

Área: Estratégia | **Tema:** Temas Emergentes em Estratégia

**TRANSPORTE RODOVIÁRIO: VISÃO DO MOTORISTA AUTÔNOMO SOBRE AS PRINCIPAIS
PROPOSTAS DA LEI 13.103/2015, DENOMINADA “LEI DO CAMINHONEIRO”**

**ROAD TRANSPORT: AUTONOMOUS TRUCK DRIVER'S VIEW ON MAIN PROPOSALS OF LAW
13.103 / 2015, CALLED “TRUCK DRIVER'S LAW”**

Vinicius Wolter, Alisson Eduardo Maehler e Isabel Teresinha Dutra Soares

RESUMO

As recorrentes greves efetuadas pela categoria dos motoristas, que buscam a estruturação e regulamentação de suas atividades, demonstraram à população o quanto a sociedade brasileira é dependente dessa classe de trabalhadores, que na sua maioria é autônoma e tira o sustento através do caminhão. Partindo desse cenário, busca-se com uma abordagem quantitativa, baseada nos dados levantados através da aplicação de um questionário no modelo de escala Likert, retratar a percepção que os motoristas autônomos apresentam sobre a legislação que regulamenta suas atividades, e avaliar as principais propostas trazidas pela Lei 13.103/2015.

Palavras-Chave: legislação; motoristas; autônomos

ABSTRACT

The recurring strikes by the driver category, which seek to structure and regulate their activities, have shown to the population how dependent Brazilian society is on this class of workers, who are mostly autonomous and make their living through the truck. From this scenario, we seek a quantitative approach based on the data collected through the application of a questionnaire in the Likert scale model, in order to portray the perception that autonomous drivers present about the legislation that regulates their activities, and evaluate the main proposals brought by Law 13.103 / 2015.

Keywords: legislation; drivers; autonomous

TRANSPORTE RODOVIÁRIO: VISÃO DO MOTORISTA AUTÔNOMO SOBRE AS PRINCIPAIS PROPOSTAS DA LEI 13.103/2015, DENOMINADA “LEI DO CAMINHONEIRO”

1 INTRODUÇÃO

O Brasil iniciou sua caminhada no segmento de transporte no período colonial com o grande ciclo do transporte hidroviário; em meados do século passado, migrou ao transporte ferroviário muito em função da influência inglesa sobre o país. Na década de 50, o modelo de transporte rodoviário foi introduzido e impulsionado pela chegada da indústria automobilística, desenvolvendo projetos de infraestrutura, através da construção das rodovias; tais ações levaram ao desenvolvimento do modal rodoviário de forma emergente e contínua, o que levou o transporte rodoviário a ser o principal modal da matriz de transporte Brasileira (DIAS,2012).

O transporte rodoviário assumiu essa importância muito em função das suas características, destacando sua flexibilidade, conseguindo atender os locais mais variados do território nacional; pois executa o chamado serviço porta a porta, que é uma virtude única desse modelo de transporte, e também podendo ser utilizado na combinação com outros modais de transporte de cargas, demonstrando assim sua agilidade e diferenciação frente aos outros modais de transporte (MOREIRA; CARVALHO, 2011).

Saraiva, Maehler e Dias (2015) destacam a agilidade e flexibilidade do modal rodoviário, porém evidenciam a questão dos custos que envolvem as atividades de transporte, onde o modal rodoviário apresenta os maiores custos em comparação com os outros modais, muito em função do cálculo relacionando volume (tonelada) / funcionário, onde o modal apresenta desvantagens, pois o caminhão transporta pouca quantidade, em comparação com uma balsa. Mesmo assim, o transporte rodoviário é o mais utilizado.

Em sua obra Dias (2017) evidencia o desequilíbrio na matriz de transporte, onde se observa a dependência pelo modal rodoviário, o que se confirma segundo dados apresentados pelo Boletim Estatístico 2018 da Confederação Nacional de Transporte (CNT), os modais apresentam os seguintes resultados em movimentação de cargas e passageiros, conforme segue na Tabela 1:

Tabela 1 – Participação percentual por modal.

Modal	Participação (%)
Rodoviário	61,1
Ferrovário	20,7
Aquaviário	13,6
Dutoviário	4,2
Aéreo	0,4

Fonte: CNT - Boletim Estatístico 2018.

Os dados confirmam a importância do modal rodoviário para a estrutura de transporte brasileira, sendo um campo rico e necessitado de estudos e projetos, que venham a buscar saídas e propor melhorias para a qualificação do serviço de transporte no território nacional.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Segundo pesquisa executada pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) no ano de 2016, tratando do perfil do caminhoneiro no país, apresenta os seguintes dados: 68% dos trabalhadores no transporte rodoviário de cargas são autônomos, e o restante, 32% trabalham como empregados. No sistema atualizado da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) no dia 25 de outubro de 2018, estão cadastrados, no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), um total de 511.683 motoristas autônomos.

Wanke (2012) ressalta a importância da relação entre o transporte rodoviário de carga e os serviços que a classe dos motoristas autônomos executam, onde na maioria das vezes são utilizados como ferramenta de apoio pelas empresas e transportadoras para redução dos seus custos, preferindo essa terceirização dos serviços para escapar de maiores tributações e custos referentes a manter uma frota de veículos e motoristas com vínculo empregatício. Esse tipo de serviço proporciona às empresas soluções práticas, até mesmo podendo trabalhar com uma frota própria e, simultaneamente, utilizar serviço terceirizado para atendimento de demandas pontuais; proporcionando maior competitividade e busca por qualidade dos serviços prestados.

Os motoristas acabam regulados pelo mercado, onde enfrentam grandes dificuldades de estruturação e condições precárias de trabalho, deixando de lado o convívio familiar para se doar inteiramente ao trabalho que se propõem a executar (MASSON; MONTEIRO, 2010).

Segundo Gemignani, Gemignani D. (2017), a primeira Lei que foi aprovada com o intuito de regularizar e trazer segurança jurídica aos motoristas profissionais foi a Lei 12.619 de 2012, mas ela acabou deixando muitas lacunas na sua interpretação, o que atrapalhava na definição de sua abrangência. Na ideia de ajustar esses problemas foi elaborada a Lei 13.103 de 2015, que acabou revogando alguns pontos da antiga lei e apresenta regras mais claras e que abrangeu os motoristas autônomos e empregados, sob a mesma regulamentação.

A Lei 13.103 de 2015 dispõe sobre o exercício da profissão do motorista, apelidada de “Lei do caminhoneiro”. Para melhor interpretação da mesma e visando objetivar o embasamento teórico foram selecionados os dispositivos que tem relação com a atividade proposta pelo trabalho e também as que foram as principais mudanças propostas aos motoristas, através da requerida lei.

O primeiro trecho da Lei a ser destacado é o Artigo 8º, que altera o Código de Trânsito Brasileiro e põe em vigor o Artigo 148-A, que trata da obrigatoriedade de exame toxicológico para a renovação de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de uso profissional, ou seja, categorias C, D e E; conforme consta:

“Art.148-A. Os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

§ 1º O exame de que trata este artigo buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, nos termos das normas do Contran (BRASIL. 2015)”.

O segundo assunto a ser abordado corresponde ao Artigo 9º e 10º que trata dos pontos de parada e apoio, que visam melhorar a qualidade de vida do motorista e segurança durante a viagem. Esses pontos de apoio e parada são necessários para que se possa cobrar outros incisos da Lei que tratam de tempo de descanso e direção, os entes federativos se comprometeram a desenvolver esse tipo de serviço e incentivar sua implementação em todo o território nacional, como dispõem:

Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de

passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente. (Regulamento) [...]

Art. 10º. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente: (Regulamento) [...]

Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso (BRASIL.2015).

O Artigo 17º apresenta a questão das praças de pedágio, a proposta é que todos os veículos vazios de transporte de carga devem ser isentos da cobrança dos eixos que estiverem erguidos, ou seja, sem contato com a pista, conforme apresenta:

Art. 17º. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (Redação dada pela Medida Provisória nº 833, de 2018) § 1º O disposto no caput abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas. (Incluído pela Medida Provisória nº 833, de 2018) (BRASIL.2015).

As três propostas buscam regulamentar e estruturar a situação do transporte rodoviário no país, através da criação dos pontos de apoio será proporcionada segurança ao motorista, podendo programar melhor a sua viagem e terá condições de cumprir outros incisos da lei que descrevem sobre o máximo de horas que devem estar na condução do veículo e os períodos que devem efetuar paradas de descanso.

Na situação dos pedágios se observa uma situação lógica, onde é cobrado um valor pelo número de eixos, mesmo o veículo estando vazio, e já circulando com o eixo suspenso, na maioria das vezes, para economia de pneus, a proposta se torna plausível pelo fato de os custos dos pedágios já serem excessivos.

E como forma de trazer mais segurança às estradas e profissionalismo à categoria, os exames toxicológicos buscam identificar e inibir o uso de substâncias psicoativas, que muitas vezes são utilizadas para prolongar as horas na condução do veículo, afetando os ciclos de sono e podendo levar a problemas maiores à saúde do motorista.

3 METODOLOGIA

A abordagem da pesquisa é quantitativa, em função de promover vantagens como maior precisão e controle das variáveis, possibilidade de análise estatística mais ampla e proporcionar que não ocorram interferências e depor parte do pesquisador (LAKATOS, MARCONI, 2017)

Dando suporte à abordagem quantitativa da pesquisa, foram utilizados métodos exploratórios, que para GIL (2007) tornam o problema mais explícito e buscam facilitar o seu entendimento através de pesquisa bibliográfica, levantamento de dados, através de entrevistas e análise de exemplos em relação ao assunto abordado.

Os dados foram coletados através de um questionário, trazendo em suas questões as principais mudanças propostas pela Lei 13.103/2015, que são o exame toxicológico para motoristas profissionais, a questão do eixo suspenso nas praças de pedágio e os pontos de apoio para que se possa cumprir a Lei do tempo de direção que os motoristas profissionais devem respeitar durante seus deslocamentos mais distantes.

Para isso, foi utilizada no questionário a escala de Likert que Cunha (2007) define como um método que se utiliza de um conjunto de frases, referentes ao assunto em que se procura absorver os dados para análise, na qual se aplica uma linha gradual de equivalência, partindo de um extremo de total importância até o extremo de nenhuma importância, podendo ser utilizado nos mais diversos estilos de trabalhos científicos.

O questionário foi aplicado a 60 motoristas autônomos, número referente à porcentagem amostral, com erro amostral de 10% e nível de confiabilidade de 90%, de um total de 1.970

motoristas autônomos ativos no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC) na cidade de Pelotas-RS.

O erro amostral foi definido em 10% para acompanhar o nível de confiabilidade de 90%, buscando-se adaptar às possíveis distorções e também inviabilidade de efetuar o questionário exclusivamente em motoristas com cadastro na cidade de Pelotas, pois não existe um sindicato dos motoristas autônomos na cidade. As informações referentes ao número de motoristas autônomos foram solicitadas através de contato com a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT).

As aplicações dos questionários se concentraram na cidade de Pelotas, em postos de combustíveis e terminais de cargas de algumas empresas da região. Na ideia de abordar os motoristas dispostos a compartilhar de seu conhecimento prático e cotidiano sobre a atual situação dos profissionais da categoria.

Para o processo de análise dos dados foi utilizada a estatística descritiva, que segundo Baptista e Campos (2016) compõem um de recursos para facilitar a observação dos fenômenos envolvidos no campo em estudo, e promove a possibilidade de uma melhor classificação e manuseio dos dados na elaboração de gráficos conjunto e tabelas que permitam uma boa visualização dos resultados.

4 RESULTADOS

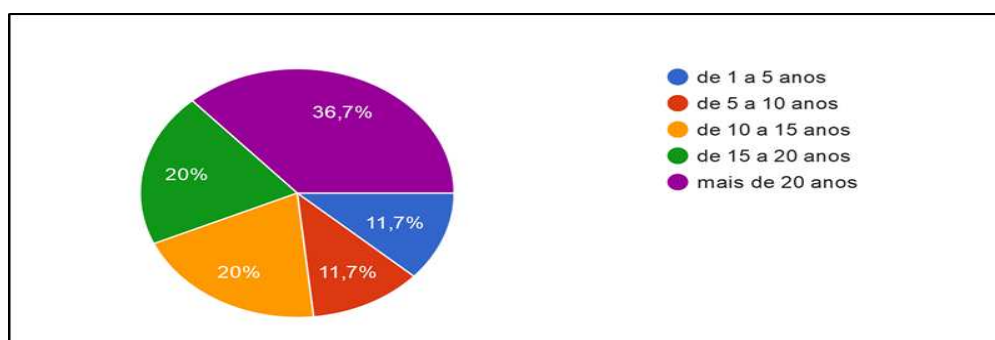
Nesta seção são apresentados, de forma organizada em figuras, as percepções dos motoristas de caminhão

4.1 IDADE E TEMPO DE PROFISSÃO

A idade dos motoristas autônomos entrevistados partiu da faixa de 23 anos a 68 anos de idade, evidenciando que a profissão de motorista autônomo engloba gerações distintas de trabalhadores. A média de idade do motorista autônomo abordado pela pesquisa ficou em 44 anos, enquanto a mediana em 46 anos de idade. Essa média coincidindo com os 45,7 anos de idade dos motoristas autônomos apresentada pela pesquisa sobre o Perfil do Caminhoneiro desenvolvida pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) no ano de 2016 (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2016).

O tempo de profissão que os profissionais autônomos abordados apresentaram observa-se na Figura 1.

Figura 1- Tempo de profissão dos motoristas autônomos.



Fonte: autores.

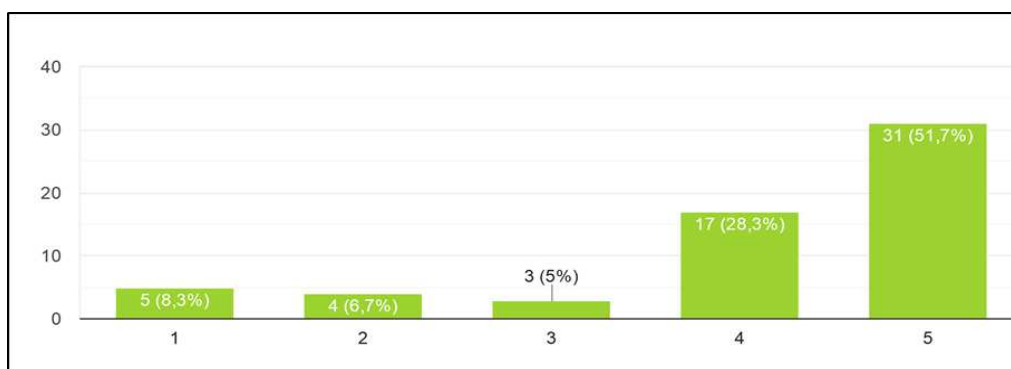
Na Figura 1 pode ser identificado que 36,7% dos motoristas entrevistados têm mais de 20 anos de profissão, somado aos outros 20% que tem de 15 a 20 anos de atividades como motoristas, pode-se considerar que a categoria dos motoristas autônomos é composta por profissionais experientes e com idade avançada, que continuam a desempenhar suas atividades mesmo apesar da idade.

Na pesquisa desenvolvida pela Confederação Nacional de Transporte, sobre o perfil do caminhoneiro, a média do tempo de profissão do Motorista autônomo ficou em 19,2 anos, apresentando semelhança aos resultados obtidos.

4.2 MUDANÇAS PROPOSTAS PELA LEI 13.103 DE 2015

Nesse capítulo abordam-se as mudanças propostas pela Lei 13.103 de 2015. Primeiramente, destaca-se o exame toxicológico para ser analisado sob a perspectiva do motorista autônomo, que classificou seu grau de importância através do questionário, chegando nos seguintes resultados apresentados na Figura 2:

Figura 2 – Grau de importância do exame toxicológico.



Fonte: autores.

Nota: A escala parte de 1 (pouco importante) até 5 (muito importante).

Na figura 2 observa-se que a categoria dos motoristas autônomos considera de grande importância o exame toxicológico para a renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para motoristas profissionais. Mas também, em contrapartida, foi levantada a proposta de o exame toxicológico ser obrigatório para todas as categorias de Carteira de Habilitação.

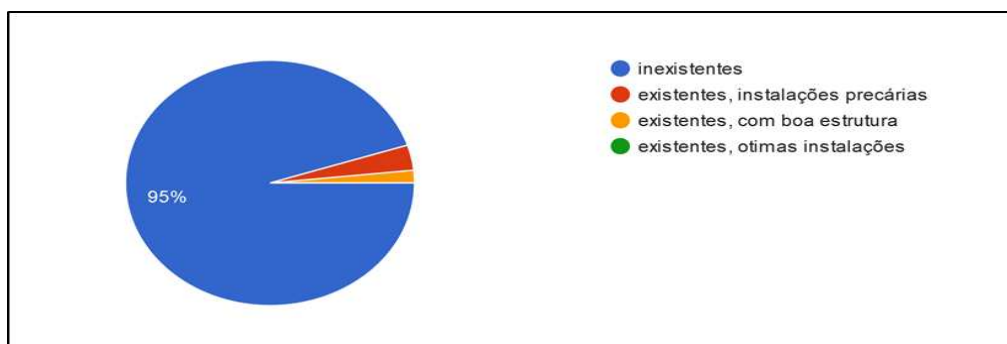
Conforme exposto pelos motoristas na pergunta final se repetiram 10 vezes, em porcentagem corresponde a 22%, em um total de 45 respostas, que o exame deveria englobar todas as categorias de CNH, não apenas para motoristas profissionais de categoria C, D e E como vem sendo cobrado.

Em seu trabalho, Souza (2017) relatou que o consumo de substâncias estimulantes como pó de guaraná e cafeína eram comuns entre os motoristas para manterem atenção e evitar a fadiga em suas viagens. Esse autor também observou que em alguns casos os motoristas utilizam substâncias mais fortes com anfetaminas, o chamado rebite, e cocaína, para assim conseguirem dirigir por mais tempo, porém todas essas substâncias levam a dependência e podem causar graves danos à saúde.

Para inibir esse tipo de ação o exame toxicológico foi aplicado e obrigado para a classe dos motoristas profissionais, para que se consiga ter um controle sobre a utilização desse tipo de substância, que coloca a vida do motorista usuário de substâncias psicoativas em risco e também dos demais cidadãos que circulam pelas estradas.

Seguindo, a próxima mudança apresentada pela Lei são os pontos de apoio, que a União se propôs a criar, em um período de 5 anos. A questão busca investigar como está a situação dessa proposta, através da avaliação dos principais interessados e afetados, os motoristas autônomos. Os dados apresentam a seguinte distribuição na Figura 3:

Figura 3 – Situação dos pontos de apoio.



Fonte: autores.

Os motoristas relatam em 95% das respostas a inexistência dos pontos de apoio que o governo se propôs a criar por meio da Lei, para promover a possibilidade de cumprimento das paradas de descanso que também foram abordadas pela Lei, para que o motorista ao alcançar o período de 5 horas e 30 minutos na condução do veículo, deva efetuar uma parada obrigatória de 30 minutos para descanso.

Santos (2016) descreve que enquanto os pontos de parada não forem criados e não estiverem à disposição dos motoristas, para que possam cumprir as referidas paradas para o descanso, a fiscalização por parte dos órgãos responsáveis também não pode existir, pois não existe condição estrutural para o cumprimento dos dispositivos presentes na Lei.

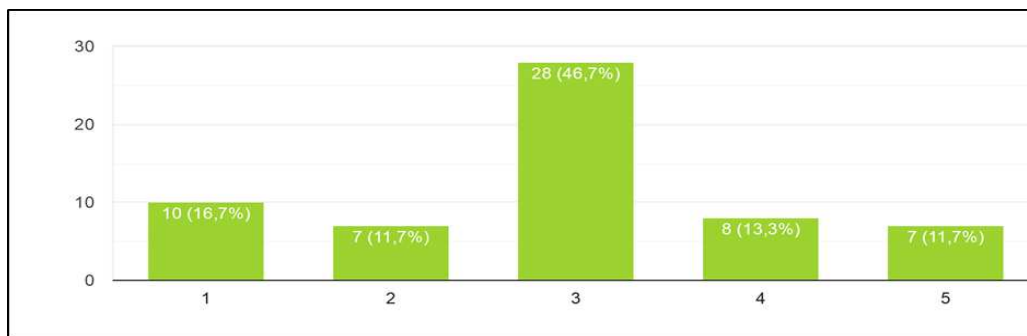
O próximo assunto é a questão dos pedágios. Os dados revelam que a Lei vem sendo cumprida, com 100% das respostas computadas indicando que está sendo efetuado apenas o pagamento dos eixos que estão em contato com o solo, os eixos suspensos não estão sendo cobrados, conforme foi acordado pela lei. Porém os motoristas ainda reclamam em relação ao valor dos pedágios. Um dos entrevistados fez uma colocação que dá sustentação às reclamações da categoria. De maneira simples ele descreveu o seguinte: “eu pago de pedágio para meu caminhão o valor de 68.00 reais, o meu deslocamento de Pelotas x Rio Grande é de 66 quilômetros, significa que eu estou tendo um gasto de mais de 1 real por quilometro rodado apenas com a tarifa do pedágio.” Tal exemplo simples e de fácil entendimento representa a insatisfação da categoria frente aos valores cobrados nas praças de pedágio.

4.3 GRAU DE CONHECIMENTO X NÍVEL DE SATISFAÇÃO

O grau de conhecimento e o nível de satisfação que os motoristas apresentaram referente à Lei 13.103 de 2015, foi medido através do método de escala, utilizando uma distribuição de 1 a 5 para atribuir da melhor maneira possível o nível de conhecimento e também o nível de satisfação que os motoristas autônomos demonstravam sobre as propostas da Lei.

O grau de conhecimento da Lei, manifestado pelos motoristas autônomos que contribuíram na pesquisa, ficou assim distribuído na Figura 4:

Figura 4 - Grau de conhecimento da Lei.



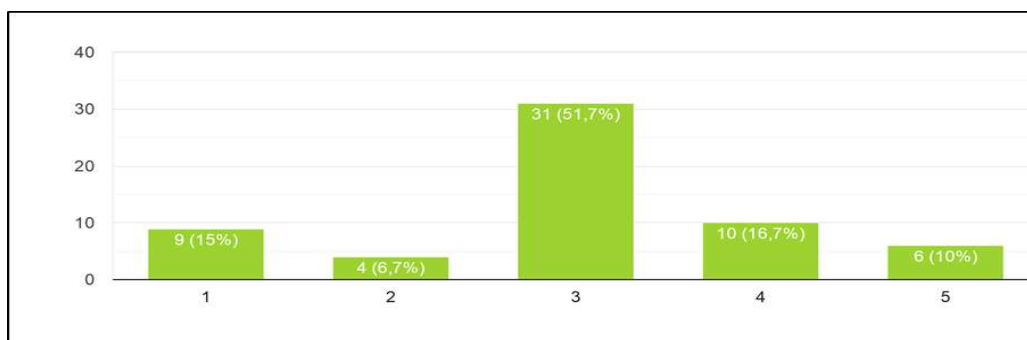
Fonte: autores.

Nota: A escala parte do 1(pouco conhecimento) até 5 (conhecimento pleno).

Dos motoristas autônomos entrevistados, 46,7% relatou ter um conhecimento intermediário sobre a Lei. A maioria descreveu que as informações circulam de maneira informal entre conversas com outros motoristas. Na maioria das vezes, as informações são oriundas de mídias sociais, como redes sociais, tv e rádio. Um dos entrevistados relatou sobre o papel dos sindicatos, que segundo ele, não estão operando em prol dos interesses da categoria.

No nível de satisfação que os motoristas autônomos apresentaram em relação a lei, ficou deste modo exposto na Figura 5:

Figura 5 – Nível de satisfação referente a Lei.



Fonte: autores.

Nota: A escala parte de 1 (insatisfeito) até 5 (muito satisfeito).

Na figura 5 verifica-se que o nível de satisfação é 3, confirmando um nível intermediário de satisfação da categoria com as propostas da Lei, muito em função da lei estar sendo cumprida apenas em partes, conforme alegação dos próprios entrevistados no último questionamento, que propunha ao motorista descrever uma colocação geral sobre a Lei. Das 45 respostas computadas para essa questão, 13 vezes, representando 28%, foram relacionadas à questão de “pôr a Lei em prática”, segundo as colocações dos entrevistados.

Ao aplicar a fórmula do desvio-padrão, observa-se um baixo índice de dispersão na variável satisfação, no valor de 1,12. O que indica a variabilidade da amostra em estudo e comprova a veracidade dos resultados apresentados pela pesquisa, nos quais aproximadamente 75% das respostas se encontram no intervalo delimitado pelo desvio-padrão em relação à média (BECKER, 2015).

Segundo Moore, Notz e Flinger (2017) a fórmula de correlação proporciona identificar o nível de relação existente entre duas variáveis. Os autores utilizam o peso e altura de uma pessoa como exemplo de correlação, quando uma pessoa tem altura acima da média,

proporcionalmente tende a ter um peso acima da média, pois as variáveis peso e altura estão padronizadas positivamente.

Ao aplicar-se a fórmula da correlação entre as variáveis grau de conhecimento sobre a Lei e o nível de satisfação, encontrou-se uma correlação de nível fraco, de natureza positiva entre as variáveis, no valor de 0,3197, demonstrando um nível mediano de influência entre as duas variáveis, onde o grau de conhecimento sobre a lei, afeta positivamente o nível de satisfação dos motoristas autônomos abordados pela pesquisa. Esse nível de correlação positiva demonstra que quanto maior o conhecimento da Lei, maior o nível de satisfação dos entrevistados.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho se propôs a responder quais foram as reais mudanças que a Lei 13.103 de 2015, chamada “Lei do caminhoneiro”, trouxe à categoria dos motoristas autônomos do transporte de carga. Para isso, foram classificadas as propostas que promoviam mudanças na regulamentação da profissão do motorista profissional. Os assuntos identificados com essa característica foram a proposta da criação dos pontos de parada, o exame toxicológico e a não cobrança do eixo suspenso nos postos de pedágio.

Por intermédio do referencial teórico buscou-se imergir no ambiente em que está situado o motorista autônomo do transporte de carga e a importância de suas atividades como principal operador logístico no transporte nacional, apresentando as variáveis que afetam seu trabalho e refletem nos serviços que esses profissionais se propõem a executar no seu cotidiano.

Na análise, as propostas foram quantificadas e apresentadas por meio de gráficos que proporcionam uma melhor visualização dos resultados, onde foi possível visualizar que a Lei está sendo cumprida apenas em partes, pois duas das propostas classificadas estão sendo seguidas e uma delas ainda não foi colocada em prática. O que gera um certo grau de insatisfação por parte dos motoristas autônomos. As propostas que são regulamentadas e precisam ser executadas por eles são cumpridas, enquanto propostas que o governo se propõe a desenvolver, no caso, os pontos de parada, são deixadas em segundo plano, comprometendo assim o desenvolvimento do trabalho dos motoristas.

Tais resultados são coniventes com Santos, Kawamoto e Cardoso (2017) para os quais a categoria dos motoristas necessita com urgência de políticas públicas que desenvolvam condições estruturais em conformidade com a legislação existente, se apoiando na Lei 13.103 de 2015.

Os mesmos autores em sua pesquisa sugerem parcerias público-privadas que promovam a melhoria da malha rodoviária, com investimentos em infraestrutura, por exemplo: os pontos de parada; dar assistência médica e educacional sobre assuntos como educação sexual e consumo de drogas, e também modernizar e ampliar os métodos de fiscalização.

Tais medidas são necessárias para promover condições de trabalho básicas para a categoria dos motoristas autônomos, que no momento, segundo os dados analisados, os pontos de parada são uma necessidade imediata, para que os motoristas cumpram as paradas para descanso durante seus deslocamentos e que possa haver fiscalização para essa medida proposta em Lei, trazendo mais segurança ao profissional e aos demais usuários das estradas.

REFERÊNCIAS

ANTT- Agência Nacional de Transporte Terrestre. **Frota de veículos**. Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC. Brasília, 2018. Disponível em: <[http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20270/Transportadores Frota_de_Veiculos.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/20270/Transportadores_Frota_de_Veiculos.html)>. Acesso em 23 de outubro de 2018.

BAPTISTA, Makilim Nunes, CAMPOS, Dinael de. **Metodologias Pesquisa em Ciências - Análise Quantitativa e Qualitativa**, 2ª edição. LTC, 02/2016. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788521630470/cfi/6/64!/4/118/2/2@0:0>>. Acesso em 11 de outubro de 2018.

BECKER, João Luiz. **Estatística Básica**: transformando dados em informação. [recurso eletrônico] / Porto Alegre: Bookman, 2015. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788582603130/>>. Acesso em 15 de outubro de 2018.

BRASIL. **Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista. Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13103.htm>. Acesso em 20 de maio de 2018.

CNT- Confederação Nacional do Transporte. **Atlas do transporte**. Brasília, 2006. Disponível: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/atlas-do-transporte>>. Acesso em 25 de junho de 2018.

CNT- Confederação Nacional do Transporte. **Boletim estatístico de janeiro de 2018**. Brasília, 2018. Disponível em: <<http://cms.cnt.org.br/Imagens%20CNT/BOLETIM%20ESTAT%C3%8DSTICO/BOLETIM%20ESTAT%C3%8DSTICO%202018/Boletim%20Estat%C3%ADstico%20-%2001%20-%202018.pdf>>. Acesso em 25 de junho de 2018.

CNT- Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de perfil dos caminhoneiros 2016**. Brasília, 2016. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Pesquisa/perfil-dos-caminhoneiros>>. Acesso em: 24 de junho de 2018.

CNT- Confederação Nacional do Transporte. **Transporte rodoviário**: desempenho do setor, infraestrutura e investimentos. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://www.cnt.org.br/Paginas/atlas-do-transporte>>. Acesso em: 20 de junho de 2018.

CUNHA, Luiza Antunes. **Modelos Rasch e Escalas de Likert e Thurstone na medição de atitudes**. Departamento de estatística e investigação operacional; Faculdade de ciências, Universidade de Lisboa; 2007. Disponível em: <http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/1229/1/18914_ULFC072532_TM.pdf>. Acesso em 11 de outubro de 2018.

DIAS, Marco Aurélio P. **Introdução a logística: fundamentos, práticas e integração** / Marco Aurélio Dias. São Paulo: Atlas, 2017.

DIAS, Marco Aurélio P. **Logística, transporte e infraestrutura**: armazenagem, operador logístico, gestão via TI, multimodal / Marco Aurélio P. Dias; São Paulo: Atlas, 2012.

GEMIGNANI, Tereza. A.; GEMIGNANI, Daniel. **As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 que disciplinam a profissão de motorista: questões controversas**. *Revista Do Tribunal Regional Do Trabalho Da 10ª Região*, 19(19), 202-214; 2017. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/106>>. Acesso em 24 de outubro de 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. / Antônio Carlos Gil. 4. ed. 175 p. São Paulo: Atlas, 2007.

LAKATOS, Eva Maria, MARCONI, Marina Andrade. **Metodologia Científica**, 7ª edição. Atlas, 04/2017. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597011845/cfi/6/32!/4/580/14/2@0:2_48>. Acesso em 11 de outubro de 2018.

MASSON, Valeria A.; MONTEIRO, Maria Inês. **Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motorista de caminhão**. *Revista Brasileira de Enfermagem*. Brasília, 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/reben/v63n4/06.pdf>>. Acesso em 23 de junho de 2018.

MOREIRA, Juliane; CARVALHO, José. **Investigando o roubo de carga nas rodovias brasileiras a partir da percepção dos atores envolvidos com o problema**. 2011. Disponível

em: <http://seer.uscs.edu.br/index.php/revista_gestao/article/viewFile/937/923. Acesso em 25 de junho de 2018.

MOORE, David S., NOTZ, William I., FLINGER, Michael A. **A Estatística Básica e sua Prática**, 7ª edição. LTC, 07/2017. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788521634294/cfi/6/36!/4/140/2/2@0:79.0>>. Acesso em 16 de novembro de 2018.

RNTRC – Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas. **Consulta pública de transportadores**. Portal ANTT. Brasília, 2018. Disponível em: <<https://consultapublica.antt.gov.br/Site/ConsultaRNTRC.aspx/ConsultaPublica/>>. Acesso em 24 de outubro de 2018.

SANTOS, Antônio Venicius. **Método para alocação de áreas de descanso para o transporte de carga em redes rodoviárias**. Florianópolis, SC; .216 p. 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/171456/342005.pdf?sequence=>>>. Acesso em 17 de novembro de 2018.

SANTOS, Nellis Oliveira; KAWAMOTO, Luiz Teruo Jr; CARDOSO, Hewely. **Condições de trabalho dos caminhoneiros**: sugestão de políticas públicas. Revista Diálogos Interdisciplinares. VOL. 6 N° 2; 2017. Disponível em: <<https://revistas.brazcubas.br/index.php/dialogos/article/download/....>>>. Acesso em 17 de novembro de 2018.

SARAIVA, Pedro Luiz O.; MAEHLER, Alisson Eduardo; DIAS, Marcelo Fernandes P. **Impactos ambientais e vantagens comparativas do transporte hidroviário em relação a outros modos de transporte no sul do Brasil**. Rev. Adm. UFSM, Santa Maria, v. 8, número 3, p. 499-514, JUL. - SET. 2015. Disponível em: <<http://www.spell.org.br/documentos/ver/39333/impactos-ambientais-e-vantagens-comparativas-do-transporte-hidroviario-em-relacao-a-outros-modos-de-transporte-no-sul-do-brasil/i/en/>>>. Acesso em 24 de outubro de 2018.

SOUZA, Tainã Tagliati. **Globalização por caminhões**. Universidade Federal de Santa Catarina UFSC; Florianópolis, SC, Brasil. Trabalho apresentado no I Seminário Latino-Americano de Estudos em Cultura – SEMLACult, Brasil, 2017. Disponível em: <<http://periodicos.claec.org/index.php/relacult/article/view/536>>. Acesso em 17 de novembro de 2018.

WANKE, Peter Fernandes. **Fatores de satisfação com o uso de autônomos no transporte rodoviário de cargas**. UFRJ. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/prod/v22n3/aop_t6_0007_0563.pdf>. Acesso: 28 de junho de 2018