de transições trabalhistas bem-sucedidas.

No entanto, o Ipea ressalva que há diferenças estruturais entre os setores que precisam ser ponderadas, e é aí que o transporte se destaca negativamente. A combinação de alta dependência de mão de obra, operação ininterrupta, déficit de profissionais qualificados e base tarifária sensível cria vulnerabilidade que não tem equivalente em setores como tecnologia ou educação.

Há ainda limitação metodológica que o próprio instituto reconhece: a ausência de informações oficiais detalhadas sobre escalas de trabalho como a 6x1, nos bancos de dados do IBGE e do Ministério do Trabalho, dificulta análises mais precisas sobre os impactos reais de eventual mudança. Em outras palavras, o debate no Congresso avança sem que se tenha, ainda, um retrato completo de quantos trabalhadores estão efetivamente nesse regime e como uma transição afetaria cada segmento da economia. Decidir sem esse mapa é navegar no escuro.

O Ipea aponta também que a jornada de 44 horas não afeta a todos de forma igual, ela funciona como marcador de vulnerabilidade social, concentrada em segmentos de menor renda e menor escolaridade. Isso reforça a necessidade de política pública que não apenas reduza a jornada, mas que oriente e subsidie a transição nos setores e regiões mais expostos. Aplicar a mudança de forma genérica, sem critérios setoriais e sem considerar o porte das empresas, é receita para ampliar desigualdades em vez de reduzi-las.

No transporte coletivo, essa equação ainda está longe de ser resolvida. O setor carrega simultaneamente o peso de ser essencial, de ser grande empregador formal e de operar em modelo financeiro frágil, dependente de subsídios e sensível a qualquer variação de custo. Enquanto o Congresso debate a nova jornada, a conta permanece em aberto, e a dúvida real não é se alguém vai pagá-la, mas quem.

O Brasil é COLETIVO



Transportarmos todos os dias o bem mais precioso do Brasil: os brasileiros

saiba mais

www.brasilcoletivo.org.br ntubrasil ntubrasil

NTU
Associação Nacional de Transportes Urbanos