



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E
TECNOLOGIA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DE GOIÁS - CAMPUS ANÁPOLIS.
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS:
UMA ANÁLISE DOS PONTOS DE APOIO, PARADA E DESCANSO
DISPONIBILIZADOS AOS CAMINHONEIROS EM ANÁPOLIS-GO

DIOGO MOREIRA BERNARDINO
JOAQUIM FRANCISCO DA SILVA

Professor Orientador:
Luciano Nunes da Silva

Linha de Pesquisa:
Transporte e Agronegócio

Anápolis – GO.
2019

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO
NO REPOSITÓRIO DIGITAL DO IFG - ReDi IFG**

Com base no disposto na Lei Federal nº 9.610/98, AUTORIZO o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás, a disponibilizar gratuitamente o documento no Repositório Digital (ReDi IFG), sem ressarcimento de direitos autorais, conforme permissão assinada abaixo, em formato digital para fins de leitura, download e impressão, a título de divulgação da produção técnico-científica no IFG.

Identificação da Produção Técnico-Científica

- | | |
|--|---|
| ☐ Tese | ☐ Artigo Científico |
| ☐ Dissertação | ☐ Capítulo de Livro |
| ☐ Monografia – Especialização | ☐ Livro |
| ☒ TCC - Graduação | ☐ Trabalho Apresentado em Evento |
| ☐ Produto Técnico e Educacional - Tipo: _____ | |

Nome Completo do Autor: Diogo Moreira Bernardino.

Matrícula: 20151060010207.

Nome Completo do Autor: Joaquim Francisco da Silva.

Matrícula: 20151060010266

Título do Trabalho: CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS: UMA ANÁLISE DOS PONTOS DE APOIO, PARADA E DESCANSO DISPONIBILIZADOS AOS CAMINHONEIROS EM ANÁPOLIS-GO.

Restrições de Acesso ao Documento

Documento confidencial: ☒ Não ☐ Sim, justifique: _____

Informe a data que poderá ser disponibilizado no ReDi/IFG: 07/03/2020

O documento está sujeito a registro de patente? ☐ Sim ☒ Não

O documento pode vir a ser publicado como livro? ☐ Sim ☒ Não

DECLARAÇÃO DE DISTRIBUIÇÃO NÃO-EXCLUSIVA

O/A referido/a autor/a declara que:

- i. o documento é seu trabalho original, detém os direitos autorais da produção técnico-científica e não infringe os direitos de qualquer outra pessoa ou entidade;
- ii. obteve autorização de quaisquer materiais incluídos no documento do qual não detém os direitos de autor/a, para conceder ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás os direitos requeridos e que este material cujos direitos autorais são de terceiros, estão claramente identificados e reconhecidos no texto ou conteúdo do documento entregue;
- iii. cumpriu quaisquer obrigações exigidas por contrato ou acordo, caso o documento entregue seja baseado em trabalho financiado ou apoiado por outra instituição que não o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás.

Anápolis – GO, 07/03/2020.

Local

Data

Diogo Moreira Bernardino
Assinatura do Autor e/ou Detentor dos Direitos Autorais

Joaquim Francisco da Silva
Assinatura do Autor e/ou Detentor dos Direitos Autorais

FICHA CATALOGRÁFICA

B523c	BERNARDINO, Diogo Moreira Condições de trabalho dos caminhoneiros: uma análise dos pontos de apoio, parada e descanso disponibilizados aos caminhoneiros em Anápolis-GO. / Diogo Moreira Bernardino, Joaquim Francisco da Silva. -- Anápolis: IFG, 2019. 27 p. : il. color. Orientador: Prof. Me. Luciano Nunes da Silva Trabalho de Conclusão do Curso de Tecnologia em Logística, Instituto Federal de Goiás, Campus Anápolis, 2019. 1. Logística. 2. Motoristas profissionais - Caminhoneiros. 3. Anápolis -- Pontos de descanso e apoio. I. SILVA, Luciano Nunes da orien.. II. SILVA, Joaquim Francisco da aut.. III. Título.
	CDD 331.2

Código 15.2020

Ficha catalográfica elaborada pelo Bibliotecário Matheus Rocha Piacenti CRB1/2992
Biblioteca Clarice Lispector, Campus Anápolis
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás

DIOGO MOREIRA BERNARDINO
JOAQUIM FRANCISCO DA SILVA

CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS:
UMA ANÁLISE DOS PONTOS DE APOIO, PARADA E DESCANSO
DISPONIBILIZADOS AOS CAMINHONEIROS EM ANÁPOLIS-GO.

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tec-
nologia de Goiás como requisito final à obten-
ção do título de Tecnólogo em Logística.

Anápolis
2019

DIOGO MOREIRA BERNARDINO
JOAQUIM FRANCISCO DA SILVA

CONDIÇÕES DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS: UMA ANÁLISE DOS
PONTOS DE APOIO, PARADA E DESCANSO DISPONIBILIZADOS AOS
CAMINHONEIROS EM ANÁPOLIS-GO.

Trabalho de conclusão de curso apresentado
ao Instituto Federal de Educação, Ciência e
Tecnologia de Goiás como requisito final à
obtenção do título de Tecnólogo em Logística.

Anápolis, 20 de dezembro de 2019.

BANCA EXAMINADORA



Prof. Me. Luciano Nunes da Silva
Orientador



Profa. Esp. Rafaela Carolina Lopes
Convidado(a)



Profa. Esp. Laisla Carla Vieira Costa
Convidado(a)

RESUMO

Considerando a vastidão territorial, populacional, cultural, bem como da riqueza produzida através da extração de matéria-prima, produção de produtos manufaturados e de serviços prestados, poder-se-ia o Brasil ser estimado como um país continental. Logo, no intuito de lograr os objetivos da indústria e do comércio de bens e serviços locais cuja demanda têm aumentando anualmente, um sistema logístico eficiente é imprescindível. No entanto, o Brasil tem investido majoritariamente no modal rodoviário, embora tenha potencial para desenvolver outros modais mais baratos e talvez mais eficazes, a exemplo do complexo sistema logístico de países como a Rússia e China. Concernente ao modal rodoviário, o Brasil estabelece diretrizes em forma de lei para garantir sobretudo a segurança e o conforto dos usuários/motoristas. Assim sendo, esta pesquisa propôs investigar se tais normas têm sido cumpridas por seus agentes tanto do poder público quanto do setor privado. Os objetos investigados foram cinco pontos de apoio, parada e descanso às margens da rodovia BR-153 entre os quilômetros 43 e 51, situando-se no município de Anápolis, Goiás, dos quais foram analisadas questões formuladas sob a luz da Lei 13.103/2015, conhecida por “Lei do Caminhoneiro”. Os resultados mostram um esforço mútuo entre as partes interessadas em zelar pelo bom funcionamento dos serviços dedicados aos agentes do referido modal, entretanto, cabe ao poder público oferecer melhor fiscalização e controle.

Palavras-chave: Logística, motoristas profissionais, BR-153, pontos de apoio.

ABSTRACT

Considering the territorial, population, and cultural vastness, as well as the wealth produced through the extraction of raw materials, production of manufactured products and services provided, Brazil could be considered as a wide continental country. Therefore, in order to achieve the goals of industry and trade in local goods and services which demand have been increasing annually, an efficient logistics system is essential. However, Brazil has invested mainly in roads, although it has the potential to develop other cheaper and perhaps more effective ways, such as the complex logistics system of countries such as Russia and China. As for the road mode, Brazil establishes guidelines in the form of law to ensure mainly the safety and comfort for all users/drivers. Thus, this research proposed to investigate whether these norms have been complied with by its agents from both the public and private sectors. The objects investigated were five points of support, stop and rest on the margins of highway BR-153 between kilometers 43 and 51, located in the municipality of Anápolis, Goiás, from which questions were formulated under the guidance of Law 13.103 / 2015, also known as the Truck Driver's Law. The results show a mutual effort among the stakeholders to ensure the proper functioning of the services dedicated to the agents of the referred modal, however, it is up to the public power to offer better supervision and control onto the object of this research.

Keywords: Logistics, professional truck drivers, BR-153, parking lots / convenience shops.

LISTA DE SIGLAS

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

CLT - Consolidação das Leis Trabalhistas

CNT - Confederação Nacional dos Transportes

CNH - Carteira Nacional de Habilitação

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

IMB - Instituto Mauro Borges

RTST - Revista do Tribunal Superior do Trabalho

STF - Supremo Tribunal Federal

TST - Tribunal Superior do Trabalho

Sumário

1 INTRODUÇÃO/JUSTIFICATIVA.....	12
1.1 Problema.....	13
2 OBJETIVOS.....	13
2.1 Geral.....	13
2.2 Específicos.....	13
3 REFERENCIAL TEÓRICO.....	13
3.1 Logística.....	13
3.1.1 Logística de Transporte.....	15
3.1.2 Transporte Rodoviário de Cargas.....	16
3.1.2.1 Transporte Rodoviário de Cargas em Anápolis.....	18
3.1.3 Segurança.....	20
3.2 Lei nº 13.103/2015 – Lei dos Motoristas.....	22
4 METODOLOGIA.....	24
4.1 Abordagem da Pesquisa.....	24
4.2 Campo de Estudo.....	24
4.3 Tipo de Pesquisa.....	25
4.4 Procedimentos.....	25
4.5 Técnicas de Coleta dos Dados.....	25
4.6 Técnicas de Análise de Dados.....	25
4.7 Amostra.....	25
5 RESULTADOS ALCANÇADOS.....	26
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	39
7 REFERÊNCIAS.....	41

Lista de Figuras

Figura 1 - Aplicação dos questionários.....	28
Figura 2 - Questão Três.....	28
Figura 3 - Questão quatro.....	28
Figura 4 - Questão cinco.....	29
Figura 5 - Questão seis.....	29
Figura 6 - Questão sete.....	29
Figura 7 - Questão oito.....	29
Figura 8 - Questão nove.....	30
Figura 9 - Questionário aplicado no ponto 01.....	31
Figura 10 - Questionário aplicado no ponto 01.....	32
Figura 11 - Questionário aplicado no ponto 02.....	33
Figura 12 - Questionário aplicado no ponto 02.....	34
Figura 13 - Questionário aplicado no ponto 03.....	35
Figura 14 - Questionário aplicado no ponto 03.....	36
Figura 15 - Questionário aplicado no ponto 04.....	37
Figura 16 - Questionário aplicado no ponto 04.....	38

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Resultados alcançados.....27

1 INTRODUÇÃO/JUSTIFICATIVA

A logística está presente no cotidiano do homem desde tempos imemoriais. Seu desenvolvimento inicial se deu no meio militar, onde era necessário deslocar grande número de pessoas e mercadorias para a manutenção dos exércitos durante as guerras. Desde então houve notória evolução da Logística de sua aplicação deixou de ser quase que estritamente militar, vindo a ser aplicada de maneira expressiva no meio comercial.

Atualmente, diante da dinâmica e agressividade da atividade comercial, para uma empresa ter competitividade ante seus concorrentes, uma equipe de logística bem estruturada deve estar sempre a disposição com profissionais capacitados, equipamentos de ponta, softwares para controle e integração processos e de todas as áreas funcionais da empresa. A logística está subdividida em várias atividades, entre elas estão: Administração dos Estoques e Armazenagem, Administração da Distribuição e Abastecimento, Administração do Fluxo de Informações.

Distribuição e abastecimento representam o maior custo dentro das atividades logísticas¹. Por esse motivo, a escolha do modal mais adequado para distribuição, a qualificação dos profissionais nela envolvidos, possibilita a redução destes custos, constituindo fonte de competitividade e melhoria no nível de serviço aos clientes.

Importante atividades logística, o transporte envolve distribuição e abastecimento, onde uma enorme gama de profissionais é exigida. Entre os profissionais exigidos para realização desta atividade logística estão os motoristas, pessoas que conduzem veículos de transporte com as mais variadas cargas por todo o território brasileiro. Grande parte desses profissionais passam muito tempo nas estradas longe de suas casas e familiares, em condições muitas vezes precárias, tendo que dormir no próprio caminhão, em locais que na maioria das vezes não proporcionam um ambiente seguro, que ofereça o mínimo de conforto tais como banheiros limpos, locais para refeição e descanso.

O objetivo desta pesquisa foi estudar os pontos de apoio, parada e descanso disponibilizados aos caminhoneiros. Profissionais que prestam o serviço logístico de transporte às empresas ou mesmo às pessoas físicas e que estejam em trânsito na BR 153 região de Anápolis-GO do quilômetro 43 ao quilômetro 51, mediante aplicação da lei 13.103/2015, lei dos caminhoneiros. Este trecho foi escolhido por ter cinco postos de combustíveis e o pátio de logística de uma empresa que trabalha com o processamento de soja e alguns seus derivados, onde os motoristas aguardam o momento da carga ou descarga. Todos estes estão localizados às margens da BR 153.

1 “Entre os fatores que agem no sentido de limitar os fluxos de comércio estão os custos de transporte.” (CAIXETA-FILHO et al, 2010, pág. 60)

Os motoristas são responsáveis pelo transporte de grande parte da riqueza produzida no Brasil, entretanto, mesmo sendo uma atividade de vital importância para o país, a profissão ainda não recebe as devidas atenções e valorização para com seus profissionais, principalmente quanto as suas condições de trabalho.

1.1 Problema

A infraestrutura dos pontos de apoio, parada e descanso, disponibilizada aos caminhoneiros em trânsito, às margens da BR 153 região de Anápolis-GO, do quilômetro 43 ao quilômetro 51, atende aos requisitos propostos pela lei 13.103/2015?

2 OBJETIVOS

2.1 Geral

Verificar a infraestrutura dos pontos de apoio, parada e descanso, disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito, às margens da BR 153, na região de Anápolis-GO, do quilômetro 43 ao quilômetro 51, à luz da lei 13.103/2015.

2.2 Específicos

- 1 – Estudar os pontos de apoio, parada e descanso, existentes às margens da BR 153, trecho Anápolis – GO, do quilômetro 43 ao quilômetro 51.
- 2 – Verificar se a estrutura desses pontos de apoio, parada e descanso, garante aos motoristas, condições adequadas de descanso.
- 3 – Verificar se existe cobrança ou alguma exigência para que os caminhoneiros possam fazer uso dos pontos de apoio, parada e descanso existentes no trecho estudado.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Logística

A logística, no passado foi colocada em prática inicialmente, no meio militar, onde se buscava a manutenção, dos exércitos em batalha de forma eficiente. Esta ferramenta que não é inerente apenas ao meio militar. Más a todo ser humano, foi ganhando espaço na sociedade e aos poucos passou a ser empregada no meio comercial, ficou associada às atividades militares por muitos séculos. (CASTIGLIONI, 2012, pág. 13). Onde a procura por melhores rotas de transporte, a melhor forma de conservar e armazenar os produtos, através da administração do fluxo de produtos e informações geradas no processo logístico, desde os pontos de produção até os pontos consumo, visando sempre a oferta de melhor nível de serviço ao cliente. Sempre

em busca da satisfação dos clientes e a obtenção de lucros. (ROCHA, 2013, pág. 10). “Nível de serviço logístico é a qualidade com que o fluxo de bens e serviços é gerenciado. É o resultado líquido de todos os esforços logísticos da firma. É o desempenho oferecido pelos fornecedores aos seus clientes no atendimento dos pedidos.” (BALLOU, 2011, pág. 73).

A evolução do homem, das tecnologias por ele desenvolvidas e aplicadas em todos os setores da sociedade, contribuiu com a evolução do comércio. E a atividade logística se fez necessária, mesmo que o termo logística não fosse ainda empregado como é hoje. Esta evolução trouxe concomitantemente a evolução da língua falada e escrita, da administração, da qual faz parte a logística e a evolução dos próprios consumidores. A logística tem como premissa disponibilizar o produto e/ou serviço, no lugar, tempo e condições esperadas pelos clientes, cumprindo esta meta melhora o nível de serviços, contribuindo para atender ou mesmo superar as expectativas dos clientes. (ROCHA, 2013, pág. 11).

Consumidores que foram se tornando cada vez mais exigentes, quanto a qualidade e disponibilidade dos produtos que desejam adquirir, dos níveis de serviços, valores que estão dispostos a pagar na aquisição destes produtos. A evolução do comércio, a necessidade de maior controle administrativo do fluxo de produtos e informações, fez as organizações comerciais aplicarem a logística em suas operações em busca de um diferencial competitivo, entregando aos seus clientes, melhor nível de serviços. (CASTIGLIONI, 2012, pág. 15).

As organizações comerciais, para que possam desenvolver suas atividades de produção e entrega de seus produtos a clientes, dia a dia, mais exigentes e, ainda sobressaírem a seus concorrentes, devem ter um sistema logístico de transporte para que possam suprir suas necessidades de insumos, matéria-prima e transporte de seus produtos acabados até os pontos de venda, bem estruturado. O que possibilita a uma empresa ter partes de um produto produzidas em outras regiões ou mesmo outros países deferentes de onde está instalada. (ROCHA, 2013, pág. 10), “É possível ainda dizer que a logística trata do fluxo contínuo e progressivo de bens ou produtos, tanto físico como de informações, e é responsável por cerca de 80% da vida útil de um produto[...].” (CASTIGLIONI, 2012, pág. 15).

A logística, ao longo dos anos tornou-se, um item de grande importância administrativa e diferencial competitivo para as organizações comerciais. (MARCHETTI; FERREIRA, 2012, pág. 5). Uma empresa logisticamente bem estruturada, desempenha de maneira mais eficiente, suas atividades produtivas, de armazenagem, gerenciamento de informações e o transporte de seus produtos, buscando sempre a obtenção de lucro, atendendo ou mesmo superando as expectativas de seus clientes.

3.1.1 Logística de Transporte

O desenvolvimento da atividade comercial depende intrinsecamente de um departamento de logística bem estruturado, onde todas as áreas que compõem a logística estejam integradas entre si e às demais áreas da organização. O transporte é a atividade logística, que faz a movimentação de produtos de um ponto a outro, a fim de suprir todas as necessidades da organização comercial, desde a aquisição da matéria-prima até a entrega do produto final ao cliente. “O transporte consiste na distribuição efetiva do produto, ou seja, refere-se aos vários métodos utilizados para movimentar os produtos.” (ROCHA, 2013, pág. 29).

Por consumir maior fatia dos custos logísticos, o transporte deve ter especial atenção de todos os profissionais que atuam na logística. O sistema de transportes é similar ao sistema circulatório humano, onde cada sistema tem como função básica interligar e prover diferentes regiões do sistema com insumos necessários ao desenvolvimento e sobrevivência de cada região. (PEIXOTO, 1977, pág. 15). “A logística de cargas é fundamental para a economia de um país. O gerenciamento do fluxo de bens e serviços perpassa praticamente todas as atividades econômicas, influenciando a competitividade das empresas.” (MARCHETTI; FERREIRA, 2012, pág. 5).

Um sistema logístico de transporte adequado, capaz de realizar uma roteirização eficiente que supra as necessidades diárias da organização comercial, como reposição de matérias-primas e insumos, necessários para o desenvolvimento das atividades de produção e/ou prestação de serviços, é um diferencial competitivo para organização, traz redução dos custos e consequentemente aumento dos lucros. (CASTIGLIONI, 2012, pág. 111).

Neste contexto, um sistema logístico de transporte bem estruturado, com início dentro da própria organização com uma equipe de profissionais capacitados para o planejamento e implementação de um sistema eficiente, capaz de executar suas atividades dentro dos prazos estabelecidos. E no além portões, uma estrutura que possibilite o uso do modal mais adequado ao transporte da mercadoria no instante em que necessite traz à organização grande vantagem competitiva. A busca pela redução dos custos, melhoria no nível de serviços, satisfação dos clientes, passa pela implantação de um departamento logístico e uma infraestrutura de transportes adequados às necessidades da empresa. (CAIXETA-FILHO et al., 2010, pág. 13). Um sistema de transporte inadequado, dificulta a expansão comercial a integração regional, eleva os custos, reduz a competitividade e o alcance das organizações a outras regiões. (BALLOU, 2011, pág. 99).

A eficiência da logística de transportes, dependente de uma infraestrutura que possibilite, a utilização do modal mais adequado, a multi ou intermodalidade. O que melhora o desempenho do transporte, viabiliza a redução dos custos que são os mais altos dentro das ativi-

dades logísticas, resulta em melhor nível de serviço ao cliente e aumento dos lucros. Uma infraestrutura de transporte inadequada prejudica não só a atividade de transporte em si, elevando seus custos, dificulta também a integração regional e internacional. (CAIXETA-FILHO et al., 2010, pág. 61).

Sob o ponto-de-vista econômico e social, cabe ao sistema de viação de um país ou região a complexa tarefa de interligar harmonicamente seus diferentes centros de produção e consumo, de maneira que a circulação entre eles se processe de acordo com as necessidades de sobrevivência, de sua segurança e de seu desenvolvimento. (PEIXOTO, 1977, pág. 15).

O Estado é responsável por prover a disponibilidade de uma infraestrutura adequada ao transporte, pois foi constituído para esse fim, administrar o bem público. “A área de transporte merece atenção especial no escopo da logística, pois todos sabem que sem os transportes, o Brasil e o mundo param.” (CASTIGLIONI, 2012, pág. 111). Porém, se este não é eficiente ou não dispõe de tecnologia para arcar com as responsabilidades a ele inerentes, pode delegar por meio de concessões tais responsabilidades à iniciativa privada, que assume o compromisso mediante contrato, de prover ou reestruturar a infraestrutura necessária ao desenvolvimento da região. (CAIXETA-FILHO et al., 2010, pág. 32-33).

A concessão de parte das rodovias brasileiras, feita pelo estado a iniciativa privada dando a elas o direito de explorar economicamente tais rodovias, por meio da cobrança de pedágio, mediante responsabilidade na conservação e melhoria dos trechos explorados. Pedágio, valor pago pelos condutores de veículos automotores para que possam transitar e ter assistência da concessionária caso haja necessidade nas rodovias por elas administradas. (BRASIL, 1992, STF – Supremo Tribunal Federal, ADI-800).

A concessão de rodovias federais ou estaduais à iniciativa privada, tem como objetivo a melhoria da infraestrutura a ser disponibilizada aos usuários mediante pagamento de pedágio para que possam fazer uso de tais rodovias. Em contrapartida por parte das concessionárias devido à cobrança do pedágio fornece além de uma pista de melhor qualidade, serviços de guincho, ambulância para atendimento e transporte de pessoas que necessitem de atendimento no percurso por elas atendido.

3.1.2 Transporte Rodoviário de Cargas

As organizações comerciais para dispor de matéria-prima em suas instalações e o produto, resultado da transformação da matéria-prima adquirida aos seus clientes, dependem da atividade logística de transporte, que se desenvolve usando um ou mais dos cinco modais de transporte de cargas existentes. Que são, os modais ferroviário, aquaviário, aeroviário, duto-

viário e o modal rodoviário que no Brasil é o mais utilizado, consequência de ações governamentais. (LUCENA et al., 2011, pág. 124). Apesar de não ser economicamente o mais viável, o transporte rodoviário possibilita a entrega no sistema porta a porta, o que nos outros modais não é possível devido suas restrições de circulação. (RODRIGUES, 2015, pág. 55). “O transporte rodoviário é feito por ruas, estradas e rodovias, sejam elas pavimentadas ou não.” (ROJAS, 2014, pág. 12).

O modal rodoviário foi em 2014 responsável pelo transporte de 61,1%² do volume de cargas, sendo em 2013, responsável juntamente com armazenagem e correio, por 4,5%³ do PIB do país. Ainda assim, o modal rodoviário não tem em contrapartida do estado, investimentos em infraestrutura. O Brasil é extremamente dependente do transporte rodoviário de cargas, o meio de suprimento e abastecimento de bens e insumos e da atuação dos motoristas profissionais, pessoas que conduzem em caminhões por todo o território brasileiro a maioria dos produtos produzidos e consumidos no país. O transporte supre as regiões com produtos e serviços. (CAIXETA-FILHO et al., 2010, pág. 60).

No desenvolvimento das atividades logísticas de transporte de cargas, além dos veículos de pequeno porte, caminhões, empilhadeiras, etc é necessário a presença de inúmeros profissionais desde o agente de limpeza, gerentes, carregadores os operadores das diversas máquinas utilizadas no processo. Entre esses operadores estão os motoristas de caminhão, que são imprescindíveis na atividade logística de transporte, que pode ser exercida por qualquer pessoa, que tenha as qualificações obrigatórias o que depende de cada tipo de produto a ser transportado.

A necessidade do transporte de cargas e gerenciamento das informações geradas neste processo se fizeram necessário, desde que o homem desenvolveu o comércio com a troca de mercadorias. Transporte que, inicialmente era feito de maneira precária, pois era realizado, usando a força do próprio homem e veículos de tração animal, o que limitava a capacidade de transporte em relação ao volume de carga transportado e o tempo de viagem, devido as condições das vias e capacidade dos próprios animais e do homem. “O transporte aproxima os produtores e consumidores, aumentando a acessibilidade do produto ao consumidor, agregando valor ao produto.” (ROCHA, 2013, pág. 29).

Atualmente, o comércio possui as mesmas necessidades de administração do fluxo de mercadorias e informações, transporte e armazenagem vindas de seus primórdios, sendo, o transporte uma das principais e mais custosa necessidade a ser suprida. (BALLOU, 2011. pág. 18). Prover bens e serviços aos seus consumidores, suprir as necessidades diárias da empresa

2 Disponível em: https://www.economiaemdia.com.br/EconomiaEmDia/pdf/infset_transporte_rodoviario_de_cargas.pdf. Acesso em: 17 Nov. 2018.(DEPEC, 2017; pág. 3)

3 Disponível em: https://www.economiaemdia.com.br/EconomiaEmDia/pdf/infset_transporte_rodoviario_de_cargas.pdf. Acesso em: 17 Nov. 2018.(DEPEC, 2017; pág. 6)

com insumos necessários para a produção. Consumidores e insumos, que na maioria das vezes, estão longe dos pontos de produção em que as empresas estão estabelecidas. Vencer essas distâncias é função primordial da atividade logística de transporte.

A atividade comercial na atualidade depende do mesmo processo logístico de transporte vindo de seus primórdios, o diferencial, são as tecnologias desenvolvidas e empregadas para se alcançar os mesmos objetivos. As distâncias entre consumidores e áreas produtoras, dificultam a obtenção de insumos necessários à produção e o transporte dos produtos acabados até os consumidores em condições adequadas ao consumo, problema que a logística deve procurar superar no menor tempo e custo possíveis, sem perder qualidade do nível de serviço ao consumidor. (BALLOU, 2011. pág. 17).

Dos cinco modais para o transporte de cargas, no Brasil, o rodoviário é o mais utilizado onde, “a carga é transportada pelas rodovias, em caminhões, carretas, etc.”. (RODRIGUES, 2015, pág. 32). Sendo responsável pela movimentação da grande maioria dos produtos aqui produzidos e consumidos, mesmo diante de tal importância para a economia do país o estado brasileiro é ineficiente na disponibilização e conservação de rodovias por todo seu território resultado de décadas de baixo investimento. (RODRIGUES, 2015, pág. 55). O que reflete no desempenho do transporte de cargas, consequência das más condições das rodovias, que resulta na baixa competitividade dos produtos produzidos na região. (BALBO, 2007, pág.15).

3.1.2.1 Transporte Rodoviário de Cargas em Anápolis

Com participação de 7,2% no PIB – Produto Interno Bruto do estado de Goiás em 2016, (IMB, 2018, pág. 10) e 10% no setor de indústria (IMB, 2018, pág. 19), o Município de Anápolis tem parte de sua economia voltada à atividade industrial, possui um polo industrial de grande porte e variedade o DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis. Onde tem-se, instaladas indústrias farmacoquímicas, metalúrgicas, alimentícias, agroindustriais, automobilística e mais recentemente teve a instalação de uma indústria bélica, tem-se ainda o porto seco de Anápolis, zona alfandegada secundária. Possui uma localização estratégica logisticamente, para o centro-oeste e para o país, está no centro do eixo Goiânia, Anápolis, Brasília. Está ainda, relativamente próxima e possui rotas que a liga aos principais portos e centros consumidores de todo o país. (BRAGA, 2013, pág. 134).

No município de Anápolis como em todo o território brasileiro, o principal modal de transporte é o rodoviário, onde caminhões e seus motoristas, os caminhoneiros são responsáveis pelo transporte em toda a cadeia de suprimentos, desde o transporte das matérias-primas necessárias ao processo produtivo, até os produtos acabados, onde, “[...]Suas características frequentemente moldam a estratégia logística necessária para deixar o produto disponível para

o cliente.” (BALLOU, 2011, pág. 94). Que são distribuídos para todo o país e mesmo para exportação por meio dos caminhões até os portos ou aeroportos, para suprir a demanda no transporte de todos os produtos produzidos e consumidos na região, são necessários diariamente a circulação de milhares de caminhões. Transporte, atividade logística tem maior impacto financeiro para as organizações comerciais. (BALLOU, 2011, pág. 24). Mesmo diante da grande flexibilidade do modal rodoviário, onde os caminhões conseguem fazer todo o percurso necessário para a efetiva entrega dos produtos ao cliente sem a necessidade do emprego de outro modal, este não é competitivo em rotas de longas distâncias devido a sua baixa capacidade de carga e alto custo operacional. (ROCHA, 2013, pág. 31).

A localização geográfica da cidade de Anápolis, traz às empresas instaladas na cidade a vantagem de poder alcançar todas as regiões do país em um raio de pouco mais de 1000 quilômetros. O que facilita o recebimento de matéria-prima e envio dos produtos de suas fábricas até seus clientes de maneira mais eficiente. Razão da existência de toda e qualquer organização comercial, atender seus clientes com maior eficácia e eficiência, em busca de melhores resultados e maiores lucros, objetivo de toda atividade comercial. (RODRIGUES, 2015, pág. 17).

A atividade industrial compõe parte da economia anapolina, razão pela qual a cidade recebe diariamente milhares de caminhões os quais fazem o transporte de todos os insumos e produtos utilizados pelas indústrias instaladas na cidade. Promover a circulação e disponibilidade de produtos das regiões produtoras às não produtoras, dentro dos padrões de qualidade para o consumo e preço acessível, contribuir com a expansão do mercado, a integração das regiões é vocação do sistema de transportes. (CAIXETA-FILHO et al., 2010, pág. 16).

Inseridos neste contexto, estão os caminhoneiros que em grande maioria, residem em outras partes do país e estão na cidade a espera do momento de carregar ou descarregar seus veículos, e precisam de locais adequados, onde possam estacionar seus caminhões. E que estes locais ofereçam o mínimo de segurança e conforto às pessoas, enquanto aguardam o momento da carga ou descarga, locais que, na maioria das vezes são os pátios das empresas onde vão carregar ou descarregar os caminhões. Se este, não possui capacidade ou estrutura para comportar o grande número de caminhões que circulam no local, fica aos caminhoneiros a opção de aguardarem o momento da carga ou descarga nas ruas, ou em postos de combustíveis, onde na maioria destes locais é exigido do motorista alguma forma de pagamento, para que possam ficar no local. Nas duas opções tanto motoristas, caminhões e as próprias cargas não têm segurança adequada.

3.1.3 Segurança

A necessidade diária das pessoas, de se locomover para o trabalho, escola, lazer, etc., seja esta locomoção de carro próprio, ônibus, motocicleta, bicicleta ou mesmo a pé aumenta o fluxo de pessoas e veículos em trânsito, nas ruas e rodovias das cidades. “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.” (BRASIL, CTB, 2017). Vias que muitas das vezes não são projetadas e preparadas adequadamente para o grande aumento, diário e constante do tráfego nas cidades e rodovias. (CNT, 2018, pág. 54). O aumento diário de veículos e pessoas em circulação, aliado às precárias condições das vias e dos próprios veículos que, muitas vezes não tem a manutenção feita adequadamente tem contribuído para a elevação da taxa de acidentes. Ocorrendo não só com os veículos de passeio, mas também, com os veículos de carga que, circulam apresentando desde pequenas avarias que não oferecem riscos, a deficiências sérias sejam elas, nas sinalizações, partes mecânicas ou elétricas, faixas refletivas obrigatórias para caminhões, pois promovem uma melhor visualização do mesmo, pneus em mal estado de conservação. A responsabilidade por um trânsito mais seguro, não é apenas do poder público com seus órgãos de fiscalização e orientação. É também, dos usuários, que devem observar sempre as normas existentes com relação ao uso das vias, conduta no trânsito e conservação dos veículos. Dos engenheiros e construtores de rodovias e veículos, pois projeto de vias e veículos mal elaborados e executados podem ser causas de acidentes. (FERRAZ et al., 2012, pág. 33).

Acidentes de trânsito é um dos problemas enfrentados diariamente pelos motoristas, não só de caminhão mas por todos que fazem uso diário das rodovias. (FERRAZ et al., 2012, pág.41). Os acidentes são provocados por uma conjuntura de fatores, entre eles, problemas mecânicos nos veículos, falta de combustível, sinalização da pista deficiente, fatores climáticos, etc. Há também, a imprudência dos próprios motoristas e dos pedestres que, na maioria das vezes, são os principais causadores dos acidentes. (FERRAZ et al., 2012, pág. 67).

Estes fatores interferem diretamente na segurança viária dos caminhoneiros e demais usuários das rodovias, prejudicando assim as condições de trabalho dos caminhoneiros e o tráfego em geral. Para que haja efetiva segurança viária, seja nas ruas e avenidas das cidades ou rodovias, todos devem assumir seu papel no intuito de desenvolver um trânsito eficiente, eficaz e seguro onde, todos usufruirão do direito de ir e vir com segurança.

A vida humana e a saúde são bens supremos que não têm preço. Isso significa que a segurança deve sempre preponderar sobre a mobilidade e a acessibilidade. Quando necessário, a mobilidade e/ou a acessibilidade devem ser sacrificadas em prol da segurança. (FERRAZ et al., 2012, pág. 35).

Diariamente vê-se nos noticiários, reportagens sobre ruas, avenidas e rodovias brasileiras, em geral, sobre suas más condições e dos acidentes ocasionados seja pela precariedade destas vias ou mesmo pela conduta muitas vezes irresponsável de alguns motoristas. (RODRIGUES, 2015, pág. 54). Acidentes que deixam sequelas muitas vezes irreparáveis e prejuízos às pessoas envolvidas e ao estado. (FERRAZ et al., 2012, pág. 20-21).

Vias bem elaboradas, usuários conscientes de seus direitos e obrigações propiciam um deslocamento de pessoas e cargas com menor transtorno e maior segurança possível, para usuários e estado. (BRASIL, CTB, 2017). Ruas, avenidas e rodovias para, que possam contribuir e proporcionar um tráfego seguro, devem estar em boas condições de usabilidade, com pavimentação e sinalização de boa qualidade. (BALBO, 2007, pág. 15). Manutenção das vias e construção da terceira faixa nas rodovias onde haja maior probabilidade de acidentes nas rodovias de pistas simples que no Brasil são a maioria das rodovias pavimentadas, levando sempre em consideração as características da pista e de seus usuários. (FERRAZ et al., 2012, pág. 36).

Esta situação das rodovias, a ação de criminosos, a ineficiência do Estado, em cumprir suas obrigações como gestor público seja por falta de recursos, pessoas qualificadas, infraestrutura adequada, e o pior de todos os problemas, a corrupção generalizada, presente maciçamente em todos os setores do governo e da sociedade em geral. (PEREIRA, 2005, pág.7).

Cada uma dessas situações isoladamente, já é um problema de grandes proporções, a junção de todos eles na administração pública, afeta os direitos sociais dos cidadãos. A falta de investimento nessas áreas, a começar pela educação, em profissionais qualificados em suas áreas de atuação, desde os primeiros anos de escola até a conclusão de um curso de graduação. Tem como resultados negativos, não somente a falta de conhecimento da população, saúde de má qualidade e uma insegurança pública generalizada. (BRASIL, Emenda Constitucional nº 90/2015).

O resultado desse processo é uma elevada taxa de criminalidade, onde toda a sociedade fica prejudicada. Nas estradas não é diferente, todos os usuários das rodovias brasileiras estão constantemente em risco de sofrer algum tipo de violência a qualquer momento. Os caminhoneiros são os mais vulneráveis a estes perigos, pois passam mais tempo nas rodovias, a maior parte desse tempo com o caminhão carregado, algumas cargas de maior valor agregado. Em rodovias sem estrutura, congestionadas, onde não há possibilidade de uma fuga rápida por causa do trânsito e do próprio peso do caminhão devido a suas dimensões, o que aumenta o risco de tentativa de roubo. (SAPORI, 2007, pág. 17).

Ficando assim, mais vulneráveis a ação de criminosos, que aproveitam de momentos de trânsito lento ou locais isolados, para atacarem roubando desde pertences do motorista e

até mesmo levando o caminhão com a carga e o motorista. O motorista, muitas vezes é agredido fisicamente e em não poucos casos é assassinado. Aqueles que não são mortos, ficam com sequelas físicas ou mentais resultantes do grande stress a que são submetidos durante o assalto. As violências física e psicológica sofridas no desenrolar da ação criminosa, tornam o pós assalto para alguns o início de uma longa jornada de tratamentos, afastamento do trabalho por longos períodos. Para que possa fazer tratamento adequado e se recuperar dos traumas sofridos. Ante a tal fragilidade é obrigação do estado prover segurança pública de qualidade, em busca da redução da criminalidade nas estradas. (BRASIL, MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, pág. 4).

O próximo tópico, abordará a legislação voltada aos caminhoneiros, embasado em bibliográfica, estudos e artigos, a legislação vigente sobre o assunto, a Lei 13.103 de 02 de Março de 2015, a chamada lei dos motoristas, será a principal fonte de pesquisa.

3.2 Lei nº 13.103/2015 – Lei dos Motoristas

No desenvolvimento de toda atividade produtiva sempre existirá a presença do patrão e do empregado, a união das duas partes tem como objetivo principal a obtenção de lucros como resultado da atividade por eles desenvolvida. O patrão espera que o resultado de seus investimentos na criação de seu negócio e o empregado que a venda de sua força de trabalho, lhes renda lucros por meio do desenvolvimento da atividade produtiva. Essa convivência porém, nem sempre foi harmônica e justa para ambas as partes, onde muitas das vezes o empregado teve sua força de trabalho explorada em condições degradantes e baixos salários, onde os lucros do patrão aumentavam, o empregado porém se mantinha sempre nas mesmas condições ou tinha um declínio nessa condição. (BRASIL, CLT, 1943, art. 2º).

Com o propósito de regulamentar a convivência entre patrões e empregados, diversas leis foram criadas ao longo dos anos, inicialmente com a CLT – Consolidação das Leis do Trabalho instituída pelo Decreto-Lei Nº 5.452, de 1º de Maio de 1943, foram estabelecidas as principais regras desta parceria e regulamentadas todas as relações individuais ou coletivas de trabalho. Considerando empregador todas as pessoas jurídicas ou físicas que contratem mão de obra de terceiros mediante pagamento assalariado e empregado toda pessoa física prestador de serviço contínuo ao mesmo empregador. (BRASIL, CLT, 1943, art. 3º).

Em relação aos motoristas profissionais não foi diferente, estes como todos os empregados foram melhor, amparados a partir da criação CLT em 1943. Desde então foram criadas novas leis, as quais buscavam regulamentar partes específicas de leis anteriores ou profissões que já eram exercidas, porém sem a devida regulamentação como é o caso dos motoristas profissionais que só foram contemplados com leis específicas, anos após a instituição da CLT. A

Lei nº. 9.503, de 23 de Setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). E em seu conteúdo busca maneira um pouco tímida regulamentar a profissão de motorista profissional.

A Lei nº. 12.619, de 30 de abril de 2012, traz em seu texto regulamentação mais específica voltada à profissão de motorista, altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997 Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e outras, esta culmina com a criação da lei 13.103 de 2 de março de 2015, a qual será objeto de estudo deste trabalho.

Sem motoristas capacitados a operarem os caminhões, não é possível a realização do recebimento dos produtos e matérias-primas consumidas na cidade e o envio dos produtos produzidos pelas indústrias instaladas aqui instaladas. Motorista profissional é a pessoa portadora da CNH – Carteira Nacional de Habilitação, nas categorias existentes no país são elas, A, B, C, D ou E. Cada categoria é vinculada a capacidade máxima de carga ou passageiros comportados pelo veículo, o qual necessita fazer cursos específicos voltados a cada característica da carga. A categoria A, permite a condução apenas de motocicletas, para ter direito de condução de outros veículos deve-se adquirir habilitação de acordo com a capacidade de carga do veículo, passando por testes de direção teóricos e práticos de acordo com a categoria almejada. (BELMONTE, TST. 2016. pág. 24).

Aos motoristas profissionais são garantidos alguns direitos específicos, tais como programas de formação e aperfeiçoamento gratuitos, visando melhor capacitação destes para desempenhar a função de forma consciente e responsável. Seja no transporte rodoviário de passageiros ou cargas, cargas estas que possuem as mais variadas características que vão desde um simples transporte de tomates, o qual não requer treinamento específico, ao transporte de explosivos, que exige curso de capacitação para transporte de cargas perigosas, já que estas aumentam os riscos a todos os que compartilham a rodovia. É possível a qualquer pessoa desde que atendidos aos requisitos necessários, se tornar motorista profissional. (BRASIL, 2015, Lei 13.103).

O limite máximo de direção contínua para os motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas é de cinco horas e meia, após este intervalo deverá fazer uma parada de trinta minutos para descanso. Dentro do período de 24 horas, é garantido o direito de descanso por um período de 11 horas, podendo este período ser fracionado, desde que as 8 primeiras horas de descanso sejam ininterruptas. (BRASIL, 2015, Art. 67-C - 235-C, LEI nº. 13.103).

Os motoristas que ao desempenhar sua função passam mais de 24 horas fora das dependências da empresa, deverá gozar de seu repouso diário nos pontos onde houver estrutura

que lhe ofereça segurança e o mínimo de conforto o que pode ocorrer no próprio veículo. (BRASIL, 2015, Seção IV-A, PAR. 4º, ART. 235-C, Lei nº. 13.103).

Os pontos de apoio de que trata a lei 13.103, serão implantados pela iniciativa privada por meio das concessões de explorações outorgadas pelo estado. “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, ART. 10, LEI 13.103). Dentro de determinado período estabelecido o Poder público por meio de órgão competente da união, publicará e atualizará, constantemente lista de locais de parada e descanso localizados nas vias públicas, a primeira publicação será em até 180 dias a contar da data de publicação da lei 13.105/2015. (BRASIL, 2015, ART. 11 LEI 13.103).

Os pontos de parada e descanso a serem disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito deverão atender a requisitos mínimos estipulados pela lei 13.103/2015, dispondo de banheiros, locais para refeição e repouso limpos, que ofereçam o mínimo de conforto e segurança a todos que fizerem uso do local. (BRASIL, 2015, ART. 9º LEI nº. 13.103). Os locais de que trata a citada lei serão em, “I - estações rodoviárias; II - pontos de parada e de apoio; III - alojamentos, hotéis ou pousadas; IV - refeitórios das empresas ou de terceiros; V - postos de combustíveis.” (BRASIL, 2015, § 2º, ART. 9º LEI nº. 13.103). O Estado assumiu a responsabilidade de ampliar a disponibilidade dos pontos de apoio, dando aos motoristas em trânsito maior oferta de locais onde possam descansar com maior segurança e conforto. (BRASIL, 2015, ART. 10 LEI 13.103).

4 METODOLOGIA

4.1 Abordagem da Pesquisa

Esta pesquisa qualitativa, que buscou verificar alguns aspectos, particularidades e realidade dos pontos de apoio, parada e descanso. disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito na região, os pontos objetos deste estudo, estão localizados às margens da BR 153 na região de Anápolis-GO. (MINAYO, 1993, pág. 21).

4.2 Campo de Estudo

O estudo foi realizado nos pontos de apoio, parada e descanso, disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito na BR 153 na região de Anápolis-GO, sendo estes pontos uma empresa voltada ao processamento de soja e seus derivados, e quatro postos de combustíveis situados entre os quilômetros 43 e 51, todos localizados às margens da citada BR.

4.3 Tipo de Pesquisa

A pesquisa realizada buscou verificar e descrever as condições de usabilidade das instalações disponibilizadas aos caminhoneiros nos pontos de apoio localizados na BR 153 região de Anápolis-GO do quilômetro 43 ao quilômetro 51. (GRESSLER, 2004, pág. 54).

4.4 Procedimentos

Para se ter subsídios relevantes que dessem sustentação a aplicação das técnicas de pesquisa, foi realizada uma pesquisa bibliográfica a respeito do assunto, antes de ir a campo. “A pesquisa bibliográfica é um apanhado geral sobre os principais trabalhos já realizados, revestidos de importância, por serem capazes de fornecer dados atuais e relevantes relacionados com o tema.” (LAKATOS, 2003, pág. 158).

4.5 Técnicas de Coleta dos Dados

Para a coleta dos dados relativos a pesquisa foram utilizadas a observação nos pontos de apoio com espaço para paradas e repouso dos caminhoneiros, onde foi aplicada uma entrevista com o gestor do local de parada, em que este respondeu ao questionário formulado antecipadamente.

A entrevista é um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional. É um procedimento utilizado na investigação social, para a coleta de dados ou para ajudar no diagnóstico ou no tratamento de um problema social. (LAKATOS, 2003, pág. 195).

A proposta inicial foi entrevistar os gestores de todos os cinco postos e do pátio da empresa de processamento de soja.

4.6 Técnicas de Análise de Dados

A análise dos dados foi feita pelos pesquisadores com base nas publicações sobre o tema e o processamento por meio de tabulação dos dados coletados na aplicação dos questionários, por meio do editor de planilhas LibreOffice Calc.

4.7 Amostra

A amostra, nesta pesquisa foi composta por 4 (quatro) pontos de apoio, parada e descanso, 80% do total de 5 (cinco) pontos existentes no trecho estudado, em que os gestores se dispuseram a responder ao questionário, contribuir com a pesquisa e fornecer as informações solicitadas. “A amostra é uma parcela convenientemente selecionada do universo (população);

é um subconjunto do universo.” (LAKATOS, 2003, pág. 163). O questionário contém 9 (nove) questões, destas 2 (duas) questões para identificação da empresa e gestor sendo a resposta opcional e 7 (sete) relacionadas à implantação e instalações existentes no ponto de apoio, parada e descanso, disponibilizadas aos caminhoneiros localizados às margens da BR 153 na região de Anápolis-GO., do quilômetro 43 ao 51, onde foi realizada a pesquisa de campo e coleta de dados.

5 RESULTADOS ALCANÇADOS

Esta pesquisa buscou verificar a existência e condições dos pontos de apoio, parada e descanso disponibilizados aos caminhoneiros na região de Anápolis Goiás localizados entre os quilômetros 43 e 51, às margens da BR 153, no perímetro urbano da cidade. Embasada em legislação vigente, a lei 13.103/2015 conhecida como lei do caminhoneiro e outras, que institui regras sobre a criação dos pontos de apoio, ao estudar os pontos existentes trecho pesquisado, procurou-se verificar se a estrutura disponibilizada garante condições adequadas para o descanso dos profissionais, por meio da aplicação de questionário aos gestores do local e inspeção visual das instalações.

Durante pesquisa de campo em busca da aplicação dos questionários, junto aos gestores dos pontos de apoio, parada e descanso, existentes entre os quilômetros 43 e 51 foi constatado que dois postos de combustível não possuem pátio onde os motoristas possam estacionar os caminhões. O gestor de um dos postos de combustíveis, não respondeu ao questionário mediante declaração de que não tem autorização do proprietário para fornecer os dados. Diante desta situação, a recusa do gestor de um dos postos de combustíveis, da exclusão dos dois postos que não possuem pátio, ficaram disponíveis para aplicação do questionário um posto de combustíveis e a empresa beneficiadora de soja.

Com a redução dos pontos de pesquisa, foi proposto a inclusão na pesquisa de dois novos pontos, uma instituição voltada à Saúde do trabalhador do transporte, a qual possui um pátio às margens da BR 153 dentro do perímetro demarcado, que não foi identificada antes por estar ao lado de um dos postos de combustíveis e de outro posto de combustíveis que, mesmo estando dentro do perímetro delimitado para a pesquisa não se localiza às margens da BR 153. Estando este posto localizado no DAIA – Distrito Agroindustrial de Anápolis, onde os gestores se dispuseram a responder ao questionário.

Foram aplicados 4 (quatro) questionários dos 5 (cinco) previstos, 80% do projeto inicial, onde os gestores de dois postos de combustíveis, da empresa beneficiadora de soja e da instituição voltada a saúde do trabalhador do transporte responderam. Como resultado obteve-se, dos 4 (quatro) pontos em que os gestores responderam ao questionário: 3 (três) foram im-

plantados antes da lei 13.103/2015 e 1 (um) após a instituição da lei. Todos pertencentes a iniciativa privada. Não havendo nenhum incentivo dos órgãos governamentais para a implantação. Os 4 (quatro) pontos possuem um movimento médio diário de 510 caminhões, cada ponto com suas particularidades as quais serão descritas logo abaixo, onde os locais de pesquisa serão identificados como, ponto 01, 02, 03 e 04, pela não autorização de divulgação dos dados das empresas, como mostra tabela com os dados obtidos abaixo.

Tabela 1 - Resultados alcançados.

Ponto	Movimentação diária.	Condições para uso das instalações.	Composição das instalações.	Local de repouso.	Atende aos requisitos propostos pela lei 13.103/2015?
01	Atende em média 300 caminhões diariamente sendo a maioria apenas para abastecimento, pois o pátio é pequeno comportando poucos veículos.	Não há nenhuma exigência para que o motorista possa fazer uso das instalações.	As instalações são compostas de banheiros com sanitários e chuveiros, refeitório, não possui dormitório.	O repouso é no próprio veículo.	Não foi permitido verificação visual das instalações, ficando a interpretação baseada apenas nas informações obtidas pelo questionário.
02	Atende em média 50 caminhões diariamente.	É cobrada uma taxa de R\$ 20, 00 (Vinte Reais) do motorista para que possa fazer uso das instalações.	As instalações são compostas de banheiros com sanitários e chuveiros e refeitório.	O repouso pode ser em sala de espera ou no próprio veículo.	Não foi permitido verificação visual das instalações, ficando a interpretação baseada apenas nas informações obtidas pelo questionário.
03	Atende em média 100 caminhões diariamente.	A única exigência para fazer uso das instalações é haver vagas disponível no pátio.	As instalações são compostas de banheiros com sanitários e chuveiros o refeitório está em fase de construção, não possui dormitório.	O repouso é no próprio veículo.	Não foi permitido verificação visual das instalações, ficando a interpretação baseada apenas nas informações obtidas pelo questionário.
04	Recebe em média 60 (sessenta) caminhões diariamente.	A única exigência para que o motorista possa fazer uso das instalações é estar agendado para carregar ou descarregar o veículo na empresa.	As instalações são compostas de banheiros com chuveiros e sanitários, não possui refeitório e dormitório.	O descanso dos motoristas é no próprio veículo.	Não foi permitido verificação visual das instalações, ficando a interpretação baseada apenas nas informações obtidas pelo questionário.

Todos os pontos possuem segurança privada, que complementa a segurança pública realizada por policiais militares que fazem a ronda nas regiões onde estão instalados os pontos. Em nenhum dos pontos foi autorizado fazer gravação ou inspeção visual das instalações, ficando assim a interpretação dos dados baseada nas informações levantadas com a aplicação dos questionários.

Segue abaixo gráficos com os dados obtidos na aplicação dos questionários representados em porcentagem, a figura número 1 (um) apresenta gráfico com o percentual de questionários aplicados, as questões 1 (um) e 2 (dois) são para identificação do gestor e do ponto onde foi aplicado o questionário, como dito anteriormente não foi autorizado por nenhum dos pontos a identificação dos mesmos neste documento, sendo assim a figura 2 (dois) mostra os dados a partir da questão 3 (três) do questionário.

Figura 1 - Aplicação dos questionários.



Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 2 - Questão Três.



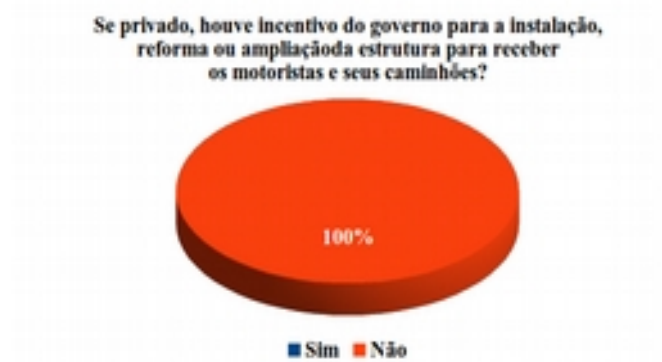
Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 3 - Questão quatro.



Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 4 - Questão cinco.



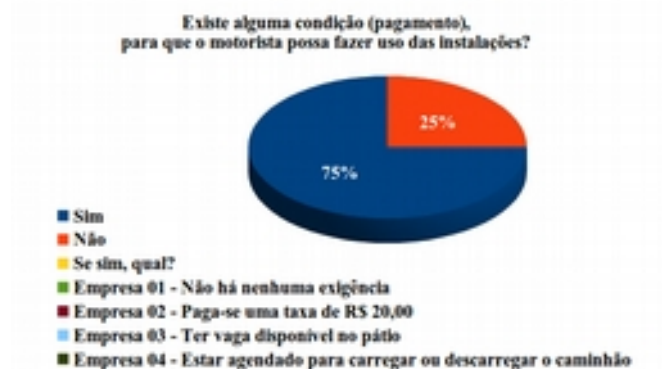
Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 5 - Questão seis.



Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 6 - Questão sete.



Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 7 - Questão oito.



Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 8 - Questão nove.



Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Os dados representados nos gráficos apresentados acima, foram extraídos dos questionários aplicados nos pontos de parada, apoio e descanso localizados na região de Anápolis entre os quilômetros 43 e 51 da Rodovia BR 153, os quais serão apresentados abaixo, tendo as duas primeiras questões destinadas à identificação dos gestores e dos pontos de parada desfoçadas pelo motivo de não ter sido autorizada a divulgação dos dados que identificam os pontos e seus gestores, ficando visível apenas o tempo de prestação de serviço e formação dos gestores.

Figura 9 - Questionário aplicado no ponto 01



INSTITUTO FEDERAL DE
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
GOIÁS

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLOGIA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DE GOIÁS - CAMPUS ANÁPOLIS.
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

Pesquisa sobre os pontos de apoio, parada e descanso disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito na BR 153 na região de Anápolis – GO, do quilômetro 43 ao quilômetro 51. Instituídos pela lei 13.104/2015, a chamada lei do caminhoneiro.

Pesquisadores:

Diogo Bernardino

Fone: (62) 99157-2676

Joaquim Francisco da Silva

Fone: (62) 99351-4659.

QUESTIONÁRIO

1 - Dados da Empresa.

Ramo de atuação: _____
Nome (opcional): _____
Contato (opcional): _____
Telefone: _____
E-mail: _____

2 - Dados do gestor a ser entrevistado.

Função: _____
Nome (opcional): _____
Idade: _____ anos. A quanto tempo trabalha na empresa? (opcional) 3 anos.
Formação.
() Fundamental Completo. () Fundamental Incompleto. () Ensino Médio incompleto.
() Ensino Médio Completo. (X) Superior incompleto. () Superior Completo.

3 - O ponto de apoio, parada e descanso, já existia, ou foi implantado após a lei 13.103/2015? Lei do caminhoneiro.

(X) Já existia. () Foi implantado após a lei 13.103/2015.

Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 10 - Questionário aplicado no ponto 01

4 - O ponto de apoio, parada e descanso é.

() Público. ☒ Privado.

5 - Se privado, houve incentivo do governo para a instalação, reforma ou ampliação da estrutura para receber os motoristas e seus caminhões?

() Sim. ☒ Não.

6 - Em média, quantos motoristas frequentam o local diariamente?

300

7 - Existe alguma condição (pagamento), para que o motorista possa fazer uso das instalações?

() Sim ☒ Não

Se sim, qual?

8 - Quais dos itens abaixo relacionados, são ofertados aos motoristas durante o período de permanência no local?

Banheiros com:

☒ Chuveiros. ☒ Sanitários.

Refeitório.

☒ Sim. () Não.

Local de repouso é:

() Em dormitório. () Sala de espera. ☒ No próprio caminhão.

9 - A segurança do local é feita por empresa privada ou segurança pública (policiamento).

☒ Segurança privada. () Segurança pública.

Figura 11 - Questionário aplicado no ponto 02



INSTITUTO FEDERAL DE
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
GOIÁS

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLOGIA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DE GOIÁS - CAMPUS ANÁPOLIS.
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

Pesquisa sobre os pontos de apoio, parada e descanso disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito na BR 153 na região de Anápolis – GO, do quilômetro 43 ao quilômetro 51. Instituídos pela lei 13.104/2015, a chamada lei do caminhoneiro.

Pesquisadores:

Diogo Bernardino
Fone: (62) 99157-2676
Joaquim Francisco da Silva
Fone: (62) 99351-4659.

QUESTIONÁRIO

1 - Dados da Empresa.

Ramo de atuação: _____
Nome (opcional): _____
Contato (opcional): _____
Telefone: _____
E-mail: _____

2 - Dados do gestor a ser entrevistado.

Função: _____
Nome (opcional): _____
Idade: _____ anos. A quanto tempo trabalha na empresa? (opcional) 03 anos.
Formação.
() Fundamental Completo. () Fundamental Incompleto. () Ensino Médio Incompleto.
() Ensino Médio Completo. () Superior Incompleto. (X) Superior Completo.

3 - O ponto de apoio, parada e descanso, já existia, ou foi implantado após a lei 13.103/2015? Lei do caminhoneiro.

(X) Já existia. () Foi implantado após a lei 13.103/2015.

Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 12 - Questionário aplicado no ponto 02

4 - O ponto de apoio, parada e descanso é.

() Público. (X) Privado.

5 - Se privado, houve incentivo do governo para a instalação, reforma ou ampliação da estrutura para receber os motoristas e seus caminhões?

() Sim. (X) Não.

6 - Em média, quantos motoristas frequentam o local diariamente?

50

7 - Existe alguma condição (pagamento), para que o motorista possa fazer uso das instalações?

(X) Sim () Não

Se sim, qual?

20

8 - Quais dos itens abaixo relacionados, são ofertados aos motoristas durante o período de permanência no local?

Banheiros com:

(X) Chuveiros. (X) Sanitários.

Refeitório.

(X) Sim. () Não.

Local de repouso é:

() Em dormitório. (X) Sala de espera. (X) No próprio caminhão.

9 - A segurança do local é feita por empresa privada ou segurança pública (policiamento).

(X) Segurança privada. () Segurança pública.

Figura 13 - Questionário aplicado no ponto 03



INSTITUTO FEDERAL DE
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
GOIÁS

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLOGIA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DE GOIÁS - CAMPUS ANÁPOLIS.
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

Pesquisa sobre os pontos de apoio, parada e descanso disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito na BR 153 na região de Anápolis – GO, do quilômetro 43 ao quilômetro 51. Instituídos pela lei 13.104/2015, a chamada lei do caminhoneiro.

Pesquisadores:

Diogo Bernardino

Fone: (62) 99157-2676

Joaquim Francisco da Silva

Fone: (62) 99351-4659.

QUESTIONÁRIO

1 - Dados da Empresa.

Ramo de atuação: _____

Nome (opcional): _____

Contato (opcional): _____

Telefone: _____

E-mail: _____

2 - Dados do gestor a ser entrevistado.

Função: _____

Nome (opcional): _____

Idade: _____ anos. A quanto tempo trabalha na empresa? (opcional) _____ anos.

Formação.

() Fundamental Completo. () Fundamental Incompleto. () Ensino Médio incompleto.

() Ensino Médio Completo. () Superior incompleto. ☒ Superior Completo.

3 - O ponto de apoio, parada e descanso, já existia, ou foi implantado após a lei 13.103/2015? Lei do caminhoneiro.

() Já existia.

☒ Foi implantado após a lei 13.103/2015.

Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 14 - Questionário aplicado no ponto 03

4 - O ponto de apoio, parada e descanso é.

() Público. ☒ Privado.

5 - Se privado, houve incentivo do governo para a instalação, reforma ou ampliação da estrutura para receber os motoristas e seus caminhões?

() Sim. ☒ Não.

6 - Em média, quantos motoristas frequentam o local diariamente?

100

7 - Existe alguma condição (pagamento), para que o motorista possa fazer uso das instalações?

☒ Sim () Não

Se sim, qual?

NENHUMA QUE NADA SEJA DISPONÍVEL

8 - Quais dos itens abaixo relacionados, são ofertados aos motoristas durante o período de permanência no local?

Banheiros com:

☒ Chuveiros. ☒ Sanitários.

Refeitório.

() Sim. ☒ Não. FALTA DE CONDIÇÕES

Local de repouso é:

() Em dormitório. () Sala de espera. ☒ No próprio caminhão.

9 - A segurança do local é feita por empresa privada ou segurança pública (policiamento).

☒ Segurança privada. () Segurança pública.

Figura 15 - Questionário aplicado no ponto 04



INSTITUTO FEDERAL DE
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
GOIÁS

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLOGIA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DE GOIÁS - CAMPUS ANÁPOLIS.
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM LOGÍSTICA

Pesquisa sobre os pontos de apoio, parada e descanso disponibilizados aos caminhoneiros em trânsito na BR 153 na região de Anápolis – GO, do quilômetro 43 ao quilômetro 51. Instituídos pela lei 13.104/2015, a chamada lei do caminhoneiro.

Pesquisadores:

Diogo Bernardino
Fone: (62) 99157-2676
Joaquim Francisco da Silva
Fone: (62) 99351-4659.

QUESTIONÁRIO

1 - Dados da Empresa.

Ramo de atuação: _____
Nome (opcional): _____
Contato (opcional): _____
Telefone: _____
E-mail: _____

2 - Dados do gestor a ser entrevistado.

Função: _____
Nome (opcional): _____
Idade: _____ anos. A quanto tempo trabalha na empresa? (opcional) 08 anos.
Formação.
() Fundamental Completo. () Fundamental Incompleto. () Ensino Médio incompleto.
() Ensino Médio Completo. () Superior incompleto. (X) Superior Completo.

3 - O ponto de apoio, parada e descanso, já existia, ou foi implantado após a lei 13.103/2015? Lei do caminhoneiro.

(X) Já existia. () Foi implantado após a lei 13.103/2015.

Fonte: (BERNARDINO; SILVA, 2019).

Figura 16 - Questionário aplicado no ponto 04

4 - O ponto de apoio, parada e descanso é.

() Público. ☒ Privado.

5 - Se privado, houve incentivo do governo para a instalação, reforma ou ampliação da estrutura para receber os motoristas e seus caminhões?

() Sim. ☒ Não.

6 - Em média, quantos motoristas frequentam o local diariamente?

+ - 60 motoristas

7 - Existe alguma condição (pagamento), para que o motorista possa fazer uso das instalações?

☒ Sim () Não

Se sim, qual?

Estão agendado para carga ou descarga

8 - Quais dos itens abaixo relacionados, são ofertados aos motoristas durante o período de permanência no local?

Banheiros com:

☒ Chuveiros. ☒ Sanitários.

Refeitório.

() Sim. ☒ Não.

Local de repouso é:

() Em dormitório. () Sala de espera. ☒ No próprio caminhão.

9 - A segurança do local é feita por empresa privada ou segurança pública (policiamento).

☒ Segurança privada. () Segurança pública.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O resultado da pesquisa, mostra um cenário pouco favorável aos motoristas profissionais em trânsito na BR 153, região de Anápolis dos quilômetros 43 ao 51, perímetro urbano da cidade. Apesar de em um trecho de apenas 8 quilômetros existirem 5 (cinco) pontos onde os motoristas, profissionais do transporte rodoviário de cargas possam parar e descansar em um ambiente relativamente seguro e em boas condições de usabilidade. A não autorização de entrada nas dependências do pátio impossibilita dizer algo em relação as instalações internas, como banheiros, dormitórios, refeitórios.

Mediante os dados obtidos pela aplicação do questionário, evidenciou pequena oferta de vagas onde os caminhoneiros possam estacionar seus caminhões e descansarem, uma vez que em 2 (dois) dos pontos de parada, 50% (cinquenta pontos percentuais) dos pontos respondentes, a disponibilidade de vaga para o estacionamento de caminhão é mínima, o que leva o ponto 3 (três) a exigir a confirmação de que há vaga disponível para o estacionamento do veículo, o mesmo ocorre no ponto 01 (um), que declarou não haver exigência para o motorista fazer uso das instalações se não houver vaga disponível não tem como o motorista estacionar o veículo, o que na prática se torna uma exigência, uma vez que o pátio não comporta muitos veículos de grande porte como é caso do caminhão.

O ponto 02 (dois) onde existe a taxa de R\$ 20,00 (Vinte Reais) para a entrada do veículo no local não foi possível ver o pátio pois este é cercado por muros, diferente do ponto 4 (quatro) que é cercado por tela de arame o que permite um vislumbre do local que mesmo tendo uma extensão relativamente grande, o número de veículos que podem entrar no pátio é relativamente pequeno, devido à exigência de se estar agendado para carregar ou descarregar o veículo na empresa.

Mesmo com um movimento médio diário de 510 (Quinhentos e dez) caminhões, o número de vagas para o estacionamento ofertadas, nos locais pesquisados é pequeno. Fica assim ao motorista como opção, buscar outros locais para estacionar o caminhão e poder descansar com segurança.

A decisão do poder público de deixar nas mãos da iniciativa privada a implantação dos pontos de apoio, parada e descanso, mediante incentivos governamentais. Ao menos no trecho analisado, onde todos os pontos respondentes declararam não ter tido nenhum incentivo por parte do estado para a implantação ou reestruturação do local. E nenhum demonstrou interesse por parte das empresas em ampliar as instalações.

O artigo 11 da lei 13.103/2015 estabelece a publicação periódica de relação dos pontos de apoio, parada e descanso, localizados nas rodovias federais. Após algumas pesquisas na in-

ternet foram localizadas algumas listas. No site do DNIT⁴, contem um arquivo em formato PDF, com download automático contendo 152 páginas, que se for acessado por meio de um aparelho celular, dificulta a leitura e localização da informação desejada.

No site da ANTT⁵, contem uma lista mais objetiva com relação de alguns pontos de apoio, parada e descanso, localizados em vários estados da federação.

A Revista Pé na Estrada⁶, possui publicação com relação de 7 (sete) pontos de apoio, parada e descanso onde os motoristas podem estacionar seus veículos e descansar gratuitamente.

Vanessa Luchini⁷ Gerente de Marketing da Suhai Seguradora, disponibiliza relação de 5 (cinco) pontos de apoio, parada e descanso localizados em dois estados, São Paulo e Minas Gerais, sendo este o único endereço onde foi possível identificar a data de publicação, 15 de maio de 2019.

Fica claro a falta de uma ação conjunta, por parte do poder público em prover uma lista objetiva e unificada de todos os pontos de apoio, parada e descanso, em que os pontos sejam listados por unidade da federação em que estejam localizados e de fácil utilização pelos motoristas.

Ante a tal situação ao menos em relação aos pontos de apoio, parada e descanso, no trecho analisado as exigências oriundas da lei 13.103/2015. A lei que busca dar melhores condições de trabalho aos caminhoneiros, se mostra tímida em sua aplicação seja por falta de incentivo, fiscalização das instalações por parte dos órgãos governamentais responsáveis ou mesmo o desinteresse das empresas em melhorarem suas instalações a fim de terem maior capacidade e melhores condições de receberem os caminhoneiros e seus caminhões.

Durante a aplicação do questionário e posteriormente na análise dos dados surgiram novas dúvidas e perguntas, as quais não foram sanadas nesta pesquisa. Fica assim aberta a possibilidade de novos estudos que busquem levantar maior número de informações que possam dar subsídios a novas ações em busca de dar aos caminhoneiros melhor qualidade de vida no trabalho. Não só na região de estudo desta pesquisa mas em outras regiões da cidade de Anápolis e mesmo do país, país este que tem no modal rodoviário seu principal meio de transporte, mas que ainda deixa muito a desejar nas políticas de melhoria da infraestrutura necessária ao desenvolvimento do país e de sua população.

4 Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/pontos-de-parada-e-descanso/pesquisa-dos-postos-de-combustiveis-2013>. Acesso em: 10 Dez. 2019.

5 Disponível em: http://www.antt.gov.br/rodovias/Pontos_de_Parada_e_Descanso.html. Acesso em: 10 Dez. 2019.

6 Disponível em: <https://trucao.com.br/7-pontos-de-parada-gratuitos/>. Acesso em: 10 Dez. 2019.

7 Disponível em: <http://blog.suhaiseguradora.com/5-paradas-de-descanso-fundamentais-para-voce-que-e-caminhoneiro/>. Acesso em: 10 Dez. 2019.

7 REFERÊNCIAS

Braga, Vanderlei, 1975 - Logística e uso do território brasileiro: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG) / Vanderlei Braga. – Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, SP: [s.n.], 2013. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/286704>. Acesso em: 28 Abr. 2019.

BALLOU, Ronald H. Logística Empresarial: Transportes, Administração de Materiais, Distribuição Física, 1ª Ed. 25ª Reimpr. São Paulo: Atlas, 2011.

BALBO, José Tadeu. Pavimentação Asfáltica, materiais, projeto e restauração. São Paulo: Oficina de Textos, 2007.

BRASIL. LEI Nº. 13.103, DE 2 DE MARÇO DE 2015 - Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista... Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm. Acesso em: 09 Out. 2018.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (TST). BELMONTE, Alexandre Agra. A NOVEL LEI DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS (No 13.103/2015) E AS QUESTÕES JURÍDICAS DECORRENTES. Revista do Tribunal Superior do Trabalho: Vol. 82, n. 1 (jan./mar. 2016) Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/85345>. Acesso em: 17 Nov. 2018.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (TST). CARVALHO, Augusto César Leite de. TRABALHO RODOVIÁRIO: REFLEXÕES SOBRE A REFORMA LEGAL DE 2015. Revista do Tribunal Superior do Trabalho: Vol. 82, n. 1 (jan./mar. 2016) Disponível em: <https://hdl.handle.net/20.500.12178/85345>. Acesso em: 17 Nov. 2018.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade no. 800. Requerente: Partido Socialista Brasileiro. Requerido: Governador do Estado do Rio Grande do Sul. Relator: Ministro Ilmar Galvão, Distrito Federal, 26 de novembro de 1992. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/geral/verPdfPaginado.asp?id=6274991&tipo=TP&descricao=Inteiro%20Teor%20ADI%20/%20800>. Acesso em: 03 Dez. 2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Emenda constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf. Acesso em: 07 Set. 2019.

BRASIL. CLT (1945). Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://legislacao.planalto.gov.br/legisla/legislacao.nsf/Viw_Identificacao/DEL%205.452-1943?OpenDocument. Acesso em: 07 Set. 2019.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Secretaria de Política e integração. Departamento de Política e Planejamento Integrado. Avaliação de Políticas de Transportes. Segurança nas Rodovias Federais. Disponível em: http://www.transportes.gov.br/images/2018/POLITICA_PLANEJAMENTO_TRANSPORTES/documentos/APT_Seguranca_Rodovias_Federais.pdf. Acesso em 25 Dez. 2018.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; et al. Gestão Logística do Transporte de Cargas. 1 ed. 8 reimpr. São Paulo: Atlas, 2010.

CASTIGLIONI, José Antônio de Mattos. Logística Operacional: Guia Prático. 2ª Ed. Érica. São Paulo. 2012.

DEPEC (Departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos) - BRADESCO. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS. 2017. Disponível em: https://www.economiaemdia.com.br/EconomiaEmDia/pdf/infset_transporte_rodoviario_de_cargas.pdf. Acesso em: 17 Nov. 2018.

FERRAZ, Coca, et al., Segurança Viária. São Carlos – SP: Suprema Gráfica e Editora, 2012.

GRESSLER, Lori Alice. Introdução à pesquisa: projetos e relatórios. 2ª edição. São Paulo. Loyola – 2004. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=XHnajlTNILIC&pg=PA53&dq=pesquisa+descritiva&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwiJq5Tksc3eAhUMl5AKHQi7AMQQ6AEIKTAA#v=onepage&q=pesquisa%20descritiva&f=false>. Acesso em: 11 Nov. 2018.

IMB - Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos. PIB dos Municípios Goianos 2016. Goiânia 2018. Disponível em: <http://www.imb.go.gov.br/files/docs/publicacoes/pib-municipios/pibmun2016.pdf>. Acesso em: 03 Set. 2019.

LUCENA, Andréa Freire de. Et al. Organizadores. Comércio Exterior em Goiás: Desafios e Oportunidades. Goiânia: Ed. da PUC Goiás, 2011.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Fundamentos de Metodologia Científica. 5ª Edição. São Paulo. Atlas S.A. - 2003.

MARCHETTI, Dalmo dos Santos, FERREIRA, Tiago Toledo. Situação atual e perspectivas da infraestrutura de transportes e da logística no Brasil. In: BNDES 60 anos: perspectivas setoriais. Rio de Janeiro: Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social, 2012. p. 232-270. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/1981>. Acesso em 13 Dez. 2018.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; DESLANDES, Suely Ferreira; GOMES, Romeu. Pesquisa social: Teoria, método e criatividade. Petrópolis-RJ. Vozes – 1993. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=PtUbBAAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=minayo&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwiPrMebkc3eAhVMD5AKHaK_AzwQ6AEIKTAA#v=onepage&q=minayo&f=false. Acesso em: 11 Nov. 2018.

PEIXOTO, João Batista. Os Transportes no Atual Desenvolvimento do Brasileiro. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1977.

PEREIRA, José Matias. REFORMA DO ESTADO E CONTROLE DA CORRUPÇÃO NO BRASIL. Universidade de Brasília; Programa de Pós-Graduação em Administração. REGE - Revista de Gestão. Caderno de Pesquisas em Administração, São Paulo, v. 12, n. 2, p.1-17, abril/junho 2005. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rege/article/view/36514>. Acesso em: 06 Mai. 2019.

ROJAS, Pablo. Introdução à logística portuária e noções de comércio exterior. Porto Alegre. Bookman, 2014. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=w4W8AwAAQBAJ&pg=PA12&dq=modal+rodovi%C3%A1rio&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwiZ0vCJm-HeAhWJkpAKHb1qDAEQ6AEIODAD#v=onepage&q=modal%20rodovi%C3%A1rio&f=false>. Acesso em: 19 Nov. 2018.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio; Introdução aos Sistemas de Transporte no Brasil e à Logística Internacional, 5ª ed. revista e ampliada, São Paulo: Aduaneiras 2015.

ROCHA, Paulo César Alves. Logística e Aduana. 4ª ed. São Paulo: Aduaneiras, 2013.

SAPORI, Luís Flávio. Segurança pública no Brasil: desafios e perspectivas. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=hTWh6rh1K0cC&oi=fnd&pg=PA9&dq=seguran%C3%A7a+p%C3%BAblica&ots=bv3njS593m&sig=8T9J5n4afStWG2AsgtoWE8ar0I8#v=onepage&q=seguran%C3%A7a%20p%C3%BAblica&f=false>. Acesso em 04 Mai. 2019.

SANTOS, João Almeida. História do Transporte Rodoviário. **Revista Ibero - Americana de Estratégia; São Paulo** Vol. 1, Ed. 1, 2002. Disponível em: <https://search.proquest.com/openview/6be376864ea3eda00ce4d50f996c2520/1?pq-origsite=gscholar&cbl=616637>. Acesso em 27 Mar. 2019.