

WAN YU CHIH
é diretor de negócios da WPLEX Software, empresa catarinense que atua há mais de 25 anos no desenvolvimento de soluções de otimização da programação horária e escalas de motoristas para transporte público.

IMPACTOS DO FIM DA ESCALA 6X1 nos custos do transporte urbano

O que começou como movimento social impulsionado pelas redes e lideranças locais no Rio de Janeiro, chegou ao centro do debate legislativo nacional e se materializou em várias propostas de alteração da jornada de trabalho. Para setores que operam de forma contínua, como o transporte público urbano, essas mudanças representam não apenas ajuste trabalhista, mas transformação estrutural com impactos econômicos relevantes.

Três PECs e um PL

Atualmente, tramitam no Congresso Nacional propostas que visam extinguir a escala 6x1. O epicentro desse movimento é a PEC 8/2025, de autoria da deputada Erika Hilton (PSOL-SP), que propõe jornada de 36 horas semanais distribuídas em quatro dias de trabalho e três de descanso, modelo 4x3, sem redução salarial. A matéria foi apensada à PEC 221/2019, do deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), que também prevê a jornada de 36 horas, embora sem especificar a forma de distribuição da jornada.

No Senado, tramita a PEC 148/2015, do senador Paulo Paim (PT-RS), igualmente propondo jornada de 36 horas semanais. Em paralelo, surgiu o PL 67/2025, da deputada Daiana Santos (PCdoB-RS), que estabelece jornada de 40 horas semanais no regime 5x2.

Hoje, a Consolidação das Leis do Trabalho fixa limite de 44 horas semanais e 8 diárias, admitindo até duas horas extras por dia. A escala 6x1 não é obrigatória por lei, mas tornou-se predominante no transporte urbano por permitir a cobertura dos sete dias da semana com equilíbrio de custo e eficiência operacional.

(A) Marcelo Camargo/Agência Brasil; (B) Roberto Resston Fo/Shutterstock.com

Reorganização estrutural das escalas

Com base em nossa experiência no desenvolvimento de sistemas de otimização de programação horária e escalas de motoristas, observamos que alterações nas regras trabalhistas produzem grandes impactos na necessidade de mão de obra. Essas mudanças afetam o encaixe das jornadas, o aproveitamento das horas e o dimensionamento das equipes de reserva. Isso decorre da lógica combinatória inerente à construção de serviços e escalas eficientes, cuja complexidade aumenta com o acréscimo de restrições legais.

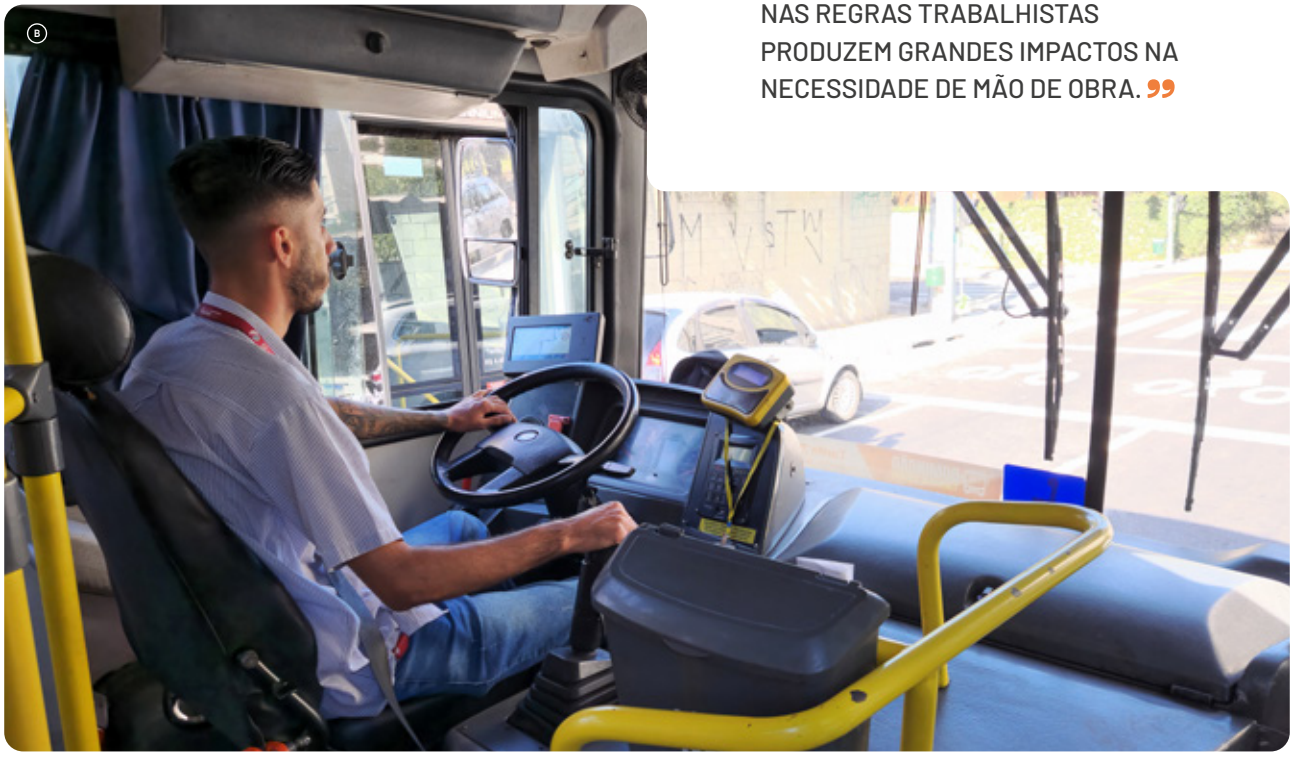
Nas escalas utilizadas atualmente nas empresas — 6x1, com folga alternada entre sábado e domingo, ou 5x1, com folga corrida — o descanso aos domingos ocorre de forma rotativa. Em regimes com ciclo fixo de sete dias, como 5x2 ou 4x3, o padrão de trabalho e folga se repete sempre nos mesmos dias da semana. Assim, é matematicamente impossível que haja rotação natural do descanso no domingo, sendo necessária a inserção de folgas adicionais nesse dia para atender à lei e a criação de equipes específicas para garantir o serviço durante a alternância dominical.

Caso a PEC da escala 4x3 seja aprovada, será preciso criar vários regimes de folga com três dias de descanso — por exemplo, de segunda a quarta-feira, outro de terça a quinta-feira, e assim sucessivamente. De modo semelhante, caso o PL da escala 5x2 venha a vigorar, será preciso criar regimes com dois dias consecutivos de descanso, como de segunda a terça, de terça a quarta, e assim por diante.

O PL 67/2025 introduz um complicador adicional: a exigência de que ao menos um dos dois dias consecutivos de folga recaia no domingo em período máximo de três semanas. As PECs 221/2019 e 8/2025 são mais conservadoras, mantendo as atuais regras de convenção coletiva para a folga no domingo.

Outra consideração sobre a jornada de 36 horas distribuídas em quatro dias de até 8 horas diárias é que ela permite, na prática, apenas 32 horas normais semanais.

> “COM BASE EM NOSSA EXPERIÊNCIA NO DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE OTIMIZAÇÃO DE PROGRAMAÇÃO HORÁRIA E ESCALAS DE MOTORISTAS, OBSERVAMOS QUE ALTERAÇÕES NAS REGRAS TRABALHISTAS PRODUZEM GRANDES IMPACTOS NA NECESSIDADE DE MÃO DE OBRA.”



Simulação do impacto sobre os custos

Para dimensionar os efeitos econômicos, tomamos uma empresa de porte médio, com 100 ônibus operacionais e 150 serviços de motorista no dia útil, 90 no sábado e 60 no domingo. Os serviços são cobertos por escalas 6x1 de folga alternada entre sábado e domingo e 6x1 com folga no domingo.

Consideramos um salário base de R$ 3.000,00, encargos e verbas trabalhistas de 70%, benefícios de R$ 25,00 por dia trabalhado e jornada atual de 44 horas semanais, com 1 hora extra diária, em média. Nesse cenário, o custo mensal com motoristas gira em torno de R$ 1,022 milhão.

Caso a jornada seja reduzida para 36 horas semanais, no regime 4x3, serão necessários entre 69 e 80 novos motoristas, e o custo mensal atingiria R$ 1,355 milhão — aumento de 33%.

Por outro lado, se a jornada semanal passar para 40 horas, serão necessários entre 36 e 45 novos motoristas, e o custo mensal chegaria a R$ 1,178 milhão — aumento de 15%.

QUADRO I. IMPACTO SOBRE CUSTOS

JORNADA		ATUAL	CENÁRIO 1	CENÁRIO 2
36 horas semanais em regime 4x3	Serviços dia útil	150	150	143
	Motoristas	150	230	219
	Aumento	-	53%	46%
	Custo total	R$ 1.021.699,43	R$ 1.337.756,25	R$ 1.354.934,99
	Aumento	-	31%	33%
40 horas semanais em regime 5x2	Serviços dia útil	150	150	143
	Motoristas	150	195	186
	Aumento	-	30%	24%
	Custo total	R$ 1.021.699,43	R$ 1.158.766,88	R$ 1.178.230,49
	Aumento	-	13%	15%

No Cenário 1, a quantidade de horas extras por dia caiu para 20 minutos por motorista, qualquer que seja a jornada, devido ao maior contingente. No Cenário 2, procurou-se reduzir o acréscimo de motoristas, utilizando menos serviços e mais horas extras, ficando cada um com 46 minutos de hora extra por dia, em média.

A redução dos dias de trabalho no mês traz enorme impacto sobre a quantidade de motoristas necessária para cobrir os serviços programados. Na simulação da escala 4x3, concedeu-se um domingo a cada 5 semanas. Nesse caso, o motorista trabalha 54% dos dias do mês e folga no restante. Na escala 5x2, conforme previsto no PL, concedeu-se uma folga dupla no domingo a cada 3 semanas. Nesse caso, trabalha-se 62% dos dias e o restante é de folga.

QUADRO II. IMPACTO SOBRE OS DIAS TRABALHADOS

JORNADA	DIAS DE TRABALHO	DIAS DE FOLGA
44 horas semanais em regime 6x1	86%	14%
36 horas semanais em regime 4x3	54%	46%
40 horas semanais em regime 5x2	62%	38%

> A BUSCA POR MELHORES CONDIÇÕES DE TRABALHO É LEGÍTIMA. CONTUDO, NO TRANSPORTE PÚBLICO — SERVIÇO ESSENCIAL E CONTÍNUO —, MUDANÇAS ESTRUTURAIS NA JORNADA DE TRABALHO EXIGEM AVALIAÇÃO TÉCNICA CUIDADOSA PARA EVITAR DESEQUILÍBRIOS ECONÔMICOS QUE PREJUDIQUEM JUSTAMENTE AQUELES QUE AS PROPOSTAS VISAM PROTEGER.

Mudança na curva de demanda

Outro fator importante é a eventual alteração no comportamento da demanda. Caso os demais setores econômicos concentrem suas atividades entre segunda e quinta-feira, poderá haver intensificação dos picos nesses dias e redução do movimento às sextas-feiras e aos sábados.

Mesmo que o volume total mensal de passageiros permaneça estável, a concentração da demanda exigirá reforço de frota e de motoristas nos dias mais carregados, pressionando o custo do sistema.

O saldo final é, no mínimo, arriscado. Não é possível prever o comportamento da receita mensal do operador, ao passo que o custo operacional tende a aumentar para atender à concentração de passageiros nos quatro dias úteis.

Conclusão

A análise técnica indica que a alteração da jornada de trabalho do motorista, qualquer que seja a proposta, trará impacto enorme sobre os custos de mão de obra do transporte urbano.

Contudo, esse aumento dificilmente poderá ser absorvido pelos operadores. Ele precisará ser incorporado à planilha de custos que define o valor da tarifa ou do subsídio público ou, alternativamente, exigirá medidas estruturais — como a desoneração da folha de pagamento — para que o sistema se sustente no longo prazo.

No transporte urbano, o ônibus autônomo já é uma realidade em diversos países. Em atividades intensivas em mão de obra, aumentos estruturais de custos funcionam como catalisadores da automação. Se a reforma for aprovada, ela pode acelerar a adoção dessa inovação, eliminando o posto de motorista.

A busca por melhores condições de trabalho é legítima. Contudo, no transporte público — serviço essencial e contínuo —, mudanças estruturais na jornada de trabalho exigem avaliação técnica cuidadosa para evitar desequilíbrios econômicos que prejudiquem justamente aqueles que as propostas visam proteger.