CORREIO BRAZILIENSE

6 de novembro de 2026

O fim da 6x1 e o suplício dos passageiros de ônibus

José Pastore e Frederico Toledo Melo

Chegou a hora de enfrentar a realidade da Emenda Constitucional 141 (EC 141), que acabou com a escala 6 x 1. Em todos os setores, os problemas práticos são imensos. Examinaremos aqui o caso do transporte de passageiros nas grandes cidades.

Diariamente, todos os passageiros dos ônibus precisam chegar pontualmente ao seu destino: trabalho, escola, supermercado, cinema, etc. Para continuar atendendo esses passageiros, as empresas de ônibus terão de reorganizar as escalas de trabalho dos motoristas e, em muitos casos, contratar novos profissionais por força da EC 141.

Vejam esta conta simples: 100 motoristas trabalhando 44 horas por semana oferecem, juntos, 4.400 horas. Trabalhando 40 horas como quer a EC 141, serão necessários 110 motoristas. Para o Brasil, seriam vários milhares de motoristas.

Isso é inviável porque 66% das empresas de ônibus urbanos revelam existir uma grave escassez de motoristas. Em 45% delas, as vagas para motoristas permanecem abertas o ano todo. Ou seja, a necessidade de ampliar as equipes ocorrerá em um mercado que não consegue sequer atender à demanda atual. Aliás, a falta de motoristas atinge praticamente todos os setores da economia brasileira.

Muitos dirão, "basta qualificar e contratar". Inexiste a possibilidade de colocar um motorista ao volante de um ônibus sem preencher as exigências legais. Para dirigir um ônibus, a carteira do motorista precisa estar na categoria "D". Para obter esse nível de qualificação, o Código de Trânsito exige, no mínimo, dois anos na categoria "B" ou um ano na categoria "C". Além disso, o candidato precisa ser aprovado em exames de aptidão física e mental, nos testes psicotécnico e toxicológico, além de audiometria, eletrocardiograma ou exames de sangue. Para quem não atende a essas exigências, é proibido dirigir um ônibus que transporta milhares de passageiros todas as semanas.

Na pressa de definir um forte "cabo eleitoral", os parlamentares que derrubaram a escala 6 x 1 e aprovaram a PEC 121 não avaliaram os inúmeros problemas práticos da sua decisão.

A primeira etapa da redução da jornada e a concessão de dois dias de repouso por semana, remunerados, começa no próximo dia 16 de dezembro. No caso do transporte urbano, será um problema insolúvel. Muitas empresas terão de reduzir a frota de ônibus por falta de motoristas, o que será um suplício para milhões de passageiros. Mesmo porque não se pode exagerar em horas extras para motoristas que passam a dirigir ônibus urbano sob condições de cansaço e exaustão.

Como resultado final, os trabalhadores serão os grandes prejudicados com a nova regra constitucional (EC 141) cujo único efeito imediato foi a de facilitar a eleição e reeleição dos políticos. Decisões desse tipo precisariam ter sido testadas e avaliadas em cada setor da economia porque o mercado de trabalho é extraordinariamente diverso.

Mas a escassez de profissionais é apenas um dos problemas para se implantar as regras da EC 141. As despesas adicionais das empresas de ônibus geradas pelas novas regras são de grande monta e, certamente, serão repassadas aos usuários e/ou às prefeituras, que terão de manter o preço das passagens por meio de subsídios. Elas têm orçamento para isso? É claro que não.

Ou seja, recompor as horas do novo regime por meio de novas contratações pressionará ainda mais o custo de operação do transporte urbano que, repetindo, terá de ser repassado aos usuários, o que afetará até mesmo o Índice de Custo de Vida em vista do peso do transporte urbano na composição daquele indicador.

Uma simulação simples indicou que uma alta de 10% nos gastos com pessoal, mantidas as demais receitas e despesas, reduzirá mais de 50% o caixa das empresas de transporte coletivo municipal e intermunicipal. O preço da passagem poderá subir muito mais do que isso, sobrando para os passageiros e para o poder público as consequências da medida precipitadamente aprovada — sem falar no comprometimento da qualidade dos serviços prestados pelas empresas transportadoras. O passageiro de menor renda será o mais exposto. Ele tem menos alternativas de transporte.

É sempre assim. As políticas públicas mal pensadas costumam prejudicar mais intensamente os cidadãos mais vulneráveis. Em outras palavras, elas desprotegem e penalizam exatamente os grupos que os políticos pretendiam proteger. A diferença entre o remédio e o veneno sempre depende da dose.

José Pastore é *professor titular (aposentado) da Faculdade de Economia da USP*; **Frederico Toledo Melo é** mestre em direito pelo IDP