PODER 360

14 de novembro de 2026

Redução de jornada e a desorganização do transporte de carga

Implementação da escala 5 X 2 pode comprometer entregas, contratos e operações de transportadoras

Todo fim do ano tem uma rotina conhecida. A indústria aumenta a produção. O comércio reforça os estoques. As famílias fazem compras. O Natal e o Ano Novo movimentam uma extensa cadeia de atividades que criam empregos, renda e arrecadação de impostos. Mas, para essa engrenagem funcionar, alguém precisa entregar em tempo o que foi vendido.

É aí que entra o transporte de cargas, predominantemente por caminhões. Motoristas e ajudantes precisam cumprir prazos apertados. As transportadoras contratam serviços, organizam equipes e assumem compromissos com meses de antecedência. O sucesso do Papai Noel depende da eficiência do transporte de cargas.

Desconsiderando a premência do transporte de cargas e de outros setores, os congressistas aprovaram a Emenda Constitucional 141 que desorganiza o mundo do trabalho, em especial as atividades de transporte, justamente no período em que as entregas são mais necessárias. Além disso, impuseram uma escala de trabalho única, a 5 X 2, a todas as atividades. A primeira etapa da referida Emenda Constitucional começa em 16 de dezembro. Nove dias antes do Natal.

Nessa data, a jornada de trabalho semanal passa de 44 horas para 42 horas, acompanhada da exigência de 2 dias de repouso remunerado por semana. A redução para 40 horas vem depois. Mas a necessidade de refazer escalas, recompor equipes e adaptar operações começa agora. O calendário constitucional não respeitou o calendário das entregas. O 1º teria de ser adiado, porque o 2º tem de ser rigorosamente cumprido. Mas, não foi, segundo a decisão do ministro Flávio Dino, do Supremo Tribunal Federal.

Os problemas práticos serão imensos. Vejam uma conta simples: 100 motoristas trabalhando 44 horas por 100 motoristas trabalhando 44 horas por semana oferecem, juntos, 4.400 horas. Com 42 horas, oferecem 4.200. Faltam 200 horas para manter a operação. Na etapa de 40 horas, serão necessários 110 motoristas para recompor as 4.400 horas originais. Sem considerar as dificuldades de distribuir as folgas pelas rotas e pelos dias de maior movimento.

Para os congressistas, o problema é de simples solução: basta contratar mais motoristas e comprar mais caminhões. Mas contratar quem? Onde? Quantos? A escassez desses profissionais já é crítica. E para quê comprar mais caminhões, se não há motoristas? Tampouco se pode habilitar um profissional do dia para a noite.

Também não basta aumentar a velocidade dos veículos. A atividade consome tempo com o carregamento, o trânsito e a espera para descarregar. O empenho e a boa vontade dos motoristas não conseguem fechar uma conta que o legislador deixou aberta. Isso atinge todos os modais de transporte. No transporte aquaviário, por exemplo, o problema é ainda mais complexo. Isso

porque, por força de leis e regulamentos, os períodos de embarque e transporte devem ser seguidos de períodos prolongados de descanso em terra. Como compatibilizar o trabalho em uma semana de repouso? Como substituir profissionais durante uma viagem? Quem estará disponível e onde ocorrerá a troca?

Esses são exemplos de questões práticas que exigem respostas práticas. Ao impor uma escala fixa de 5 X 2 para todas as atividades, os congressistas ignoraram ou excluíram as diferenças entre trabalhar numa fazenda de pecuária de leite, em uma loja de varejo, dirigir um caminhão e integrar a tripulação de uma embarcação.

As ações ajuizadas perante o Supremo Tribunal Federal pela indústria e pelo comércio evidenciaram esse descompasso. Questionaram, entre outros pontos, a suficiência da transição e os efeitos sobre os usos coletivos vigentes. Nada disso foi aceito pelo STF. O problema ultrapassa cada setor. Se a indústria precisa produzir e o comércio precisa vender, o transporte precisa entregar.

Essa integração não pode ser desmontada de uma hora para outra. Isso ocorrendo, o prejuízo é generalizado. A indústria produz. O comércio vende. O consumidor paga. E a transportadora não pode entregar por não conseguir trabalhar nas novas condições de jornada e escala de trabalho.

Quem pagará as perdas de todos esses agentes? Quem responderá por um contrato assinado que não pode ser cumprido graças à mudança de regras no meio do jogo? Quem vai responder pelos compromissos contratuais? Os congressistas têm solução para esses problemas?

É sempre assim. Quando o poder público ignora a realidade, ela reaparece na vida dos cidadãos. No preço da compra, na dificuldade da empresa e na encomenda que não chega. Quem muda as regras precisa pensar em como elas serão cumpridas.

Reduzir jornada e mudar escalas exigem avaliar as condições de cada atividade, preservar espaço para a negociação coletiva e conceder tempo para adaptação. Havia uma esperança de o Supremo Tribunal Federal aceitar o pleito de uma adequada prorrogação do prazo de implantação da Emenda Constitucional 141, que foi aprovada às pressas para seduzir eleitores e assegurar os seus votos. Essa missão já foi cumprida. Impunha-se um largo adiamento para a sua implantação. Mas esse pleito já foi derrubado. Do jeito que está, a Emenda 141 desorganizará o setor produtivo nacional.

José Pastore é professor (aposentado) da Faculdade de Economia da Universidade de São Paulo e Frederico Toledo Melo é advogado, mestre em direito pelo IDP e gerente de Relações do Trabalho e Sindicais da CNT (Confederação Nacional do Transporte)