



**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DA PARAÍBA
CAMPUS JOÃO PESSOA
DIRETORIA DE ENSINO SUPERIOR
UNIDADE ACADÊMICA DE GESTÃO E NEGÓCIOS
CURSO SUPERIOR DE BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO**

STHEFANY LIRA DE AGUIAR

Caminhoneiro descansa? Análise da política pública Pontos de Parada e Descanso à luz dos transportadores autônomos de carga em trânsito na cidade de João Pessoa (PB)

**João Pessoa
2022**

STHEFANY LIRA DE AGUIAR

Caminhoneiro descansa? Análise da política pública Pontos de Parada e Descanso à luz dos transportadores autônomos de carga em trânsito na cidade de João Pessoa (PB)



TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB), curso Superior de Bacharelado em Administração, como requisito institucional para a obtenção do Grau de Bacharel (a) em **ADMINISTRAÇÃO**.

Orientador(a): Prof^a. Dra. Emmanuelle Arnaud Almeida

**JOÃO PESSOA
2022**



INSTITUTO FEDERAL
Paraíba

CAMPUS JOÃO PESSOA
SECRETARIA ACADEMICA - CAMPUS JOAO PESSOA

PARECER 92/2022 - SAC/DDE/DG/JP/REITORIA/IFPB

Em 20 de dezembro de 2022.

FOLHA DE APROVAÇÃO

STHEFANY LIRA DE AGUIAR

Matrícula: 20162460054

CAMINHONEIRO DESCANSA? ANÁLISE DA POLÍTICA PÚBLICA PONTOS DE PARADA E DESCANSO À LUZ DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE CARGA EM TRÂNSITO NA CIDADE DE JOÃO PESSOA (PB)

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO apresentado em 15/12/2022 no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB), Curso Superior de Bacharelado em Administração, como requisito institucional para a obtenção do Grau de Bacharel(a) em **ADMINISTRAÇÃO**.

Resultado: APROVADO

BANCA EXAMINADORA:

(assinaturas eletrônicas via SUAP)

Emmanuelle Arnaud Almeida (IFPB)

Orientador(a)

Patrícia Soares de Araújo Carvalho (IFPB)

Examinador(a) interno(a)

Filipe José Cavalcanti Leite (IFPB)

Examinador(a) interno(a)

Documento assinado eletronicamente por:

- **Emmanuel Arnaut Almeida**, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO, em 20/12/2022 16:39:27.
- **Patrícia Soares de Araújo Carvalho**, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO, em 20/12/2022 21:41:12.
- **Filipe José Cavalcanti Leite**, PROFESSOR ENS BASICO TECN TECNOLOGICO, em 23/12/2022 14:52:50.

Este documento foi emitido pelo SIAP em 20/12/2022. Para comprovar sua autenticidade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifpb.edu.br/autenticar-documento/> e forneça os dados abaixo:

Código: 369598

Verificador: 4734b5e168

Código de Autenticação:



NOSSA MISSÃO: Ofertar a educação profissional, tecnológica e humanística em todos os seus níveis e modalidades por meio do Ensino, da Pesquisa e da Extensão, na perspectiva de contribuir na formação de cidadãos para atuarem no mundo do trabalho e na construção de uma sociedade inclusiva, justa, sustentável e democrática.

VALORES E PRINCÍPIOS: Ética, Desenvolvimento Humano, Inovação, Qualidade e Excelência, Transparência, Respeito, Compromisso Social e Ambiental.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação – CIP
Biblioteca Nilo Peçanha –IFPB, *Campus* João Pessoa

A283c Aguiar, Sthefany Lira de.
Caminhoneiro descansa? : análise da política pública Pontos de Parada e Descanso à luz dos transportadores autônomos de carga em trânsito na cidade de João Pessoa (PB) / Sthefany Lira de Aguiar. – 2022.
76 f. : il.

TCC (Graduação – Bacharelado em Administração) – Instituto Federal da Paraíba – IFPB / Unidade Acadêmica de Gestão - UAG.
Orientadora: Prof^a. Dra. Emmanuelle Arnaud Almeida.

1. Política públicas. 2. Transporte rodoviário. 3. Caminhoneiro. 4. Jornada de trabalho. 5. Descanso. I. Título.

CDU 35:656.025.4

STHEFANY LIRA DE AGUIAR

Caminhoneiro descansa? Análise da política pública Pontos de Parada e Descanso à luz dos transportadores autônomos de carga em trânsito na cidade de João Pessoa (PB)

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba (IFPB), curso Superior de Bacharelado em Administração, como requisito institucional para a obtenção do Grau de Bacharel (a) em **ADMINISTRAÇÃO**

João Pessoa, _____

RESULTADO: APROVADO

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dra. Emmanuelle Arnaud Almeida (IFPB)
Orientadora

Profa. Dra. Patrícia Soares de Araújo Carvalho (IFPB)
Examinadora interna

Prof. Esp. Filipe Jose Cavalcanti Leite (IFPB)
Examinador interno

*Dedico este trabalho a Deus, pela sua infinita misericórdia.
Aos meus pais, pelo vosso incentivo.
Ao meu esposo Neildson, por sempre estar ao meu lado.
As minhas filhas, Gabryelle e Maryanna, seres que me motivam.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Trindade Divina (Pai, Filho e Espírito Santo) que permitiu que tudo isso acontecesse, pela sua graça em todas as fases da minha vida e pelo seu eterno amor incondicional.

A minha rede de apoio que mesmo de forma indireta, me ajudaram para que eu pudesse chegar até aqui, Débora Aguiar, Neídge, Josineide, Marcone George, aos meus pais, Josenildo Aguiar e em especial a minha mãe heroína, Maria da Glória, que durante todo esse tempo me apoio, incentivou para que eu não desistisse, um ser que me inspira buscar força todos os dias para vencer os obstáculos.

Ao meu esposo, Neildson Neemias, que me ajudou de forma direta e indireta, por sempre estar ao meu lado nessa jornada.

As minhas filhas, Gabryelle e Maryanna, que são a minha eterna fonte de motivação.

A minha orientadora, professora Emmanuelle Arnaud, que com muita dedicação dirigiu esse trabalho, pelo incentivo técnico e intelectual que contribuíram com a realização deste estudo.

Ao IFPB, seu corpo docente, direção que oportunizaram a janela que hoje eu vislumbro um horizonte superior.

E a todos os colegas que de alguma forma torceram por mim.

Muito obrigada!

As maiores conquistas na vida do ser humano vieram dos seus maiores obstáculos.

Marcone George

RESUMO

Esta pesquisa tem por objetivo analisar a política pública Pontos de Parada e Descanso direcionada ao transportador autônomo de carga em trânsito na cidade de João Pessoa, PB. Considera-se este estudo importante, dado que busca aferir o nível de conhecimento dos transportadores autônomos de carga quanto ao conteúdo da política pública Pontos de Parada no que diz respeito ao tempo de jornada e descanso, sendo possível observar se o estabelecimento ponto de parada e descanso (PPD) da cidade de João Pessoa está sendo utilizado, identificação das dificuldades enfrentadas pelos caminhoneiros e pelo PPD. Foi proposto melhorias para a política pública, como participação de um órgão como o SEST SENAT que possui como uma de suas finalidades proporcionar bem-estar aos trabalhadores do transporte, no qual os caminhoneiros autônomos de carga fazem parte. Este estudo possui abordagem quali-quantitativa, do tipo exploratória e de observação. O principal meio de transporte do Brasil, é o modal rodoviário, levando isso em consideração, deveria valorizar ainda mais os caminhoneiros, desenvolvendo políticas públicas que sejam pertinentemente relevantes para qualidade de vida dessa classe.

Palavras-chave: Transporte. Rodoviário. Caminhoneiro. Descanso. Jornada de trabalho.

ABSTRACT

This research aims to analyze the public policy Pontos de Parada e Descanso directed to the autonomous freight carrier in transit in the city of João Pessoa, PB. This study is considered important in order to assess the level of knowledge of self-employed freight transporters regarding the content of public policy Pontos de Parada with regard to journey and rest time, making it possible to observe whether the PPD establishment in the city of João Pessoa is being used, identification of the difficulties faced by truck drivers and the PPD. Improvements were proposed for public policy, such as the participation of an agency such as SEST SENAT, which has as one of its purposes to provide well-being to transport workers, in which self-employed truck drivers are part. This study has a quali-quantitative approach, the objective of this study is exploratory, of the observation type. The main means of transport in Brazil is the road modal, taking this into account, it should value truck drivers even more, developing public policies that are pertinently relevant to the quality of life of this class.

Keywords: Transport. Road. Truck Driver. Rest. Workday.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Ciclo das Políticas Públicas.....	22
FIGURA 2: Pontos de Parada e Descanso certificados.....	33
FIGURA 3: Fotografia do Disco Tacógrafo.....	46
FIGURA 4: Fotografia do Fogão Camping.....	52
FIGURA 5: Fotografia dos Sanitários do PPD não Credenciado.....	54
FIGURA 6: Fotografia de uma Boléia de Caminhão.....	57
FIGURA 7: Vista Aérea do Sest/Senat.....	62

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Variação percentual do PIB no segundo trimestre de 2022 em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, por atividade (%).....	25
GRÁFICO 2: Qual o sexo?.....	40
GRÁFICO 3: Escolaridade	41
GRÁFICO 4: Você tem conhecimento da Lei Ponto de Parada e Descanso que é denominada “Lei do Motorista”.....	42
GRÁFICO 5: Quantas horas corridas, sem intervalos você trabalha? Por quê?.....	43
GRÁFICO 6: Você acha que sua quantidade de horas trabalhadas é permitida por Lei?.....	44
GRÁFICO 7: Existe alguma cobrança ou fiscalização para que o transportador em trânsito cumpra algum tempo de jornada?.....	45
GRÁFICO 8: Você sabe quais os locais de Ponto de Parada e Descanso?.....	47
GRÁFICO 9: Você utiliza o Ponto de Parada e Descanso na cidade de João Pessoa?.....	48
GRÁFICO 10: O ponto de apoio, parada e descanso é:.....	49
GRÁFICO 11: O ponto de apoio, parada e descanso é:.....	50
GRÁFICO 12: Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.....	50
GRÁFICO 13: Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.....	51
GRÁFICO 14: Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.....	53
GRÁFICO 15: Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.....	54
GRÁFICO 16: Avaliação sobre o ponto de parada que utiliza.....	55
GRÁFICO 17: Avaliação sobre o ponto de parada que utiliza.....	56

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Principais Resultados das Contas Nacionais Trimestrais - PIB do Transporte (%).....	25
--	----

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Relação entre objetivos e questionário.....	38
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abcomm	- Associação Brasileira de Comércio Eletrônico
ANTT	- Agência Nacional dos Transportes Terrestres
CGTRC	- Coordenação Geral do Transporte Rodoviário de Cargas
CNH	- Carteira Nacional de Habilitação
CNPJ	- Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica
CNT	- Confederação Nacional do Transporte
CSLL	- Contribuição Social sobre Lucro Líquido
CTC	- Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas
DENATRAN	- Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
ETC	- Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas
FRN	- Fundo Rodoviário Nacional
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	- Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IPTU	- Imposto Predial e Territorial Urbano
IRPJ	- Imposto de Renda da Pessoa Jurídica
ISS	- Imposto Sobre Serviços
KG	- Quilograma
MEI	- Micro Empreendedor Individual
MINFRA	- Ministério da Infraestrutura
MOPP	- Movimentação Operacional de Produtos Perigosos
MT	- Ministério dos Transportes
PIB	- Produto Interno Bruto
PPD	- Pontos de Parada e descanso
PRF	- Polícia Rodoviária Federal
RNTRC	- Registro de Transportadores Rodoviários de Cargas
SENAT	- Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEST	- Serviço Social de Transporte
TAC	- Transportador Autônomo de Cargas

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	16
1.1	OBJETIVOS.....	18
1.1.1	Objetivo Geral.....	18
1.1.2	Objetivos Específicos.....	18
1.2	JUSTIFICATIVA.....	19
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	20
2.1	POLÍTICAS PÚBLICAS.....	20
2.1.1	Ciclos de Políticas Públicas.....	21
2.2	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS.....	24
2.3	POLÍTICA PÚBLICA: LEI PONTOS DE PARADA E DESCANSO (PPD).....	28
2.4	LEI PONTOS DE PARADA E DESCANSO (PPD) EM JOÃO PESSOA: CARACTERÍSTICAS DE EXECUÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA NO CONTEXTO LOCAL.....	31
3	METODOLOGIA DA PESQUISA.....	35
3.1	CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA.....	35
3.2	UNIVERSO, AMOSTRAGEM E AMOSTRA.....	36
3.3	INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS.....	36
3.4	PERSPECTIVA DE ANÁLISE DE DADOS.....	37
3.5	LIMITAÇÕES DA PESQUISA.....	38
4	ANÁLISE DE DADOS	40
4.1	CONHECIMENTO DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS QUANTO AO CONTEÚDO DA POLÍTICA PÚBLICA PONTOS DE PARADA E DESCANSO.....	40
4.2	UTILIZAÇÃO DO PONTO DE PARADA E DESCANSO DA CIDADE DE JOÃO PESSOA.....	47
4.3	RELATO DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS TRANSPORTADORES E PELO PPD.....	58
4.4	SUGESTÕES DE MELHORIA PARA A POLÍTICA DE PONTOS DE PARADA E DESCANSO DIRECIONADAS AOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE CARGA.....	59
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	64
	REFERÊNCIAS.....	66
	APÊNDICES.....	68

1 INTRODUÇÃO

Os motoristas de caminhão são profissionais que conduzem veículos de transporte com as mais diversas cargas por toda a expansão territorial do Brasil. Esses profissionais permanecem muito tempo nas estradas, privando-se do convívio da família, muitas das vezes em condições precárias, dormindo e cozinhando no próprio caminhão, em locais e estabelecimentos que na maioria das vezes não concede uma estadia segura e que não oferece um mínimo de conforto como banheiros limpos, locais adequados para a refeição e descanso.

O transporte está diretamente ligado às múltiplas atividades econômicas, colaborando para o desenvolvimento das cidades, estados, regiões e do país. A compreensão da história dos transportes traz o conhecimento das origens e do desenvolvimento do setor.

Os modais de transportes é a forma como é realizada a locomoção de uma carga, ou seja, os tipos de transporte. Os principais modais utilizados são o aéreo, rodoviário, ferroviário, aquaviário e dutoviário. O principal modal que permite o transporte de cargas dentro dos países europeus, onde existe um elevado crescimento econômico, é o rodoviário, assim como no Brasil.

Segundo Schmidt (2011), a consolidação do modal rodoviário como sistema preferencial de transporte, é determinante pelo seu custo de implantação por quilômetro, dado que o sistema permite a ampliação gradual de capacidade, atendendo à demanda conforme se apresenta. Os recursos institucionais como a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN), firmou-se o crescente ritmo da infraestrutura rodoviária no Brasil.

Consoante a este pensamento, no período de 1950 a 1970, o sistema rodoviário de carga teve um papel fundamental no crescimento econômico, dado que foram efetuados grandes investimentos no setor. Portanto, um fator importante para o crescimento de uma região é o investimento em transporte, pois esse setor influencia nas atividades industriais, agrícolas e extrativas.

A importância do sistema de transporte no mundo consiste em seu resultado e eficiência, visto que é por meio dele que produtos essenciais chegam às mãos de seus consumidores. Uma nação ficaria paralisada se houvesse bloqueio de seu sistema de transporte (SCHMIDT, 2011).

É notável a importância dos transportes de cargas para o desenvolvimento da nação consta-se por meio de características que demonstram o quanto dependente é desse segmento, ao exemplo do comércio entrar em crise, a população poderá tratar diretamente com os produtores, do mesmo modo, se o setor industrial parar por algum tempo, as pessoas manterá com os estoques existentes, contudo, se o transporte parar os produtos não poderão chegar até os consumidores, por tanto, o transporte é um meio fundamental para qualquer economia (SCHMIDT, 2011).

A economia depende da circulação de mercadorias e pessoas, e o sistema de transporte também é um estimulante da indústria, dado que sua configuração conta com veículos, aviões, navios, portos, tubulações, estradas, que forma toda uma cadeia de produção gerando milhões de postos de trabalhos industriais, comerciais e de serviço (SCHMIDT, 2011).

Os caminhoneiros fazem parte de uma grande equipe que movimenta a economia do mundo, porém a legislação sobre o descanso do motorista não recebe devida atenção em território brasileiro. Assim como no Brasil, na Europa o motorista tem que parar 11 ou 9 horas para dormir. Entretanto, é difícil parar, pois no Brasil existem poucos lugares para parada e a maioria desses lugares quando se tem qualidade são cuidados por empresas particulares. As longas jornadas de trabalho com poucas interrupções fazem que o profissional negligencie a sua saúde. Com isso os caminhoneiros estão em constante exposição de riscos físicos e ergonômicos.

Em fevereiro de 2015, ocorreu à greve geral dos caminhoneiros autônomos que reivindicavam uma política pública que garantissem melhorares condições de trabalho aos profissionais que trabalham com transporte rodoviário de passageiros e de cargas, pois os mesmos dirigiam por longos períodos, o que reduzia a qualidade de vida e do trabalho além de colocar o profissional em situação de risco durante as viagens.

Em meio a esses protestos, que cobravam políticas públicas favoráveis ao transporte de carga, surgiu à política pública de pontos de paradas e descanso. Com a intenção de transformar essa política pública em lei o Poder Executivo federal aprovou, no início do mês de março de 2015, o Projeto de Lei que pretendia modificar as normas existentes, resultando na Lei 13.103, publicada no DOU de 03/03/2015.

Em 2015, foi constituída a Lei nº 13.103, estabelecendo que os caminhoneiros devem possuir 8h/dia de jornada de trabalho, respeitando um período de 11h/dia de descanso. Esta Lei tem como objetivo evitar acidentes nas rodovias e estradas do Brasil. O caminhoneiro não pode dirigir por mais de cinco horas ininterruptas (GRACINDO; VICTORINO; CARVALHO, 2019).

Os caminhoneiros que trabalham em turno irregular são geralmente motoristas de caminhão autônomo ou não assalariado que perfaz jornadas maiores a 12/14h em horários irregulares e turnos diversificados para atender a demanda e os prazos de entrega da carga, tendo de 4/6h de sono por dia (TAUBE; CARLOTTO, 2018).

Mediante a esses fatos iremos analisar como está sendo aplicada a política pública Pontos de Parada e Descanso dos transportadores autônomos de carga em trânsito na cidade de João Pessoa, no tocante ao tempo de jornada e ao descanso.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 **Objetivo Geral**

Analisar a política pública Pontos de Parada e Descanso direcionada ao transportador autônomo de carga em trânsito na cidade de João Pessoa.

1.1.2 **Objetivos Específicos**

- a) Investigar o nível de conhecimento dos transportadores autônomos quanto ao conteúdo da política pública Pontos de Parada e Descanso no que diz respeito ao tempo de jornada e de descanso;
- b) Descrever o contexto de utilização do Ponto de Parada e Descanso da cidade de João Pessoa pelos transportadores em trânsito;
- c) Identificar as dificuldades enfrentadas pelo PPD e pelos transportadores autônomos quanto às condições de oferta do ponto de parada e descanso.
- d) Propor melhorias para a política de Pontos de Parada e Descanso direcionadas aos transportadores autônomos de carga.

1.2 JUSTIFICATIVA

O presente trabalho foi motivado pela necessidade de estudos sistêmicos voltado para a identificação de possíveis problemas do setor de transporte vivido pelos caminhoneiros autônomos, em relação ao tempo de jornada e descanso, é necessário salientar a pertinência de um trabalho realizado apenas com transportadores autônomos de carga que estão em trânsito.

Os caminhoneiros fazem parte de uma grande equipe que movimenta a economia do mundo. A má alimentação, a falta de exercícios físicos, as longas jornadas de trabalho sem obedecer ao repouso recomendado, podem acarretar sérios riscos ao transportador autônomo e a sociedade.

Este tema foi escolhido, dado que a pesquisadora tem vivência diária com profissionais da área de transportes, pois trabalha numa paraestatal, terceiro setor, que contribui para o serviço social voltado aos trabalhadores da área de transporte, e há dúvidas se a Lei 13.103/2015, lei dos caminhoneiros, no quesito jornada de trabalho, instalação de estabelecimento e descanso dos caminhoneiros, está sendo aplicada nesta cidade.

Profissionais que levam e trazem as cargas das empresas ou de pessoas físicas e que estejam em trânsito na cidade de João Pessoa, serão o foco deste trabalho.

Esse trabalho será de suma importância para a instituição de ensino, dado que proporcionará a pesquisa para os demais acadêmicos que possam se interessar pelo assunto. Para a comunidade externa será importante para quem tem interesse em conhecer como funciona o Ponto de Parada e Descanso para os e a jornada de trabalho dos caminhoneiros autônomos em trânsito, ajudando na identificação de possíveis problemas, entretanto pouco explorados.

Os transportadores de caminhão são encarregados de transportar grande parte da riqueza produzida pelo Brasil, contudo, ainda que seja uma atividade indispensável para o país, a profissão não recebe a devida importância e valorização para com os seus profissionais, especialmente as suas condições de trabalho.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo, tratar-se-á da revisão bibliográfica que norteou a construção deste trabalho científico. Apresentar-se-ão os estudos sobre o tema, descrevendo uma conjuntura do assunto e oferecendo consistência à investigação.

2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS

A política pública repercute na economia e na sociedade, portanto qualquer teoria da política pública precisa explicar as inter-relações entre Estado, política, economia e sociedade. De acordo com Souza (2006, p.26) é possível resumir política pública como o campo do conhecimento que procura colocar o governo em ação ou analisar essa ação (variável independente) e quando inevitável, propor mudanças no curso dessas ações (variável dependente).

Rodrigues (2011) aponta as duas principais influências pelo o aumento do interesse público, a primeira é fundamentada na influência direta da política pública no cotidiano do cidadão, ajustando comportamentos e conflitos, estruturando de forma organizada burocracias e mercados. A segunda é a investigação da explicação do que é ou não adotado, como o governo age ou não e quais as causas e resultados decorrentes das decisões públicas.

Os principais estudiosos da área elaboraram conceitos e questionamentos que influenciam o conceito de políticas públicas. Laswell (1936 apud SOUZA, 2006) busca realizar estudos na área procurando conciliar conhecimento acadêmico e a prática. Simon (1957 apud SOUZA, 2006) dá início ao conceito de racionalidade e expõe vários problemas na formulação de políticas públicas como as informações incompletas ou imperfeitas, o auto interesse daqueles que praticam a política.

Consoante a este pensamento a teoria de Couto (2005) afirma, a política pública é tudo aquilo que o estado produz, sendo resultado do seu funcionamento ordinário, a elaboração de políticas públicas depende da política constitucional e da política competitiva. A política constitucional está diretamente relacionada a duas coisas, primeiro ao parâmetro de competição que a política pode se desenvolver, e em segundo lugar a questão legítima das políticas públicas realizadas, direcionando

assim programas governamentais de ação que obteve início, que foram interrompidos, modificados, ou que terão prosseguimento.

No decorrer da realização das atividades relativas às políticas públicas, o executor pode registrar as barreiras e as melhores práticas abordadas, transformando o *feedback* da realização em potenciais influenciadores na formação de inovação ou mudanças nas atuais políticas, constatando o conceito de explicativo de Rodrigues (2011).

No Brasil, as políticas públicas empreendem diversos setores da sociedade, contudo é importante analisar o que está sendo planejado e se de fato essas políticas estão sendo realizadas de maneira sustentável e correta. Neste trabalho, cita-se principalmente o campo do direito ao repouso do transportador autônomo de cargas, transporte, onde a política de sustentabilidade, segurança, e bem estar assume um papel destacado, conhecendo a necessidade e importância de um planejamento e monitoramento cauteloso e frequente.

2.1.1 Ciclo de políticas públicas

A abordagem do ciclo de políticas públicas possui qualidades referenciadas por vários autores que tratam do tema.

O ciclo de políticas públicas se apresenta como uma ferramenta analítica que colabora para a tomada de decisões de forma clara e didática. As críticas mostram a necessidade de não considerar apenas as fases como engessadas etapas sequenciais, entretanto que elas sejam passíveis de alternâncias e as fases se misturem. Portanto, mais importante que a sequência que o ciclo apresenta é a compreensão de que os estágios do ciclo da política pública possuem características específicas. A partir de referências mais recentes sobre o tema, os estágios que trazem uma proposta mais sucinta, são as que possuem o reconhecimento de cinco fases: (1) percepção e definição de problemas; (2) formação da agenda decisória; (3) formulação de programas e projetos; (4) implementação das políticas delineadas; (5) monitoramento e avaliação das ações planejadas, conforme apresentado na Figura 1.

Figura 1 - Ciclo Das Políticas Públicas



Fonte: Savio Raeder 2014.

Ainda que a sociedade apresente diversos problemas socioeconômicos, existem alguns deles que se destacam como prioritários e passíveis de soluções constituídas pelo sistema político. A maior parte dos problemas que existem, não avançam para a agenda decisória, dado que os escassos recursos públicos viabilizam as soluções.

Percepção e definição de problemas - A percepção e a definição do problema possuem um caráter intersubjetivo perante o olhar dos atores que estabelecem quais os elementos constituintes da questão mais relevante a ser selecionada (Sjoblom, 1984).

Formação da agenda decisória - É um subconjunto da agenda governamental que contempla questões que estão prontas para a tomada de decisão pelos formuladores de políticas, ou seja, prestes a se tornarem políticas públicas (KINGDON, 2003).

Formulação de programas e projetos - Segundo Viana (1996, p. 13) a formulação de programas e projetos deve-se dividir em três subfases. De modo primário, deveriam transformar uma massa de dados em informações relevantes. Na segunda

fase, por meio de princípios e valores se homogênea com informações factuais para produzir conhecimento sobre ação. Na terceira fase, o conhecimento empírico e normativo é transformado em ações públicas.

Implementação das políticas delineadas - Quando se apresenta a implementação das políticas é a concretização da solução dos problemas que foram definidos na agenda decisória. Segundo Secchi (2013, p.55) é aquela em que regras, rotinas, e processos sociais são convertidos de intenções em ações.

Ponto a ser destacado na fase de implementação é o consenso entre as metas e os objetivos propostos entre aqueles que executam a política e os que a formulam. Menicucci (2017, p. 303) assegura que os efeitos retroalimentadores da implementação sobre a formulação de políticas. A autora defende que o processo de formação de uma política ocorre através da interação entre formulação, implementação e avaliação.

Monitoramento e avaliação das ações planejadas - De acordo com Costa e Castanhar (2003), a avaliação das ações planejadas podem ser efetuadas em três diferentes etapas da implementação da política: *ex ante* (antes), *in itinere* ou monitoramento (durante) ou *ex post* (depois). Para que a avaliação seja bem sucedida e sirva adequadamente para a melhoria das atividades em curso e ocorra diretamente na formação dos envolvidos mais diretamente com a política, ela tem que ter parâmetros claramente expostos. Dessa maneira, o embasamento da avaliação pode ser dar por meio de diagnósticos que averigüe os impactos das ações empreendidas, disponibilizando aos executores das ações recursos informacionais importantes para ajustes de rotas nos projetos.

Nesse sentido, a avaliação encerra o ciclo da política pública, disponibilizando subsídios para o início de um novo ciclo, voltado para a solução da questão do problema não equacionado ou direcionando a resolução por inteira das questões que a política objetivava resolver.

O foco principal deste trabalho se dá em analisar a política pública, Pontos de Parada e Descanso, lei 13.103/2015, conhecida como “lei do caminhoneiro” à luz dos transportadores de carga autônomo em trânsito, na cidade de João Pessoa, PB.

2.2 TRANSPORTES RODOVIÁRIO DE CARGAS

O transporte é de extrema importância para as cadeias produtivas quando relacionada com o tempo, qualidade, dado que é de grande relevância para a competitividade dentro do país, sendo importante também a infraestrutura adequada, segurança do transportador e da carga, bem estar, gerando assim economia de tempo e evitando acidentes e doenças relacionadas à jornada de trabalho, além de outras diversas vantagens. Segundo Rodrigues (2007), o desenvolvimento de uma nação necessita, como um de seus elementos básicos, um transporte eficiente.

As empresas para ter a matéria-prima e o produto, resultado da transformação da matéria-prima, dependem da atividade logística de transporte, nas quais podem ser desenvolvidas utilizando um ou mais dos cinco modais transporte de cargas, que são aquaviário, aeroviário, dutoviário, ferroviário e o modal rodoviário que é o mais utilizado no Brasil (LUCENA, 2011). Embora esse meio de transporte não seja o mais econômico, o transporte rodoviário oportuniza a entrega no sistema porta a porta, o que não é possível nos outros modais devido a suas restrições de circulação (RODRIGUES, 2015). O transporte rodoviário é feito por rodovias, estradas e ruas, sendo elas pavimentadas ou não (ROJAS, 2014).

O transporte segue contribuindo para o desenvolvimento da atividade econômica em 2022, o PIB do setor cresceu 3% (três por cento) no segundo trimestre de 2022 e 11,7% (onze vírgula sete por cento) em relação ao mesmo período de 2021, como mostra na tabela 1.

Segundo o relatório apresentado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT, 2022) e dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022), na comparação entre as áreas acompanhadas para o cálculo do valor de todos os bens e serviços produzidos no país, o setor de transporte ficou atrás apenas de “outras atividades de serviços”, do qual teve o percentual de 13,6% (treze vírgula seis por cento). Esse desempenho mostra que o setor de transporte tem sido um dos grandes impulsionadores da atividade econômica no país.

O desempenho do transporte se mostrou acima do PIB geral, onde o crescimento foi de 1,2% (um vírgula dois por cento) em relação ao trimestre anterior.

Tabela 1 - Principais Resultados das Contas Nacionais Trimestrais - PIB do Transporte (%)

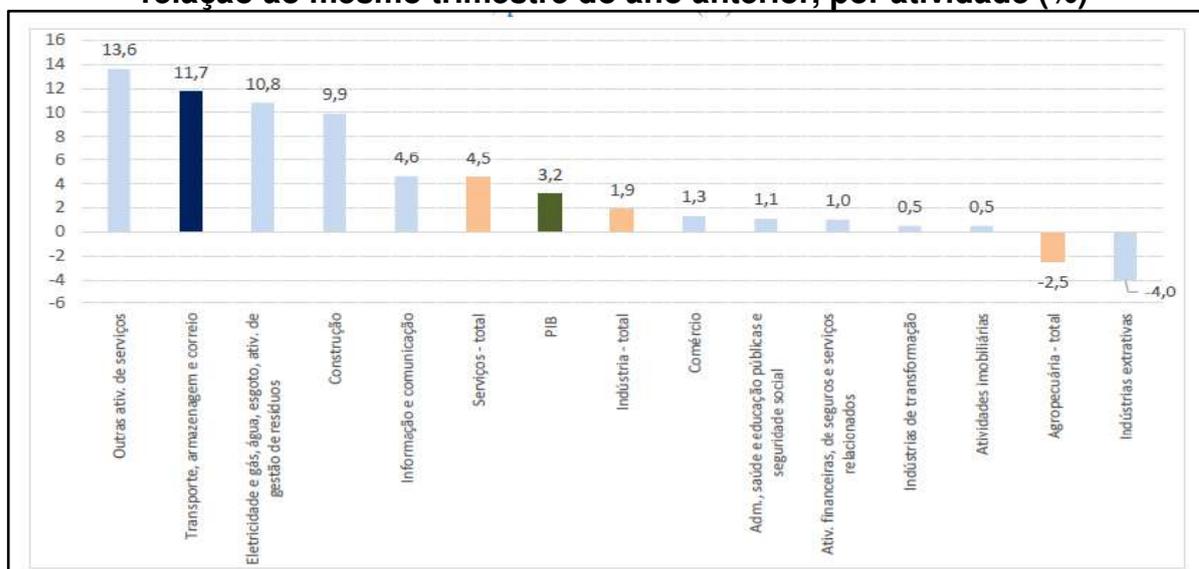
Transporte, armazenagem e correio	3º trimestre/2021	4º trimestre/2021	1º trimestre/2022	2º trimestre/2022
Taxa trimestral (em relação ao mesmo período do ano anterior)	13,1	9,3	9,4	11,7
Taxa acumulada em quatro trimestres (em relação ao mesmo período do ano anterior)	8,0	11,4	13,7	10,9
Taxa acumulada ao longo do ano (em relação ao mesmo período do ano anterior)	12,2	11,4	9,4	10,6
Taxa trimestre contra trimestre imediatamente anterior	2,1	3,4	2,5	3,0

Fonte: Elaboração CNT, com dados das Contas Nacionais Trimestrais do IBGE, 2022.

O setor de transporte se destacou com o segundo melhor desempenho econômico, levando em consideração os diferentes setores e subsetores de atividades discriminadas pelo IBGE na divulgação do PIB, como mostra o gráfico 1.

Esse constatado demonstra a evolução positiva do setor de transporte ao longo do ano, destacando a sua importância como atividade-chave para o desenvolvimento da economia nacional.

Gráfico 1 - Variação percentual do PIB no segundo trimestre de 2022 em relação ao mesmo trimestre do ano anterior, por atividade (%)



Fonte: Elaboração CNT, com dados das Contas Nacionais Trimestrais (IBGE) 2022.

Conforme informações da Confederação Nacional do Transporte CNT (2022) o modal rodoviário é responsável por 65% (sessenta e cinco por cento) do transporte de cargas no Brasil e segundo o levantamento de Custos Logísticos no Brasil,

realizado pela Fundação Dom Cabral, 75% (setenta e cinco por cento) da movimentação de toda nossa produção ocorre pela malha rodoviária.¹

Corroborando com a informação, a Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2016) mostra que o modal de transportes rodoviário é o maior com 65% (sessenta e cinco por cento) dos transportes de cargas no país, o ferroviário, com 20% (vinte por cento) e os demais (aéreo, aquaviário, dutoviário) somam 15% (quinze por cento).²

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2021) contabilizou o crescimento do setor de transportes de 11,4% (onze vírgula quatro por cento) sobre o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) do país, que foi de 4,6% (quatro vírgula seis por cento).³

Segundo o último balanço do Banco Central, a estimativa de mercado é de um crescimento do PIB brasileiro de 1,9% (um vírgula nove por cento), que segundo o Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain), a demanda por serviços logísticos aumentará entre 3% (três por cento) a 4% (quatro por cento) esta expansão está baseada em 3 (três) fundamentos: na boa atuação de desempenho do agronegócio, a expansão das fronteiras agrícolas, e o progresso do e-commerce.³

Em tempos de Pandemia do COVID 19, uma doença infecciosa causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, um surto mundial, que chegou ao Brasil, pelo meado de março de 2020,⁴ esse terceiro fator citado no parágrafo anterior, movimentou as vendas on-line. De acordo com a Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (Abcomm), estima-se que o e-commerce ganhou pelo menos 4 milhões de novos clientes no Brasil.⁵

No Brasil, o e-commerce faturou 56,8% (cinquenta e seis vírgula oito por cento) a mais de janeiro a agosto de 2020 em comparação com o mesmo período do ano de 2019, de acordo com a pesquisa feita pelo Movimento Compre&Confie em parceria com a Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm).⁶

1 <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/custo-logistico-consome-12-do-pib-do-brasil>

2 <https://fretecomlucro.com.br/transporte-de-cargas-2021/>

3 <https://www.portalntc.org.br/brasil-tera-a-maior-movimentacao-de-cargas-da-historia/>

4 https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://books.scielo.org/id/r3hc2/pdf/matta-9786557080320.pdf&ved=2ahUKEwjloG_p-P7AhUsqpUCHTEvDEEQFnoECACQAQ&usg=AOvVaw15Uma3Q5gfnLL6jfkfGGMM5

5

<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://periodicos.uff.br/revistaeconomica/article/download/43247/30383&ved=2ahUKEwjks9frouP7AhV5p5UCHVVPaewQFnoECB4QAQ&usg=AOvVaw05gSgM7mBoitUi0Rv9Py6t>

6 <https://abcomm.org/noticias/faturamento-do-e-commerce-cresce-568-neste-ano-e-chega-a-r-4192-bilhoes/>

Nos dias contemporâneos a atividade comercial depende do mesmo processo logístico de transporte de tempos passados, contudo nos dias atuais são utilizadas tecnologias desenvolvidas e incorporadas para se alcançar os mesmos objetivos.

Sabendo que o transporte de carga rodoviário é o mais utilizado, sendo o responsável pela movimentação da maior parte dos produtos produzidos e consumidos, mesmo diante de tal importância para a economia nacional, o estado brasileiro é ineficiente na disponibilização e conservação das rodovias por todo seu território, resultado de décadas de baixo investimento (Rodrigues, 2015).

O transporte de carga rodoviário é feito no Brasil por profissionais autônomos, empresas e agregados. O caminhoneiro autônomo é proprietário do caminhão e de seu próprio negócio. Ele possui horários flexíveis e negocia valores de cargas, porém ele tem que gerenciar e buscar trabalhos sozinhos. Ele não possui volume de trabalho certo e arca com as despesas de manutenção do veículo.

Os caminhoneiros agregados fidelizam seus serviços a uma transportadora, contudo é o dono do veículo. Segue as regras da empresa, desempenha a prestação de serviço como se fosse um funcionário, no entanto não possuem vínculo com a empresa. Normalmente recebem-se benefícios exclusivos, dado que ele se responsabiliza pela manutenção do veículo.

O caminhoneiro funcionário de empresa é fixo, com carteira de trabalho assinada e jornada de trabalho determinada. Ele possui direitos previdenciários e trabalhistas, utiliza a frota da própria empresa na qual trabalha e não é responsável pela manutenção do veículo.⁷

Para que o caminhão possa se locomover nas estradas a pessoa física ou jurídica tem que ter o Registro de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), que consiste em um cadastro obrigatório feito na Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), em existem três categorias:

- Transportador Autônomo de Cargas - TAC.
- Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC.
- Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas - CTC.

O transportador que optar pelo MEI Caminhoneiro também deve optar pela categoria TAC.

⁷ <https://www.portalntc.org.br/>

O próximo tópico trará a legislação voltada aos caminhoneiros, fundamentado em estudos, artigos, legislação vigente voltado ao assunto que será a principal fonte de pesquisa, a Lei 13.103, de 02 de março de 2015, a chamada Lei dos Caminhoneiros.

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS: LEI PONTOS DE PARADA E DESCANSO (PPD)

Não é possível a realização do recebimento das matérias-primas e produtos acabados quanto ao envio dos produtos produzidos pelas indústrias, sem ter motoristas capacitados operando os caminhões. Motorista profissional é a pessoa portadora da CNH (Carteira Nacional de Habilitação), nas categorias existentes no Brasil, são elas: A, B, C, D ou E. A categoria do transporte é vinculada a capacidade máxima de carga ou passageiros comportados pelo veículo, o qual faz-se necessário cursos específicos voltados a cada característica da carga. A exemplo da categoria A, permite ao condutor 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 por meio de testes de direção teóricos e práticos, ter a idade exigida de acordo com a categoria almejada (BELMONTE, 2016, p. 24).

São garantidos aos motoristas profissionais alguns direitos específicos, tais como programas de formação e aperfeiçoamento fornecidos pelo SENAT (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), visando melhor capacitação destes para desempenhar suas atividades de forma consciente e responsável. O transporte rodoviário de cargas possui as mais variadas características de cargas que vão desde um simples transporte de frutas que não precisa de nenhum treinamento específico, ao transporte de explosivos, que exige curso de capacitação para transporte de cargas perigosas (MOPP), dado que esse tipo de carga tem um risco elevado para todos que compartilham da rodovia. Para se tornar motorista profissional é necessário atender a todos os requisitos impostos (BRASIL, 2015).

Em 02 de março de 2015, foi instituído por meio da Lei nº 13.103 os Pontos de Parada e descanso (PPD), popularmente conhecida como “Lei dos caminhoneiros” de modo à regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção dos motoristas profissionais.

De acordo com a mesma lei, quem trabalha com transporte rodoviário de passageiros ou de cargas não é permitido dirigir por mais de 6 horas seguidas

ininterruptas, sendo, portanto, necessário ter um tempo de descanso. No caso dos caminhoneiros, no mínimo 30 (trinta) minutos a cada 6 (seis) horas dirigindo o veículo. Dentro 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).

Todavia, por falta de infraestrutura nas rodovias, muitos caminhoneiros não têm a opção de parar para descansar e terminam seguindo viagem, o que compromete o seu desempenho profissional, causando possíveis acidentes na estrada causados por cansaço e sono.

O Ministério dos Transportes (MT), juntamente com Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), realiza a listagem e a divulgação dos trechos das rodovias federais que possuem estabelecimentos de descanso adequados.⁸

Segundo a avaliação de gestores do Ministério dos Transportes, a implementação dos PPD não é apenas benéfica para os caminhoneiros, contudo também para a sociedade e estabelecimentos. Dentre as vantagens, estão:

- Diminuição dos acidentes por falhas humanas proveniente do cansaço.
- Redução de furtos e roubo de cargas.
- Enfraquecimento às práticas de prostituição e uso de drogas.
- Impulsão à modernização dos estabelecimentos.⁸

É essencial para o efetivo exercício e cumprimento da lei, a existência de estabelecimentos à beira das estradas, que admitam a parada segura do veículo e ocasione o repouso ao profissional.⁸

Com isso, restaurantes, embarcadores, postos de combustíveis, entre outros estabelecimentos ao longo ou próximo às rodovias, convenientes para a espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais poderão ser reconhecidos pelo poder público como Pontos de Parada e Descanso.

Os pontos de apoio de que trata a Lei 13.103, foram implantados pela iniciativa privada por meio das concessões de explorações outorgadas pelo estado, conforme art. 10: “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).

⁸ <https://antt-hml.antt.gov.br/pontos-de-parada-e-descanso>

De acordo com a Lei, no art. 11, 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).

Serão disponibilizados aos caminhoneiros em trânsitos os pontos de parada e descanso que deverão atender a requisitos mínimos estipulados pela Lei 13.103/2015, art. 9º, dispendo 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). O Estado assumiu a responsabilidade de ampliar a disponibilidade dos pontos de apoio, dando aos motoristas em trânsito maiores oferta de locais onde possam descansar com maior segurança e conforto. (BRASIL, 2015).

Coube ao poder público reconhecer e estimular a criação de ambientes adequados a proporcionar condições mínimas de conforto, higiene e segurança aos motoristas. As condições foram instituídas e disciplinadas pela portaria nº 1.343, de 02 de dezembro de 2019.

Os estabelecimentos que se adéquam aos requisitos propostos pela Portaria nº 1.343, podem solicitar a sua certificação, por meio do preenchimento e assinatura do Formulário de Requerimento para Reconhecimento de Estabelecimento como Ponto de Parada e Descanso, anexando juntamente o CNPJ (Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica), alvará de funcionamento, com fotos dos ambientes e instalações do estabelecimento, dirigindo os dados ao Ministério da Infraestrutura, para que a Coordenação Geral do Transporte Rodoviário de Cargas - CGTRC possa analisar previamente as informações. Sendo aprovado será realizada uma vistoria “*in loco*” pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT ou pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT.⁹

O objetivo da vistoria é verificar as adequações necessárias das instalações conforme os critérios sanitários, de segurança e conforto estabelecidos pela legislação, tal como a observância de conformidade às normas e critérios técnicos especificados pela ANTT e DNIT.

⁹ <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&url=https://www.gov.br/pt-br/servicos/solicitar-credenciamento-de-estabelecimento-como-ponto-de-parada-e-descanso-ppd&ved=2ahUKEwio6oGKtuP7AhWPPpUCHTVACzQQFnoECBIQAQ&usg=AOvVaw2w8eA7hYPUX0YDulLqZs5z>

Quando aprovado na vistoria os locais serão reconhecidos e devidamente certificados pelo Ministério da Infraestrutura como Pontos de Parada e Descanso.

O Projeto PPD contribui para a melhoria das condições de trabalho e qualidade de vida dos transportadores autônomos. De acordo com Ministério da Infraestrutura (2021) os Pontos de Parada e Descanso,¹⁰ poderão ajudar como pontos estratégicos para ações governamentais canalizando aos benefícios de seu público-alvo, por exemplo:

- Acesso a serviços de apoio e assistência desenvolvidos pelo Serviço Social de Transporte (SEST), como o setor de saúde, esporte e lazer.
- Acesso a capacitações e treinamentos profissionais pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), como os cursos regulamentados e obrigatórios por lei.
- Vacinação e campanhas de saúde.
- Campanhas educativas de trânsito e de segurança viária.
- Promoção de ações de atendimento e fornecimento de serviços públicos executados por órgãos e entidades do governo Federal.

A lei 13.103/2015 veio para beneficiar o bem-estar do profissional rodoviário de carga, com período máximo de tempo de direção e mínimo, garantindo locais adequados para o descanso do caminhoneiro. O próximo tópico trará as características de execução da Política Pública na cidade de João Pessoa, PB.

2.4 LEI PONTOS DE PARADA E DESCANSO (PPD) EM JOÃO PESSOA: CARACTERÍSTICAS DE EXECUÇÃO DA POLÍTICA PÚBLICA NO CONTEXTO LOCAL

Tratando dos pontos de parada e descanso do motorista profissional, trazendo relação de conforto e segurança no descanso, a Lei n. 13.103/2015, em seus artigos 9º ao 11º, ficou estabelecido que todos os entes da federação ficassem responsáveis por suas vias, informando aos transportadores autônomos e empregados os locais de parada e descanso.

O uso desses locais deve ser gratuito e nunca oneroso, como previsto na lei, artigo 9º, § 1º, onde diz que é vedada a cobrança ao motorista ou ao seu

¹⁰ <https://www.portalnrc.org.br/brasil-tera-a-maior-movimentacao-de-cargas-da-historia/>

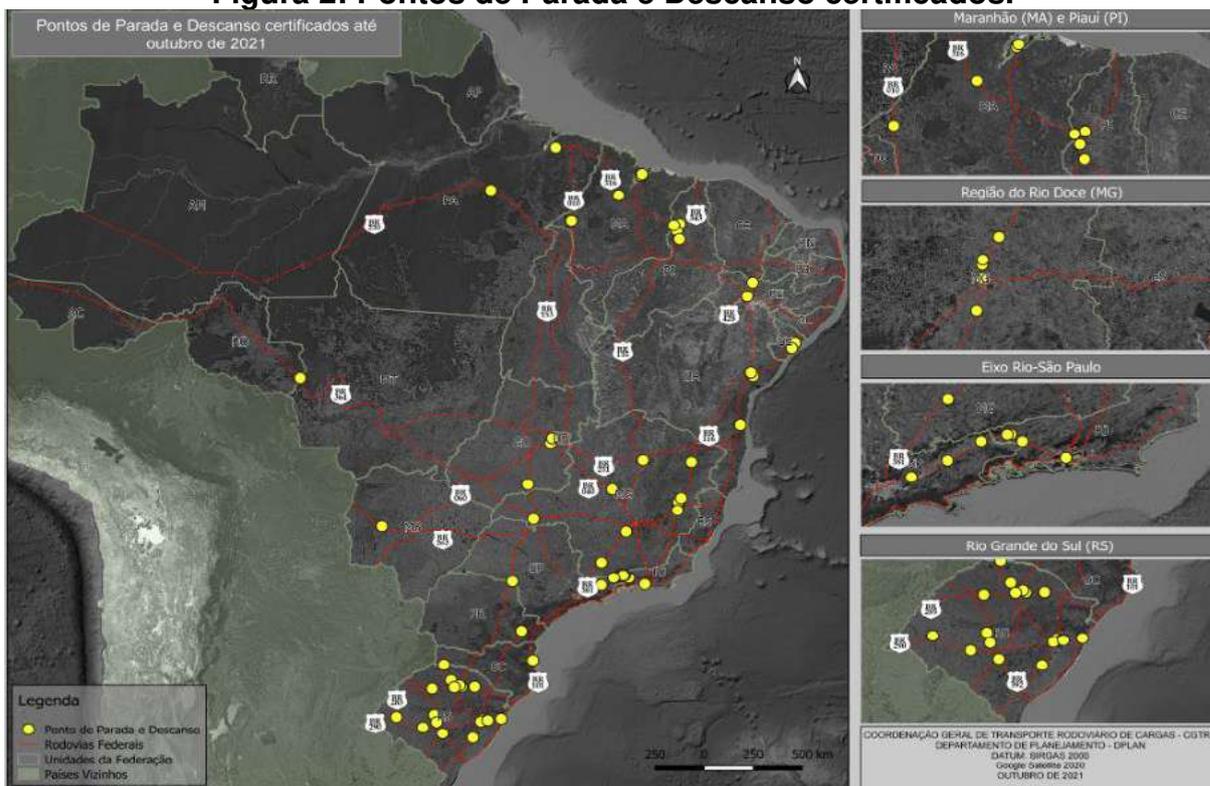
empregador pelo uso ou permanência em locais de espera sob a responsabilidade do transportador de cargas. Contudo, a implantação desses estabelecimentos é de livre iniciativa, conforme previsto no artigo 9, § 3º, da referida lei.

Para ofertar o maior número possível de estabelecimentos para descanso e parada aos motoristas, o Poder Público adotou uma série de medidas dispostas no artigo 10 da lei nº 13.103/2015, para estimular a implementação desses locais pela iniciativa privada. Para mais, os estabelecimentos que estão nas vias públicas dispondo local de repouso e paradas aos transportadores profissionais poderão requerer junto à autoridade competente o reconhecimento como um Ponto de Parada de descanso.

Com a Lei 13.103/2015 o governo assume a responsabilidade de identificar os Pontos de Parada nas rodovias que atendem padrões mínimos. No caso das rodovias federais, cabe ao Ministério dos transportes a pesquisa dos pontos. O Ministério do Trabalho e Emprego tem a missão definir as condições mínimas que necessitam ofertar os Pontos de Parada e Descanso (PPD) para os motoristas profissionais, em especial os caminhoneiros. Em ato contínuo a essa tarefa o Governo Federal tem a obrigação legal de publicar a relação das rodovias e PPDs disponíveis e habilitadas para o cumprimento da Lei 13.103/2015. Todavia, é necessário a adesão dos Pontos de Parada e aceitação das condições estabelecidas pelo Governo.

Apesar de estar previsto na própria legislação no artigo 10, onde diz que o poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da data de vigência da lei, que deu-se no ano de 2015, podemos ver na figura 2, que 6 anos após a vigência da referida lei, não foi cumprido o papel do poder público, dado que não tinham disponíveis pontos oficiais de parada e descanso aos transportadores profissionais em trânsito em todos os estados do Brasil.

Figura 2: Pontos de Parada e Descanso certificados.



Fonte: Gov.br, 2022.

Como podemos ver na figura 2, até outubro de 2021 não existia nenhum ponto de parada e descanso para os transportadores em trânsito que vinham para a cidade de João Pessoa-PB.

Em 15 de dezembro de 2021, foi publicada a portaria nº 1.517, o secretário Nacional de Transportes Terrestres, do Ministério da Infraestrutura - MINFRA, certificou 38 novos estabelecimentos como Ponto de Parada e Descanso - PPD, considerando que os estabelecimentos atendem as condições sanitárias, de segurança e conforto.

O primeiro ponto de parada e Descanso da cidade de João Pessoa, deu-se por meio desta portaria, o local certificado é o posto de gasolina Arlindo da Fonseca Lins & Cia LTDA, inscrito no CNPJ 11.601.184/0002-42, localizado à margem da BR-101, KM 2, conhecido como “Posto Pichilau” e possui validade de certificação de quatro anos, a partir da data da publicação da portaria, valendo até 2025.

Segundo a CNT (2014), a malha rodoviária paraibana é ampla e de boa qualidade, permitindo o acesso pavimentado em quase todos os municípios do estado. Com isso, pode-se identificar que o modal mais utilizado no Estado é o rodoviário.

Promover a circulação e disponibilidade de produtos das regiões produtoras às não produtoras, com padrão de qualidade para o consumo local e preço acessível, cooperar com a expansão do mercado, a integração das regiões é habilidade do sistema de transportes (CAIXETA, FILHO, 2010).

Segundo a informação do perfil econômico da compilado pelo IBGE (2021), o PIB da cidade de João Pessoa é cerca de 20,8 bilhões, sendo que 60,3% (sessenta vírgula três por cento) advêm dos serviços, a participação pública é de 21,7% (vinte e um vírgula sete por cento), a indústria 18,3% (dezoito vírgula três por cento) e da agropecuária 0,2% (zero vírgula dois por cento).¹¹

Dentro deste contexto, os caminhoneiros em trânsito residem em outras partes do país e estão na cidade à espera do momento de descarregar ou carregar seus veículos, e necessitam de locais adequados, onde possam parar seus caminhões.

Esses locais devem oferecer o mínimo de segurança e conforto, enquanto aguardam o momento da carga e descarga, muitos deles estão com esposa e filhos a bordo no veículo.

Se o pátio da empresa não possui estrutura para comportar o grande número de veículos que circulam no local, fica aos caminhoneiros a opção de aguardarem o momento do carregamento da carga ou descarga nas ruas, ou em locais como postos de combustíveis, do qual é exigido do motorista alguma forma de pagamento, para que possa ficar no local.

¹¹ <https://portalcorreio.com.br/com-pib-de-r-20-bilhoes-joao-pessoa-tem-economia-centrada-no-setor-de-servicos/#:~:text=O%20Produto%20Interno%20Bruto%20>

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

Quanto ao objetivo deste estudo à pesquisa é exploratória, de acordo com Gil (2007), este tipo de pesquisa tem por finalidade proporcionar maior familiaridade com o problema, tornando-o mais explícito ou construindo hipóteses. Na maior parte dessas pesquisas, envolve, levantamentos bibliográficos, participantes da entrevista tiveram experiências práticas com o problema levantado e análise de exemplos que fomentem a compreensão.

Este trabalho é do tipo observação, de acordo com Minayo (1992) o estudo da concepção de campo, direcionando para a relevância de seu conhecimento, destaca-se as diversas formas de entrevista e a observação participante como instrumento indispensável do estudo de campo.

Esse estudo possui uma abordagem quali-quantitativa, os dados quantitativos e juntamente com as informações qualitativas se complementam. Temos os dados quantitativos para entender a abrangência da pesquisa. Quanto às informações qualitativas permitem conhecer qual a importância que as pessoas atribuem ao tema.

De acordo com Santos (1999), as abordagens não se opõem de outro modo, complementam-se, dado que ambas se interagem dinamicamente, apresentando-se assim a abordagem quali-qualitativa.

Esta pesquisa quanto à natureza é aplicada, pois buscou analisar a política pública de pontos de parada e descanso, conhecida como Lei do Caminhoneiro, sendo direcionada aos caminhoneiros autônomos em trânsito na região paraibana. O ponto de parada objeto deste estudo está localizado na cidade de João Pessoa, no Estado da Paraíba.

Para que o estudo tivesse subsídios relevantes que dessem sustentação à aplicação das técnicas de pesquisa, antes de ir a campo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica a respeito do assunto, para, em seguida, elaborar o instrumento de coleta de dados.

3.2 UNIVERSO, AMOSTRAGEM E AMOSTRA

Existem hoje no Brasil, segundo os números que ANTT, 695.593 registros de transportadores autônomos que trafegam por todas as partes do país.

Em função de o universo de transportadores autônomos ser extenso, buscamos dentro do limite possível de tempo uma pequena amostra com relação ao número de registrados. A amostra foi definida por acessibilidade, utilizando os critérios de: estar de passagem, ou seja, em trânsito pelo PPD e disposição para participar da pesquisa. Portanto, a amostra foi composta por 50 (cinquenta) entrevistas com os transportadores em trânsito, com registro ativo na ANTT, que se dispuseram a participar e responderam ao questionário, contribuindo com a coleta de dados e fornecendo as informações solicitadas.

Em termos de local de aplicação, o presente estudo foi realizado em dois locais: no posto Ipiranga, utilizado pelos transportadores como ponto de parada não oficial, e no ponto de parada e descanso oficial conhecido pelo nome Pichilau, ambos localizados na BR 101, na cidade de João Pessoa - PB. Esta pesquisa foi realizada entre os dias 27 de outubro de 2022 e 29 de outubro do mesmo ano.

3.3 INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

O instrumento utilizado para coleta de dados no campo da pesquisa dividiu-se em 1 (um) questionário e 1 (um) roteiro de entrevista. O roteiro de entrevista é de natureza mista, ele contém 10 (dez) perguntas, sendo 4 (quatro) questões fechadas e 6 (seis) abertas, as questões de 1 (um) a 4 (quatro) trata-se de perguntas para verificar o nível de conhecimento dos entrevistados quanto ao conteúdo da política pública pontos de parada no que diz respeito ao tempo de jornada e descanso do transportador autônomo em trânsito. Enquanto às questões 5 (cinco) e 6 (seis), procura verificar se o ponto de parada e descanso da cidade de João Pessoa está sendo utilizado pelos transportadores. As questões do 7 (sete) a 9 (nove) busca identificar as dificuldades enfrentadas pelos transportadores autônomos quanto ao descanso. E a questão 10 (dez) busca saber qual o anseio que os transportadores autônomos em trânsito têm, e que pudessem sugerir melhorias para os pontos de parada e descanso.

Para responder o último objetivo específico, em que busca sugerir melhoria para a política de pontos de parada e descanso, foi necessário criar um segundo questionário para entrevistar a pessoa responsável pelo ponto de parada e descanso na cidade de João Pessoa - PB. Esse questionário conteve 4 questões abertas, e busca conhecer os motivos pelos quais a empresa oferece o serviço, quais os benefícios obtidos por se tornar um ponto de parada e descanso, quais as dificuldades enfrentadas para manter os serviços e quais as sugestões de melhoria que eles poderiam dar.

A entrevista consistiu num modelo flexível. Possuiu um roteiro prévio, porém o entrevistador e o entrevistado faziam perguntas fora do que havia sido planejado, tomando nota em um bloco de anotações, caracterizando, dessa forma, uma entrevista semi-estruturada.

O questionário e o roteiro de entrevista estão inseridos no apêndice no final deste trabalho.

3.4 PERSPECTIVA DE ANÁLISE DE DADOS

Tendo em vista que essa pesquisa não conseguiu alcançar 100% (cem por cento) do universo pesquisado, a mesma traz o reflexo da realidade do dia a dia dos transportadores de carga. Segundo Minayo (1992), os resultados de uma pesquisa estabelecem sempre numa aproximação da realidade social, dado que não pode reduzi-la a nenhum dado de pesquisa.

O presente estudo buscou conhecer o contexto social da classe transportadora autônoma de carga na fase exploratória da pesquisa. O cenário sócio-econômico do qual faz parte o grupo, a história desse grupo e política que se relaciona a esse grupo, já devem ser definidas na fase exploratória da pesquisa (MINAYO, 1992).

A coleta de dados se deu por meio de entrevista e observação, segundo Minayo (1992), a técnica de coleta observação do participante se realiza por meio de contato direto do pesquisador com o fato observado para adquirir informações da realidade dos atores sociais.

A interpretação de dados foi utilizada considerando as particularidades do instrumento de pesquisa, empregando-se métodos de análise quantitativa por meio formulário físico, após a entrevista, usou-se a estatística descritiva simples por

intermédio da ferramenta *Google forms* (formulário Google) onde foi transcrita todas as respostas de forma íntegra.

Posteriormente as informações coletadas por meio dos questionários aplicados, houve-se uma sistematização dos dados coletados para a interpretação e construção da análise dos resultados e desenvolvimento das devidas conclusões, conforme o propósito da pesquisa.

QUADRO 1 - Relação entre objetivos e questionário

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	QUESTÕES	OBSERVAÇÕES
Objetivo A	Questões 1 a 4	Verificar o nível de conhecimento dos entrevistados quanto ao conteúdo da política pública pontos de parada no que diz respeito ao tempo de jornada e descanso do transportador autônomo em trânsito.
Objetivo B	Questões 5 e 6	Verificar se o ponto de parada e descanso da cidade de João Pessoa está sendo utilizado pelos transportadores.
Objetivo C	Questões 7 a 9	Identificar as dificuldades enfrentadas pelos transportadores autônomos quanto ao descanso e pelo PPD.
Objetivo D	Questão 10 e Questionário 2	Saber qual o anseio que os transportadores autônomos em trânsito têm, e que pudessem sugerir melhorias para os pontos de parada e descanso. E o questionário 2 (PPD) sugerir melhoria para a política de pontos de parada e descanso.

Fonte: Elaboração própria (2022).

3.5 LIMITAÇÕES DA PESQUISA

A coleta de dados foi realizada no posto Pichilau, que é um estabelecimento credenciado pelo Ministério da Infraestrutura, e no posto Ipiranga, ambos estão localizados na BR 101, na cidade de João Pessoa - PB. Os postos citados neste trabalho, em relação aos respondentes do questionário 1 (um), os caminhoneiros autônomos, não teve nenhuma ligação com o estabelecimento. Os locais foram apenas um local de coleta de dados, não tendo nenhum tipo de contato com o Ponto de Parada e Descanso e sim com os caminhoneiros que são os participantes desta

pesquisa. Houve um segundo questionário, que foi direcionado ao Ponto de Parada e Descanso homologado pelo Ministério da Infraestrutura. Buscou-se contato direto com a pessoa responsável pelo estabelecimento, porém o gerente do posto Pichilau, obedecendo a normas e procedimentos, intermediou o contato para responder o questionário, com o diretor da rede de postos Pichilau, “Siga bem caminhoneiro”, as respostas foram concedidas por intermédio da ferramenta *Whatsapp*.

4 ANÁLISE DE DADOS

A análise de dados está estruturada por blocos, de acordo com o cumprimento dos objetivos específicos, no primeiro tópico está à amostragem e análise sobre o contexto social dos caminhoneiros e conhecimento dos transportadores autônomos quanto ao conteúdo da política pública Pontos de Parada e Descanso.

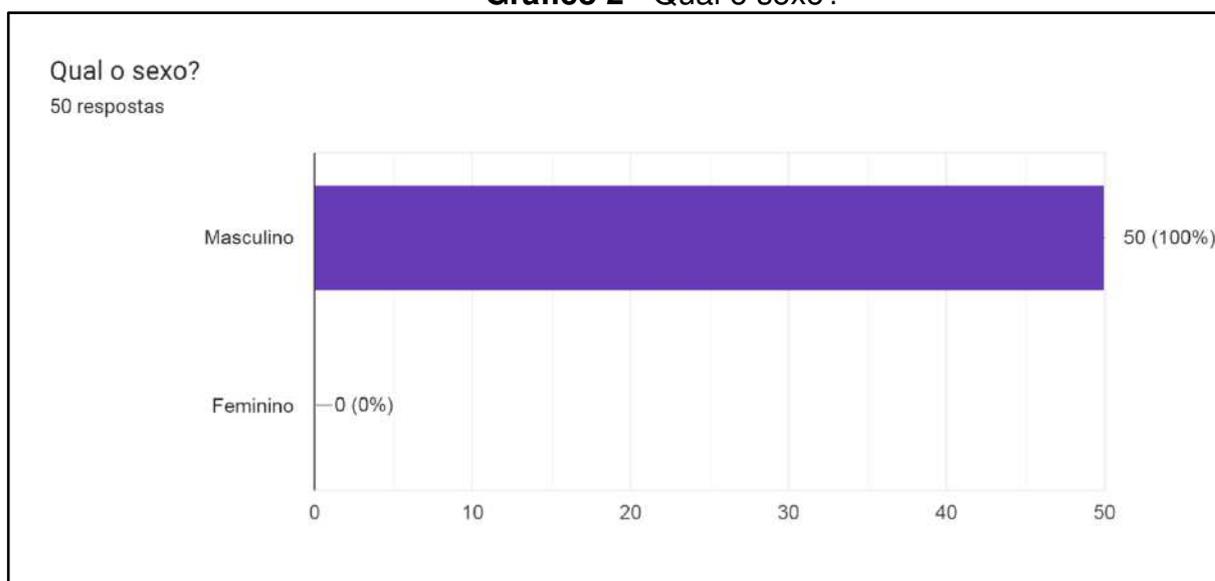
No segundo bloco, buscou-se conhecer a utilização do Ponto de Parada e Descanso da cidade de João Pessoa.

No terceiro bloco, foram relatadas as dificuldades enfrentadas pelos transportadores e pelo PPD. No quarto bloco é formado por sugestões de melhoria para a política de Pontos de Parada e Descanso direcionadas aos transportadores autônomos de carga em trânsito.

4.1 CONHECIMENTO DOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS QUANTO AO CONTEÚDO DA POLÍTICA PÚBLICA PONTOS DE PARADA E DESCANSO

Nas duas primeiras perguntas, foi analisado o contexto social da classe transportadora autônoma de carga em trânsito em relação ao sexo e escolaridade da classe presente neste estudo.

Gráfico 2 - Qual o sexo?



Fonte: dados da pesquisa (2022).

A amostra coletada neste estudo foi realizada por 100% (cem por cento) do sexo masculino.

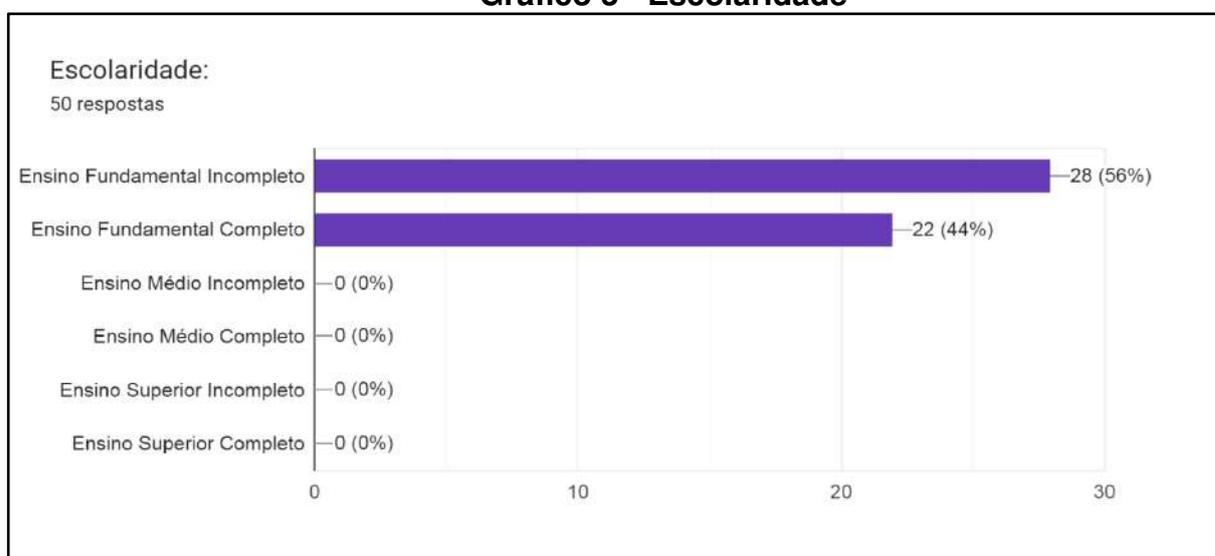
Buscando-se entender o motivo de o número dentro da pesquisa ter sido 100% (cem por cento) respondida só por profissionais do sexo masculino. Segundo a CNT (2016) à frente da maior modalidade que é o transporte rodoviário dentro do Brasil 93,8% (noventa e três vírgula oito) é do sexo masculino e 6,2% (seis vírgula dois) é do sexo feminino. Isso demonstra uma maioria maçante do sexo masculino comandando a direção de caminhões, porém mesmo que o número de “mulheres caminhoneiras” seja bem tímida, a quantidade só cresce, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2017).

Vivemos uma situação crítica que dificulta a vida das mulheres em muitos aspectos, dado que ainda está presente em nossa sociedade a discriminação de gênero.

A pesquisa de Silva LG (2015) esclarece que combater as desigualdades de gênero não irá eliminar as diferenças existentes entre os sexos, porém a construção de espaços sociais de mais equidade dentro e fora do trabalho, onde independente da orientação sexual, possam conviver e trabalhar em condições humanas, digna.

Segundo Rabelo (2011), a resistência em continuarem em um espaço que não lhes é ajustado e que não possuem uma estrutura fundamental para suas presenças, indicando que possíveis mudanças faz necessário acontecer nesse campo profissional.

Gráfico 3 - Escolaridade

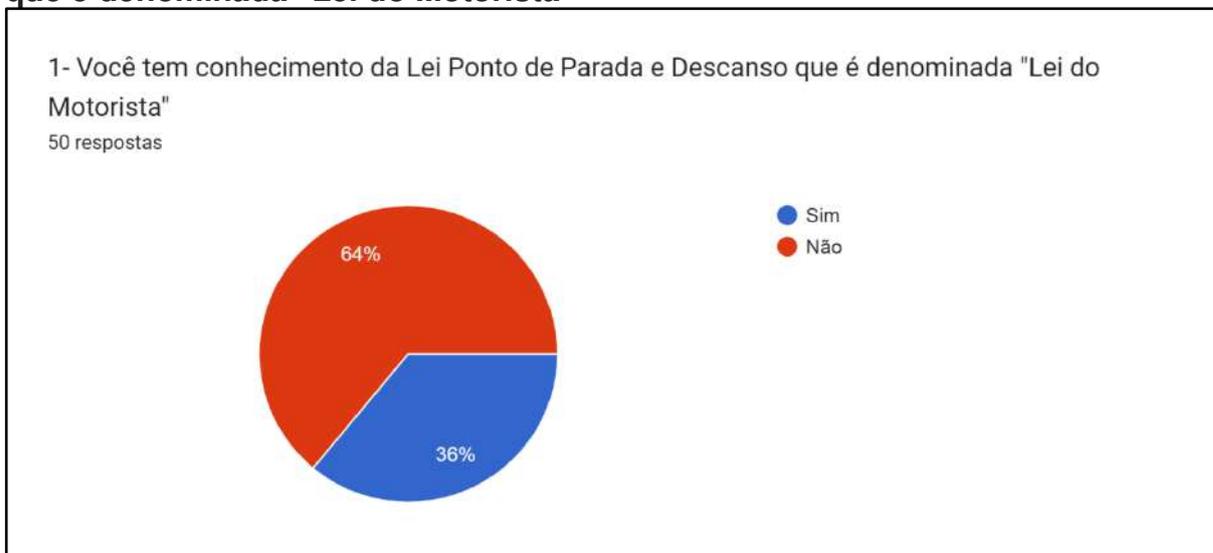


Fonte: dados da pesquisa (2022)

Observando a escolaridade dos entrevistados, nota-se pela amostra que é um público que não possui um grau de instrução médio. A amostra coletada afirma que 28 respondentes não concluíram o ensino fundamental, correspondendo a 56% (cinquenta e seis por cento), enquanto os demais 44% (quarenta e quatro por cento), condizente a 22 (vinte e dois) afirmaram ter concluído o ensino fundamental.

Em relação ao conhecimento sobre a lei Ponto de Parada e Descanso que é conhecida por lei do caminhoneiro ou lei do motorista, foi perguntado se eles possuem conhecimento da referida lei.

Gráfico 4 - Você tem conhecimento da Lei Ponto de Parada e Descanso que é denominada "Lei do Motorista"



Fonte: dados da pesquisa (2022)

Para se ter o registro de Transportador Autônomo de Cargas, na ANTT, no primeiro registro, um dos requisitos é que deve apresentar aprovação no curso TAC (Transportador Autônomo de Cargas), na ementa deste curso estuda-se a legislação específica do transporte de cargas, no caso, está incluso no conteúdo a lei 13.103/2015, conhecida como a Lei do caminhoneiro.

Entretanto, quando questionados sobre conhecimento da Lei, 64% (sessenta e quatro por cento) afirmaram não ter conhecimento da referida lei, apenas 36% (trinta e seis por cento) que corresponde ao número de 18 respondentes afirmam ter conhecimento sobre a Lei do Caminhoneiro. Pode-se considerar que a baixa escolaridade dos caminhoneiros impede seu pleno conhecimento a respeito da legislação?

Um(a) cidadão(ã) com baixo nível de escolaridade pode comprometer o discernimento de direitos e deveres. De acordo com Auriglietti (2014) às pessoas que por algum motivo evadem-se da escola, fazem parte de uma parcela de cidadãos com má formação educacional, e com dificuldade de assumir questões fundamentais de uma vida profissional.

De acordo com a Lei 13.103/2015, é vedado ao motorista profissional de transportes rodoviário de cargas dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia de forma ininterrupta. Por isso, o questionário contém uma pergunta sobre a quantidade de horas corridas trabalhadas, conforme gráfico a seguir.

Gráfico 5 - Quantas horas corridas, sem intervalos você trabalha? Por quê?



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Segundo os entrevistados, 46% (quarenta e seis por cento), que corresponde a 23 (vinte e três) respondentes da amostra, dirigem acima de 10 (dez) horas, 34% (trinta e quatro por cento), equivalente a 17 (dezesete) caminhoneiros, dirigem entre 6 (seis) a 9 (nove) horas, 16% (dezesesseis por cento), condizente a 8 (oito) entrevistados, dirigem entre 4 a 6 horas ininterruptamente, e 4% (quatro por cento) da amostra, corresponde a apenas 2, dirigem dentro do limite permitido por lei, dirigem entre 2 a 4 horas corridas.

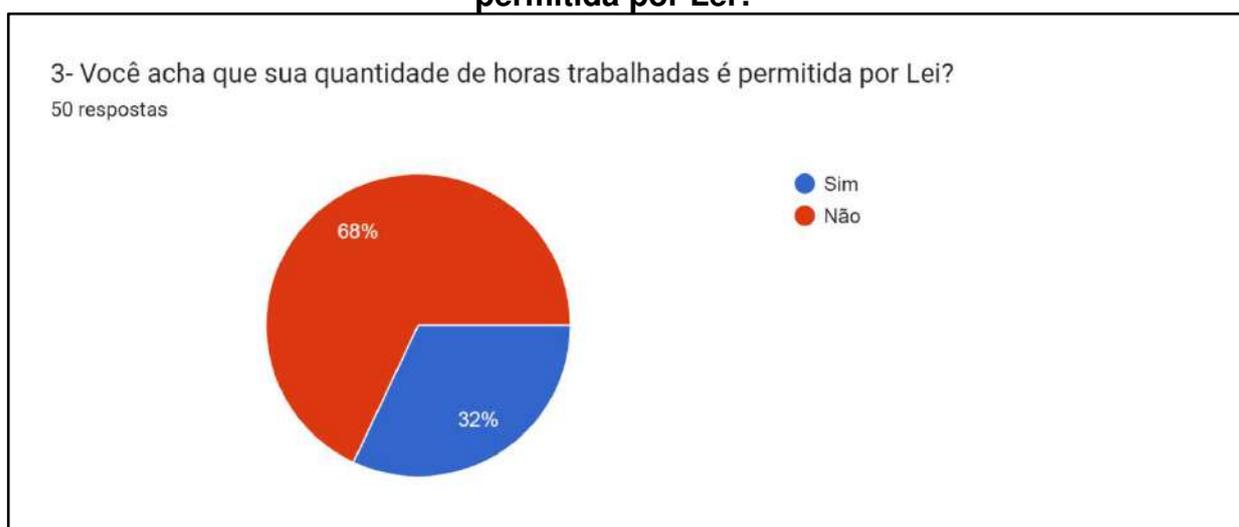
Nessa questão foi perguntado a esses dois motoristas sobre a rota que faziam, sendo notado que os que dirigem dentro do limite da lei, um tem problema na coluna e tem que parar a cada duas horas e o outro respondente tem a rota de entrega próxima, faz entrega Recife - João Pessoa e vice-versa (este alega que tem vezes que passa mais de três noites esperando para descarregar na cidade de João

Pessoa, quando a empresa não quer receber a carga por algum erro que ele não tem culpa).

O transportador não deve dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia de forma ininterrupta, dado que este tempo deve ser fracionado, visto que a falta de atenção, cansaço e o sono, são um dos principais causadores de acidentes no trânsito. Conjectura-se que mais de 32% (trinta e dois por cento) dos acidentes são causados pela falta de descanso adequado e cerca de 6% (seis por cento) desses acidentes são fatais (GRACINDO; VICTORINO; CARVALHO, 2019).

Seguindo com a análise do questionário, foi perguntado se os caminhoneiros acham que a sua quantidade de horas trabalhadas é permitida por lei.

Gráfico 6 - Você acha que sua quantidade de horas trabalhadas é permitida por Lei?



Fonte: dados da pesquisa (2022).

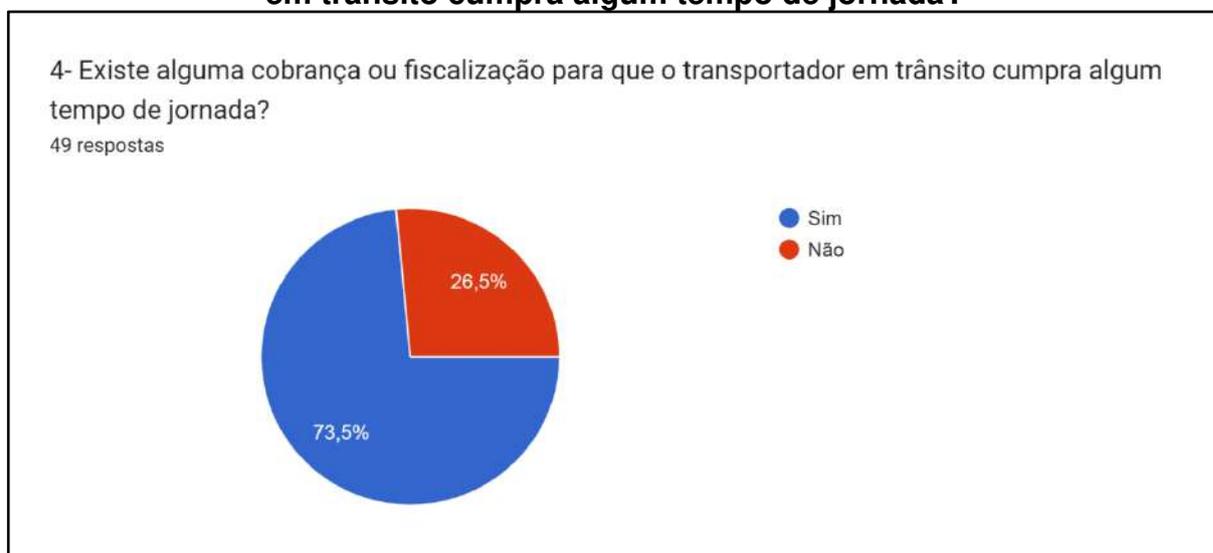
Correlacionando essa questão, com a pergunta anterior, somando 46% (quarenta e seis por cento) e 34% (trinta e quatro por cento), totaliza 80% (oitenta por cento) que fazem parte do grupo que dirigem acima das 6 (seis) horas, e dessa porcentagem quando diminuo com os 68% (sessenta e oito por cento) que não acham que suas horas dirigidas estão de acordo com a lei, nesse cálculo, restam 12% (doze por cento), correspondente a 6 (seis) transportadores, que acham que as suas horas dirigidas de forma ininterruptas estão de acordo com lei, demonstrando, talvez, não ter realmente conhecimento do tempo de jornada de trabalho.

Grande parte dos transportadores de cargas enfrentam longas jornadas de trabalho irregulares, onde permanecem ativos muitas das vezes mais de 18 (dezoito)

horas por dia. De acordo com estudos feitos, esse tempo irregular reduz o desempenho psicomotor. Geralmente os trabalhadores de turnos irregulares são motoristas de caminhão autônomo, o não assalariado, que fazem jornadas superiores a 12 (doze) horas em horário irregulares e em turnos variados para atender a demanda e os prazos de entrega da carga, obtendo de 4 (quatro) a 6 (seis) horas de sono por dia (TAUBE; CARLOTTO, 2018).

Considerando as características do trabalho do transportador autônomo, é importante verificar se existe alguma cobrança ou fiscalização para que o transportador em trânsito cumpra algum tempo de jornada.

Gráfico 7 - Existe alguma cobrança ou fiscalização para que o transportador em trânsito cumpra algum tempo de jornada?



Fonte: dados da pesquisa (2022).

De acordo com os entrevistados, 73,5% (setenta e três e meio) afirmam que há cobrança ou fiscalização para que o transportador de carga em trânsito cumpra o tempo de jornada previsto por lei.

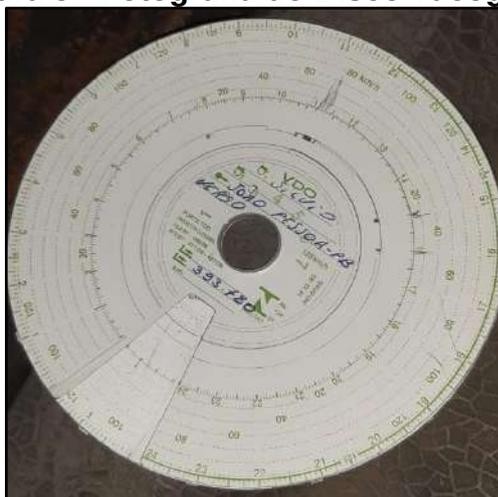
Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), no portal Estradas.com.br, alerta sobre o perigo de conduzir o veículo de carga sem cumprir o descanso obrigatório, o cansaço e o sono prejudicam a atenção, o reflexo e a capacidade de reação do caminhoneiro. É uma prática que põe em risco a vida do próprio condutor e dos demais que utilizam as rodovias.

De acordo com o jornal do caminhoneiro (2022), nas fiscalizações da PRF, pode-se solicitar o disco tacógrafo, que é obrigatório em veículos de cargas, e uma

das funções do disco é a verificação se o caminhoneiro está em cumprimento da lei, dado que ele mede tempo de jornada, velocidade, entre outras coisas.

O motorista sendo flagrado dirigindo sem o cumprimento dos períodos de descanso será multado em R\$130,16 (cento e trinta reais e dezesseis centavos) e terá 4 (quatro) pontos na CNH. Durante a entrevista com um dos entrevistados disponibilizou o disco tacógrafo do seu caminhão para que pudesse ser feita a fotografia, o disco tacógrafo é uma peça de medição muito útil, esse disco serve para registrar de forma inalterável qual a velocidade do deslocamento do caminhão, distância percorrida e tempos transcorridos, durante o seu trajeto, incluindo até os momentos de imobilização.

Figura 3 - Fotografia do Disco Tacógrafo



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Pode-se observar que a maior parte dos participantes desta pesquisa, representando 64% (sessenta e quatro por cento) declaram não conhecerem a lei e 80% (oitenta por cento) trabalham mais de 6 (seis) horas de forma ininterruptas, desse percentual, 46% (quarenta e seis por cento) alegam que dirigem mais de 10 (dez) horas corridas, sem alimentação, sem ir ao banheiro, sem descanso, demonstrando não possui qualidade de vida durante o trabalho.

Entretanto, apenas 68% (sessenta e oito por cento) têm ciência que enfrentam longas jornadas de trabalho que não é permitido por lei.

O cotidiano dos caminhoneiros não é fácil, dado que ele se propõe a entregar o maior número de cargas em um menor tempo possível, pois sua renda depende

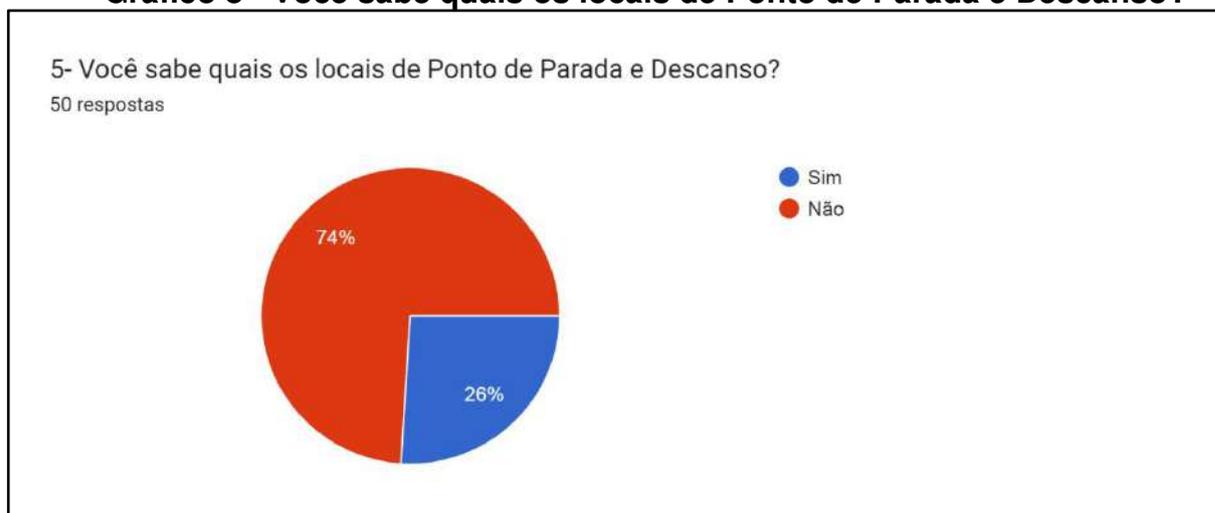
exclusivamente da capacidade do trabalhador ao realizar as suas atividades (NETO E SILVA, 2012).

4.2 UTILIZAÇÃO DO PONTO DE PARADA E DESCANSO DA CIDADE DE JOÃO PESSOA

Nesse tópico, buscou-se verificar se os transportadores autônomos de carga em trânsito na cidade de João Pessoa - PB utilizam o Ponto de Parada e Descanso credenciados pelo Ministério da Infraestrutura. O posto homologado na plataforma do governo é o Posto Pichilau, “Sigabemcaminheiros”, que fica localizado na BR 101. Entretanto, existe outro posto que tem um grande número diário de caminhoneiros que param para descanso, Posto Ipiranga, que está localizado na BR 101 e esse estabelecimento não é um Ponto de Parada e Descanso que está homologado pelo Ministério da Infraestrutura.

Desse modo, na entrevista com os transportadores em trânsito em João Pessoa - PB buscou-se saber se os respondentes teriam conhecimento de quais os locais de Ponto de Parada e Descanso.

Gráfico 8 - Você sabe quais os locais de Ponto de Parada e Descanso?



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Segundo os transportadores autônomos de cargas em trânsito, entrevistados pela pesquisa, 74% (setenta e quatro por cento) não têm conhecimento dos locais de Ponto de Parada e Descanso oficiais, apenas 26% (vinte e seis por cento), que

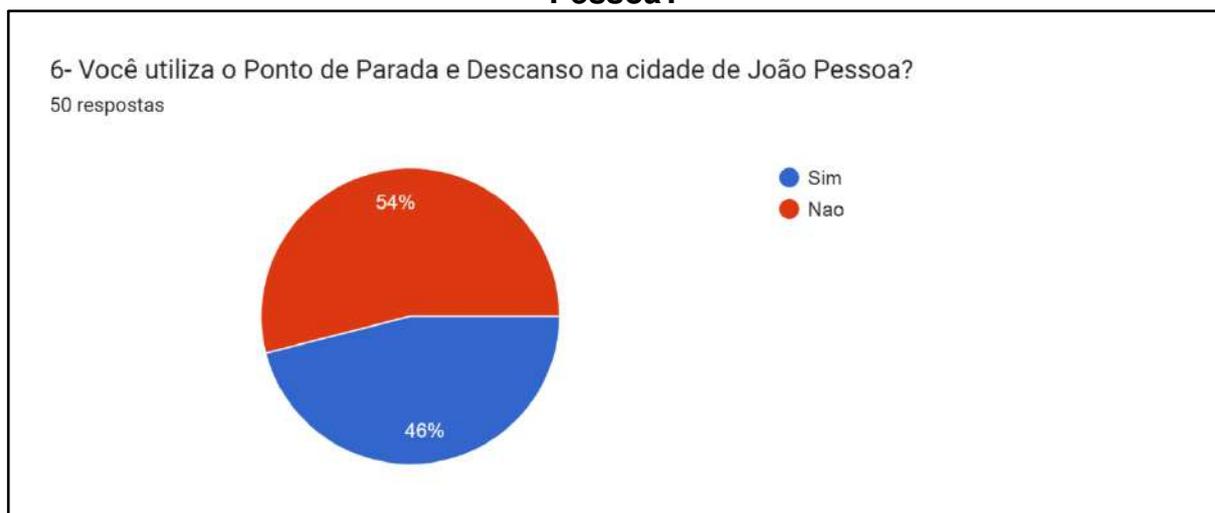
representa o número de 13 caminhoneiros possuem conhecimento do ponto de parada e descanso oficial.

Segundo a Lei 13.103/2015, em um determinado período o Poder Público através do órgão competente da União, publicará e atualizará, constantemente, a lista de estabelecimentos de Parada e Descanso localizados nas vias públicas, a primeira publicação ocorrerá em 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de publicação da lei.

Percebe-se que após 7 (sete) anos de publicado a legislação ainda existem caminhoneiros que não sabem quais são os locais de parada e descanso homologados pelo órgão competente.

A seguinte indagação foi respondida pelos entrevistados onde busca conhecer se os caminhoneiros utilizam o ponto de Parada e Descanso na cidade de João Pessoa, PB.

Gráfico 9 - Você utiliza o Ponto de Parada e Descanso na cidade de João Pessoa?



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Percebe-se que 54% (cinquenta e quatro por cento) dos entrevistados, não utilizam o Ponto de Parada e Descanso credenciado pelo Ministério da Infraestrutura, pois afirmam que no posto credenciado, todos os serviços são pagos.

Foi observado na entrevista que mesmo os transportadores que utilizam o Ponto de Parada e Descanso, na cidade de João Pessoa, não sabiam que era um estabelecimento regulamentado pelo governo com a finalidade de lhe proporcionar um momento de descanso.

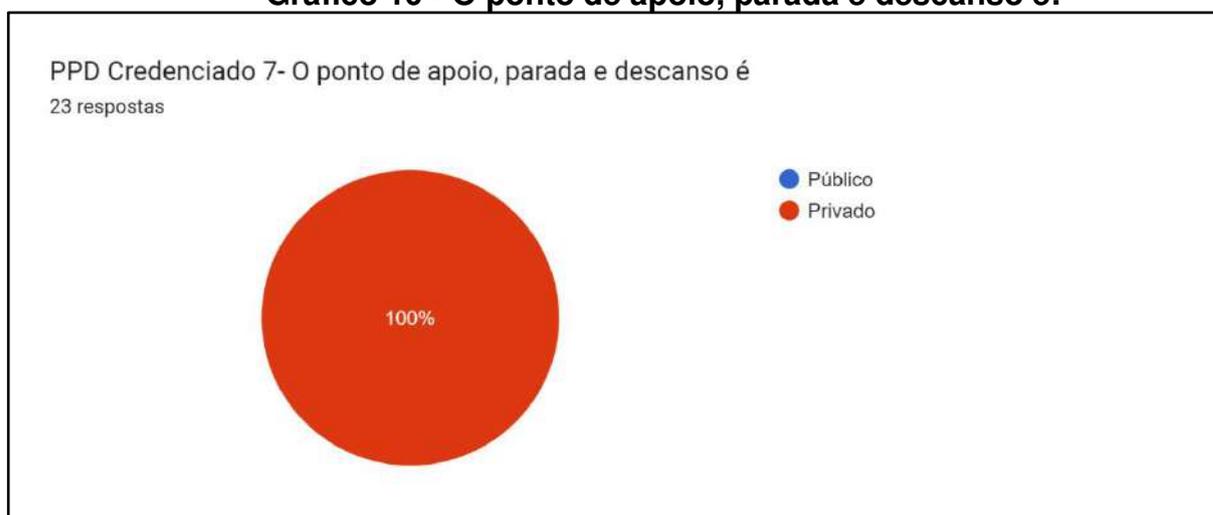
Com base nessa informação, como também na observação de que o fluxo de caminhoneiros em um segundo local da cidade é consideravelmente alto, a presente pesquisadora decidiu, portanto, realizar uma busca por mais participantes da pesquisa no posto Ipiranga, que até o presente momento não é um estabelecimento oficial do governo como Ponto de Parada e Descanso.

Sendo assim, os 46% (quarenta e seis por cento), correspondente a 23 transportadores foram entrevistados no Posto Pichilau, e os 54% (cinquenta e quatro por cento), que equivale a 27 (vinte e sete) transportadores foram entrevistados no Posto Ipiranga. Os dois postos citados nesta questão estão localizados na BR 101, na cidade de João Pessoa - PB.

Para preservar o objetivo de pesquisa de verificar a utilização do PPD oficial de João Pessoa por parte dos caminhoneiros, as próximas questões estarão com as respostas separadas entre os respondentes do Posto Pichilau (PPD oficial) e Posto Ipiranga.

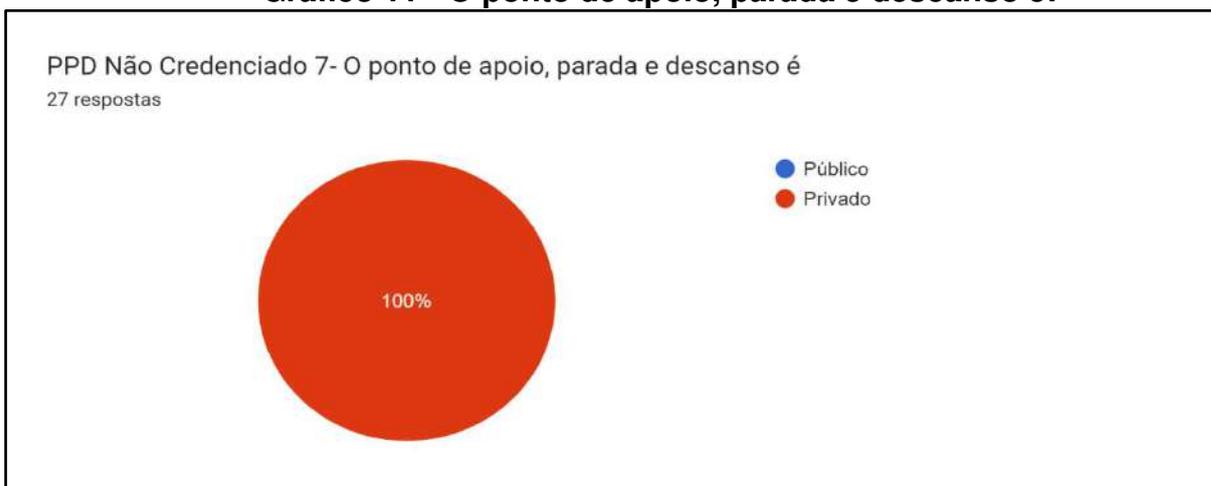
Nesse modo, buscou-se saber se o Ponto de Parada e Descanso (PPD credenciado) e o outro estabelecimento (não credenciado) que eles descansam é público ou privado.

Gráfico 10 - O ponto de apoio, parada e descanso é:



Fonte: dados da pesquisa (2022).

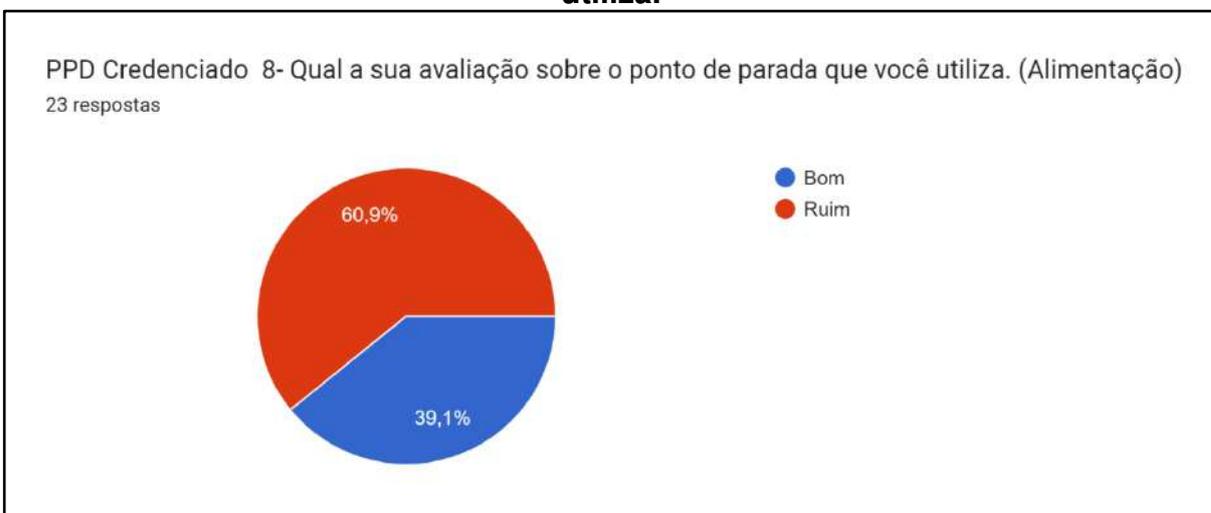
O posto Pichilau é um Ponto de Parada e Descanso, homologado pelo Ministério da Infraestrutura e é de natureza privada, gerando cobrança por todos os serviços ofertados, como estacionamento, banho, alimentação, entre outros.

Gráfico 11 - O ponto de apoio, parada e descanso é:

Fonte: dados da pesquisa (2022).

O Posto Ipiranga é um estabelecimento de descanso para os caminhoneiros, sendo de natureza privada, todos os transportadores são cientes dessa informação, porém, os entrevistados desta amostra de 27 (vinte e sete) respondentes, têm preferência em estacionar, dado que o posto não exige pagamento de estacionamento, de banho, e para a alimentação existe um comércio de porte pequeno que possui o preço acessível. Foi relatado que a única exigência feita é o abastecimento no local, onde eles apresentam a nota fiscal para o guarda.

Para entender o nível de satisfação dos transportadores autônomos sobre a alimentação, foi indagada a seguinte pergunta.

Gráfico 12 - Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.

Fonte: dados da pesquisa (2022).

No Ponto de Parada e Descanso credenciado, do universo de 23 (vinte e três) respondentes, 60,9% (sessenta vírgula nove por cento) afirmam que o preço da alimentação no restaurante não é acessível, tendo eles que preparar a própria comida no caminhão.

Eles acrescentaram que na estrada dirigem mais tempo, pois perdem muito tempo quando param para fazer a própria comida. Com isso passam mais tempo sem comer, ou comendo lanches. Apenas 39,1% (trinta e nove vírgula um por cento) responderam que a alimentação no restaurante do posto é boa.

Gráfico 13 - Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.



Fonte: dados da pesquisa (2022).

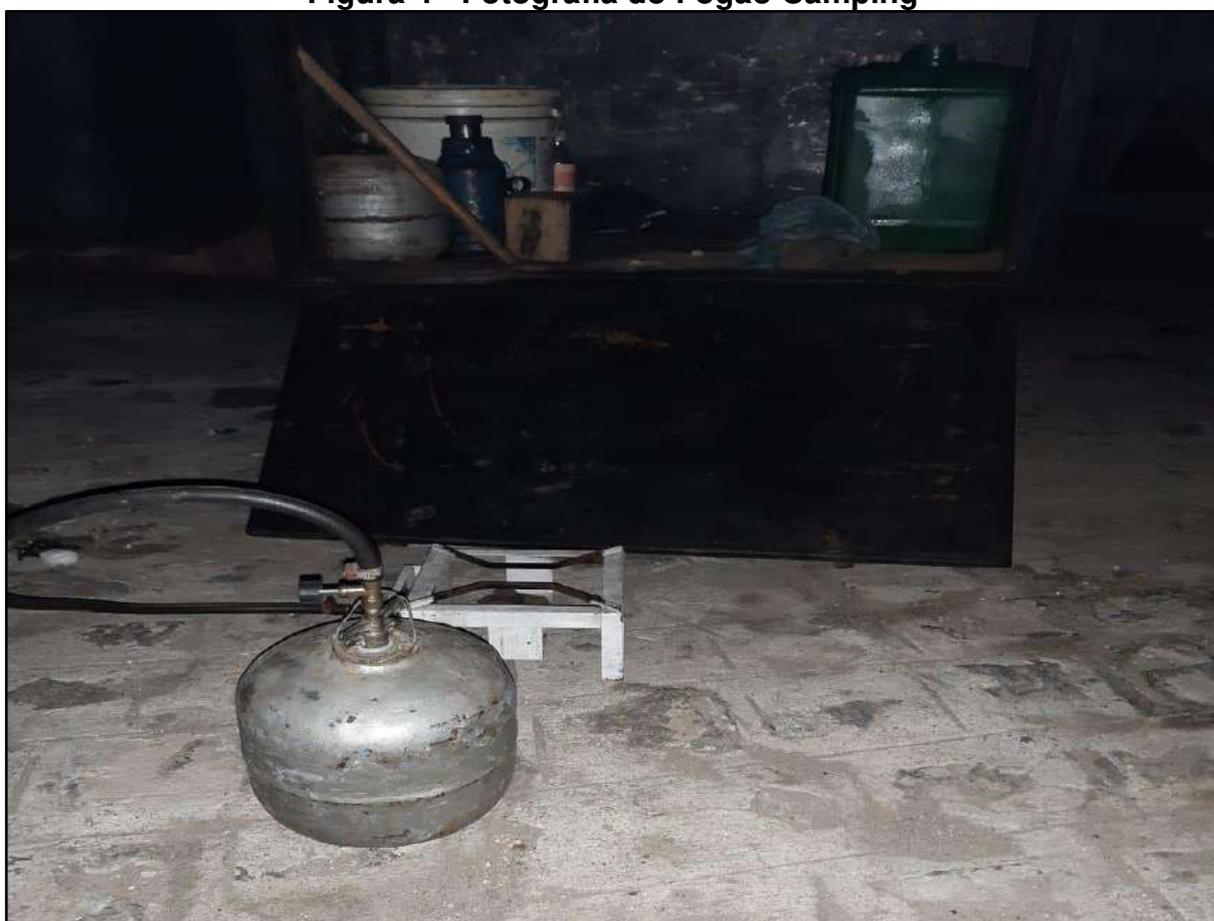
No posto Ipiranga, não credenciado no Ministério da Infraestrutura como Ponto de Parada e Descanso, 70,4% (setenta vírgula quatro por cento) alegam que alimentação local é boa, dado que procuram alternativas próximas do presente posto, pois existe um comércio de pequeno porte onde eles conseguem baratear o gasto com a alimentação e nas suas cozinhas fazem apenas o necessário, como o café.

Pode-se concluir que os respondentes que se localizam no posto Ipiranga (não credenciado) é mais satisfeito com a alimentação, dado que 70,4% (setenta vírgula quatro por cento) responderam que a alimentação é boa, enquanto os que estavam no Posto credenciado, apenas 39,1% (trinta e nove vírgula um por cento) fizeram a mesma afirmação.

Pode-se concluir que os caminhoneiros que estão mais satisfeitos no quesito alimentação, possuem alternativas de comércios locais ao redor do posto para usufruir de uma boa alimentação pagando pouco. Ficando sob a sua responsabilidade preparar apenas algumas refeições.

No posto credenciado, informaram que o preço da alimentação não é muito acessível, tornando inviável fazer todas as suas refeições no restaurante, outro quesito que informaram é em relação ao preparo da comida, os que afirmaram que não gosta de comer no restaurante do posto, preferem fazer a comida com tempero simples. A figura 4 faz parte da cozinha montada no caminhão, o caminhoneiro cedeu a captura da imagem no momento da entrevista. Esse é o fogão que muitos caminhoneiros preparam a sua refeição nas estradas quando estão em trânsito, muitas vezes eles cozinham para dois turnos. Foi relatada a forma de como abastecer o vasilhame de gás. Faz-se esse serviço de forma manual, em casa, transferindo do vasilhame de gás de 13 kg, para o vasilhame menor.

Figura 4 - Fotografia do Fogão Camping



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Para o levantamento de como os transportadores de carga em trânsito se sentem com relação à segurança do posto Pichilau (credenciado) e do posto Ipiranga (não credenciado) foi elaborada a seguinte pergunta, de qual seria a sua avaliação sobre o ponto de parada que utiliza em relação à segurança.

Gráfico 14 - Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.

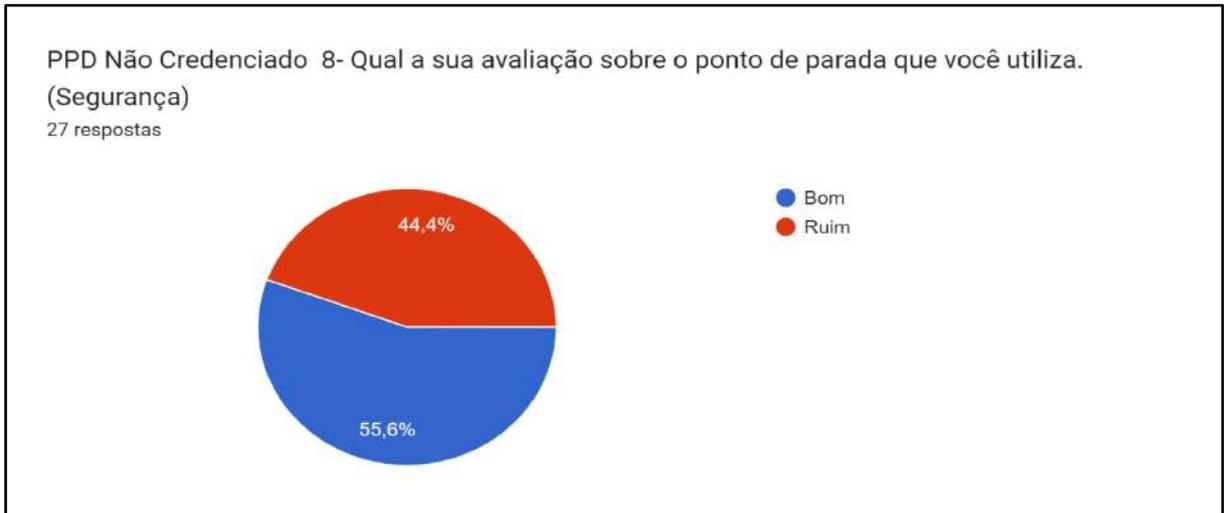


Fonte: dados da pesquisa (2022).

Os transportadores autônomos em trânsito, na sua maioria, 91,3% (noventa e um vírgula três por cento) elogiaram a segurança do posto de gasolina, alegaram que nunca soube que houve um assalto nesse posto. Segundo os respondentes, um dos pontos positivos do posto em relação à segurança é que o pátio onde os caminhões ficam estacionados é gradeado.

De acordo com 8,7% (oito vírgula sete por cento) a segurança do posto é ruim, dado que mesmo o pátio sendo gradeado qualquer pessoa tem acesso com facilidade a entrada desse local, tornando-o um local que deixa a desejar no quesito segurança aos caminhoneiros.

Gráfico 15 - Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza.



Fonte: dados da pesquisa (2022).

No posto Ipiranga, segundo os respondentes, na sua maioria, com 55,6% (cinquenta e cinco vírgula seis) alegam que o posto é seguro, dado que a noite possui um vigia que fica entre os caminhões pedindo as notas fiscais de abastecimento, com isso ele conhece os caminhoneiros que estão naquele local naquele turno.

Os 44,4% (quarenta e quatro vírgula quatro), correspondendo a 14 transportadores, afirmam que o posto não tem segurança suficiente para eles se sentirem seguros, afirmaram que durante a noite para irem ao banheiro é uma dificuldade por conta da iluminação que não é boa. A figura 5 corresponde aos banheiros do posto Ipiranga, onde foi relatado sob a baixa iluminação.

Figura 5 - Fotografia dos Sanitários do PPD não Credenciado



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Executando a análise no quesito segurança nos dois postos, a maioria dos caminhoneiros, elogiou a cidade de João Pessoa, por possuir postos que são relativamente seguros. No posto credenciado, 91,3% (noventa e um vírgula três) afirmam que o posto Ponto de Parada e descanso é bom. Pode-se ligar essa informação ao fato que o pátio do estacionamento é gradeado, passando uma sensação de segurança para a maioria. Enquanto no posto que não é credenciado 55,6% (cinquenta e cinco vírgula seis por cento) afirmam que o posto possui segurança, podemos atribuir essa afirmação ao fato de o posto possui um vigia a noite.

Existe uma maior insatisfação por parte dos caminhoneiros com o quesito segurança no posto não credenciado, estando com 44,4% (quarenta e quatro vírgula quatro por cento) enquanto o posto credenciado com 8,7% (oito vírgula sete por cento). Pode-se atribuir essa insatisfação no posto não credenciado, de acordo com os respondentes na parte da noite o posto não possui uma boa iluminação no pátio e o estacionamento é aberto.

No gráfico 16, aborda-se sobre a avaliação do ponto de parada que os transportadores autônomos em trânsito utilizam para o devido repouso e suas necessidades básicas.

Gráfico 16 - Avaliação sobre o ponto de parada que utiliza.



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Os respondentes, 60,9% (sessenta vírgula nove por cento), afirmam que no posto credenciado o descanso é ruim, dado que existe entre eles medo de serem furtados.

Os 39,1% (trinta e nove vírgula um por cento) declararam que o descanso no estacionamento do posto é bom, dado que o pátio é fechado, permitindo uma sensação de segurança para os respondentes.

Gráfico 17 - Avaliação sobre o ponto de parada que utiliza.



Fonte: dados da pesquisa (2022).

Os transportadores autônomos de carga em trânsito, no posto que não é credenciado, 81,5% (oitenta e um vírgula cinco por cento) alegam que o descanso é ruim, dado que o estacionamento do posto é aberto, citaram que já aconteceu em outro posto de dormirem na cabine do caminhão e furtaram o combustível do tanque do caminhão, afirmaram também que possuem sono leve. Os respondentes afirmam que a iluminação do local no estacionamento é ruim, gerando insegurança e com isso atormentando o sono.

Os 18,5% (dezoito vírgula cinco por cento), que corresponde a 5 (cinco) transportadores, afirmaram que o descanso dentro do caminhão é bom, dado que depois que fecha a porta do caminhão, eles se sentem mais seguros.

Fazendo um comparativo do Ponto de Parada e Descanso com o posto Ipiranga (não credenciado), percebe-se que os caminhoneiros do Ponto de Parada e Descanso respondentes sentem-se mais confortável para descanso neste estabelecimento.

Pelo que foi relatado por caminhoneiros, o item de descanso está diretamente ligado à segurança. Tendo em vista, a observação da relação, pode-se afirmar que por o pátio do ponto de parada e descanso (credenciado) ser gradeado é um

diferencial para os transportadores. Nos dois postos os caminhoneiros dormem dentro da cabine do caminhão.

Em relação à análise dos respondentes que declararam que o descanso nos postos é ruim, pode-se afirmar que o problema incomum de ambos, é a segurança, que por motivo citados os caminhoneiros não se sentem seguros no local. E no posto que não é homologado pelo Ministério da Infraestrutura, eles citaram a baixa iluminação e o pátio ser aberto.

Essa fotografia, da figura 6, foi captada no dia da entrevista, concedida pelo transportador autônomo de carga em trânsito, onde o mesmo mostrou o seu local de descanso, diário. Na cabine do caminhão, o transportador declina o banco do acompanhante e vira uma cama, um lugar de repouso. Nesta fotografia, pode-se perceber que estende-se as roupas lavadas dentro do caminhão, dado que existe um varal com essa finalidade.

Figura 6 - Fotografia de uma Boléia de Caminhão



Fonte: dados da pesquisa (2022).

No próximo tópico, serão relatadas as dificuldades encontradas e enfrentadas pelos transportadores autônomos de carga em trânsito na cidade de João Pessoa, PB e pelo posto Pichilau, homologado pelo Ministério da Infraestrutura, como Ponto de Parada e Descanso.

4.3 RELATO DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS TRANSPORTADORES E PELO PPD

Buscando cumprir o terceiro objetivo específico da pesquisa, que visa conhecer as dificuldades vivenciadas pelos caminhoneiros, foi perguntado aos transportadores quais as dificuldades enfrentadas quanto ao descanso.

Nesta questão, foi relatado que na estrada os postos de gasolina são pequenos, longe um do outro, que com isso não tem local adequado para parar o caminhão, muitas vezes cansados, quando encontram um posto de gasolina dependendo do horário que vai buscar o descanso o pátio está cheio. Posto de gasolina por ser pequeno, não possui estacionamento, quando isso os acontece tem que seguirem viagem mesmo cansado e com sono, foi relatada também a questão da obrigatoriedade de no mínimo abastecer combustível no caminhão para que possa pará-lo para descansar.

Segundo os entrevistados, tem posto de combustível que exige que abasteçam o caminhão, cobra taxa por dia para o caminhão ficar estacionado, cobra taxa de banho com tempo limitado, alimentação com preço alto. Esses fatores desestimulam o interesse dos transportadores em parar o caminhão para o descanso, dado que eles alegam que se a cada parada de descanso forem pagar todas as despesas a carga pela qual foi contratado, não compensará.

Foi narrado por um dos entrevistados que foi negado a parada dele no posto de combustível para descansar, pois ele se negou a abastecer, e a pessoa responsável naquele momento informou que ele não poderia ficar ali, mesmo ele alegando que estava com muito sono e cansado e com isso poderia ocasionar acidente.

De acordo com Moraes e Fayh (2011), além do caminhoneiro ter uma rotina de trabalho muito desgastante, com horários de trabalho muito extenso, local e hora sem previsão para realizar as refeições, inversão de turnos, sedentarismo da profissão gerando desgaste na saúde destes profissionais.

Foi relatado cobranças excessivas por parte do contratante, para entrega da carga na data prevista, com isso eles não param o caminhão para descanso, para não perder tempo e chegar dentro do prazo previsto, muitas das vezes eles têm 7 (sete) a 8 (oito) cargas para entregar, e o tempo é curto.

Foi relatado que muitas das vezes precisam ficar na frente das empresas em fila para poder desabastecer o caminhão, e com isso não descansam da forma que realmente deveriam descansar, pois se sair dali perdem a vez na fila.

Foi mencionado à falta de segurança nas rodovias, e eles possuem medo de parar no acostamento. Não possuem estabelecimentos adequados para descanso, apesar da cidade de João Pessoa ter um estacionamento que possui um pátio gradeado, como no Posto Pichilau já citado em outras questões, essa não é a realidade de muitas cidades, onde não possui local para parar o caminhão e inevitavelmente tem que seguirem viagem.

Partindo para o segundo questionário que foi direcionado ao posto Pichilau credenciado no Ministério da Infraestrutura como Ponto de Parada e Descanso na cidade de João Pessoa - PB. Continha nesse questionário uma pergunta direcionada ao entendimento sobre as dificuldades enfrentadas para manter o ponto de parada e descanso.

O respondente, diretor da rede de postos Pichilau, informou que as principais dificuldades estão vinculadas aos custos: o custo de manutenção da estrutura, para manter um pátio para caminhões, por que requer uma demanda de piso relevante e o custo de manutenção da estrutura de uso dos caminhoneiros, como manutenção de banheiros, manutenção de espaço de descanso. Ficando assim a maior dificuldade é o custo de manutenção da infraestrutura.

4.4 SUGESTÕES DE MELHORIA PARA A POLÍTICA DE PONTOS DE PARADA E DESCANSO DIRECIONADAS AOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS DE CARGA

Visando ao cumprimento do último objetivo específico da pesquisa, buscou-se levantar, junto aos entrevistados e ao responsável pelo Ponto de Parada e Descanso, quais melhorias podem ser sugeridas em relação ao Ponto de Parada e Descanso.

Foi criado um questionário direcionado ao Ponto de Parada e Descanso, o posto Pichilau, que fica localizado na cidade de João Pessoa - PB.

Nesse questionário buscou-se entender o que levou a empresa a oferecer o Ponto de Parada e Descanso.

Que segundo o diretor da rede de postos Pichilau, a empresa sempre ofereceu postos com estrutura para parada de caminhões e descanso dos caminhoneiros, sendo um posicionamento estratégico da empresa.

Portanto, com a chegada do Programa do Ministério da Infraestrutura, o que a empresa fez foi homologar os postos para que eles estivessem presente na plataforma do Ministério da Infraestrutura. A empresa não fez nenhuma alteração no posto para que ele fosse certificado, pois a estrutura que o posto tinha atendia os critérios do Ministério da Infraestrutura.

Em relação à política pública de Ponto de Parada e Descanso, foi perguntado ao responsável pelo posto se teria alguma sugestão de melhoria.

De acordo com o diretor, deveria haver uma maior divulgação por parte do Ministério da Infraestrutura dos postos que são homologados, pois o custo de manutenção é alto e se há uma divulgação por parte do governo federal, isso pode incentivar que outros postos ofereçam também ofereça esses serviços e se credencie junto ao Ministério da Infraestrutura. Segundo o parágrafo único do Artigo 10, da lei 13.103/2015, o Poder Público assumiu a responsabilidade de apoiar e incentivar, em caráter permanente, a implantação por iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e descanso.

Após 7 (sete) anos da vigência da referida lei, até setembro de 2022, em todo o país existem 109 pontos de parada e descanso (PPD) nas rodovias federais, devidamente credenciados pelo Ministério da Infraestrutura.

Investigando os benefícios obtidos pelo posto Pichilau por ser um Ponto de Parada e Descanso foi incluído no questionário essa averiguação.

Segundo o diretor da rede de postos Pichilau, os benefícios obtidos são oferecer um bom serviço ao consumidor, buscando a fidelização dos clientes por meio da oferta de uma boa estrutura e um bom banheiro. E está presente na lista de

Ponto de Parada e Descanso homologados na plataforma do Ministério da Infraestrutura.

Foram relatados pelos entrevistados que para estacionar o caminhão no pátio do posto de combustíveis existem exigências, como abastecimento de combustível no caminhão.

No posto de gasolina que é credenciado na cidade de João Pessoa, exige pagamento de estacionamento que varia de acordo com o tipo de caminhão ou carreta, cobrando acima do valor de 25 (vinte e cinco) reais por dia. Possui exigência de pagamento sobre o banho que tem tempo limitado de uso, de 6 (seis) minutos. Existem restaurantes, porém muitos respondentes informaram que os preços não são tão acessíveis.

O Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transportes (SENAT) foram criados em 14 de setembro de 1993, pela Lei 8.706, é uma instituição que cuida dos trabalhadores do transporte por meio de promoção social na área da saúde, esporte e lazer, e no campo de qualificação e capacitação profissional.

As contribuições pagas ao SEST SENAT, previstas nesta lei, resulta de empresas com atividade principal voltada para o transporte e de trabalhadores autônomos do transporte rodoviário de cargas (caminhoneiro, carreteiro, e entre outros) e de passageiros (taxista, transportador escolar, e entre outros) e são investidas no setor transportador, principalmente em atendimento de saúde e na formação e qualificação profissional de trabalhadores, realizados em Unidades localizadas em todo o país.

Tendo em vista que os transportadores autônomos de carga, possuem desconto de 2,5% (dois, cinco por cento) em todos os seus contratos de fretes para a instituição (SEST SENAT) que foi criada para dar um suporte social para essa classe. Sugere-se a responsabilidade de ofertar estacionamento para o caminhão em trânsito, com direito ao caminhoneiro de tomar banho, mediante cadastro do transportador na unidade, apresentando na portaria apenas a carteira do órgão. Com isso, irão aproximar os transportadores de cargas para as unidades diariamente, ficando mais fácil, os mesmos procurarem os serviços de saúde, lazer e capacitação profissional da qual todas as unidades distribuídas no Brasil ofertam.

Segundo Batista (2017), por se tratar de um público que possui pouca disponibilidade de tempo, os caminhoneiros dispõem de uma certa dificuldade para

realizar atividades de atenção primária e secundária. A busca pelos profissionais do serviço de saúde normalmente ocorre em função de situações urgentes. Esta procura tem relação com aparecimento de indícios do acometimento de uma doença.

Figura 7 - Vista aérea do Sest/Senat



Fonte: Google Maps (2022).

A Unidade de João Pessoa possui extensão de área que pode ser utilizada para esta finalidade, como podemos ver na imagem acima.

Sugere-se que os pontos de parada e descanso, juntamente com o SEST SENAT, busquem parceria com a Secretária de Desenvolvimento Social do governo municipal, para se fazer restaurante popular em ponto específico, cobrando um valor simbólico para atender com qualidade e cuidado esses profissionais que movimentam o país diariamente.

Para as empresas privadas, que são constituídas como ponto de parada e descanso, além dos benefícios existentes oferecidos a essas empresas, sugere-se que o Estado ofereça incentivo fiscal social, sobre os impostos, com a proposta de não fazer nenhuma exigência para que o caminhoneiro estacione, tome banho e descanse no local.

Os impostos que sofrem atenuação com a política de incentivos fiscais, são:

- Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ);
- Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL)
- Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS);

- Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU); e
- Imposto Sobre Serviços (ISS)

Este trabalho buscou avaliar a política pública que foi implementada em benefício dos transportadores de cargas e passageiros, onde está incluso o nosso objeto de estudo os transportadores autônomos de carga. Essa política pública foi instituída por meio de uma greve geral dos caminhoneiros que ocorreu em fevereiro de 2015 e foi transformada em lei e implementada em abril de 2015.

Segundo Ala-Harja e Helgason (2000), a avaliação necessita de ser vista como um instrumento de melhoria no processo de tomada de decisão, com a finalidade de garantir informações relevantes, buscando fundamentar as decisões.

Desse modo, utilizando uma das funções do ciclo de políticas públicas, que é a avaliação, analisou-se a implementação da lei 13.103/2015 e sugeriu-se melhorias das ações planejadas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve a finalidade principal de analisar a lei 13.103/2015, no tocante ao tempo de jornada e descanso, investigando o nível de conhecimento da lei, descrever o contexto de utilização do estabelecimento credenciado e não credenciados, identificar as dificuldades enfrentadas pelo PPD e pelos transportadores autônomos em trânsito na cidade de João Pessoa, e propor melhorias para a política ponto de parada e descanso direcionado aos transportadores autônomos de carga.

No primeiro objetivo específico, pode-se observar que a maior parte dos participantes, 64% (sessenta e quatro por cento) afirmam não conhecerem a lei. Porém eles conseguem pontuar aproximadamente a quantidade de horas permitidas na direção e a quantidade de horas de descanso por lei.

No segundo objetivo, apesar de 54% (cinquenta e quatro por cento) dos participantes utilizarem os serviços do posto de combustível credenciado, os mesmos não possuem conhecimento que o posto era um ponto de parada e descanso registrado pelo poder público. Observa-se que falta ação de divulgação de pelo mesmo uma lista unificada de todos os estabelecimentos para conhecimento de todos onde estão localizados os PPD's. Segundo o artigo 11 da lei 13.103/2015, estabelece a publicação periódica de relação dos pontos de parada e descanso, localizados nas rodovias federais.

No terceiro objetivo, buscou-se identificar as dificuldades enfrentadas pelo PPD e pelos transportadores autônomos quanto ao descanso, à grande maioria afirmou que a maior dificuldade para se ter o descanso é a falta de segurança, cobrança excessiva por parte dos estabelecimentos ponto de parada e descanso credenciado para que eles possam parar o caminhão a cada dia no pátio, quando não é isso, o posto é pequeno, existindo alguns horários que o pátio está cheio e eles têm que seguir viagem. No artigo 9º, inciso 1º, afirma que é vedada a cobrança ao motorista pelo uso ou permanência em locais de espera (BRASIL, 2015).

A lei que busca melhorar as condições de trabalho dos transportadores de carga, mostrou-se inoperante em muitas situações, sendo ele por falta de fiscalizações por parte das entidades governamentais responsáveis ou por ela não ter sido bem estabelecida, pautada na realidade de um cenário todo.

No quarto objetivo, é proposto melhorias para a política pública, como participação direta de um órgão como o SEST SENAT que uma de suas finalidades é promover o bem-estar aos trabalhadores do transporte, onde os caminhoneiros autônomos de carga fazem parte.

Buscou-se o estabelecimento credenciado para participar do quarto objetivo específico, entendendo que eles sabem melhor quais as dificuldades enfrentadas para credenciar e o que poderiam melhorar para proporcionar uma melhor experiência para esse público.

Em meio à aplicação do questionário e na análise de dados surgiram novos questionamentos, os quais não foram respondidos neste estudo, ficando em aberto a possibilidade de novos estudos que busquem o maior quantitativo de informações para que possam ser relevantes nas buscas de criar políticas públicas eficazes voltadas para o público em questão, os transportadores autônomos.

O país tem como principal meio de transporte sendo o modal rodoviário, tendo isto em vista, deveria valorizar ainda mais os trabalhadores dessa área, criando políticas públicas que sejam relevantes para a qualidade de vida dessa classe trabalhadora.

REFERÊNCIAS

- AGEX - **Transportes Urgentes**. Disponível em: <<https://www.agex.com.br/post/ff80818180f232a4018105c30f9f094e>>. Acesso em: 8 set. 2022.
- BATISTA, A. M. F. **Percepção sobre os determinantes de saúde em caminhoneiros do estado de Sergipe: um estudo quali-quantitativo**. 2017. 116 f. Dissertação (Mestrado em Ciência da Saúde) – Universidade Federal de Sergipe, Aracaju, 2017.
- 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.ht. Acesso em: 25 de jun. de 2022.
- BELMONTE, Alexandre Agra. **Breves comentários ao novo sistema recursal trabalhista: (Lei n. 13.015/2014)**. Revista LTr: legislação do trabalho, São Paulo, v. 79, n. 1, p. 17-26, jan. 2015.
- CAIXETA FILHO, J. V. **Logística para a agricultura brasileira**. *Revista Brasileira de Comércio Exterior*, 2010, n. 103, Abril/Junho, p. 18-30.
- COSTA, F. L. da, & Castanhar, J. C. (2003). **Avaliação de programas públicos: desafios conceituais e metodológicos**. *Revista De Administração Pública*, 37(5), 969 a 992.
- CRUZ, S. M. L. (2011). **Diagnóstico em relação ao transporte de cabotagem no porto de Suape: uma pesquisa exploratória** (Dissertação de mestrado). Universidade Federal de Pernambuco, Recife.
- GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- GRACINDO, C. V., Victorino, S. V. Z., & Carvalho, M. D. B. (2019). **Condição de saúde de caminhoneiros em rodovias do paraná. XI EPCC - Encontro Internacional de Produ o Científica**, 1(1), 1-8.
- KINGDON, J. (2003). **Agendas, Alternatives, and Public Policies** (3a. Ed.) New York, NY: Harper Collins.
- MENICUCCI, T. **A Implementa o da Reforma Sanitária: a forma o de uma política**. In: Hochman, G., Arretche, M., Marques, E. (orgs.) *Políticas Públicas no Brasil*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2007. p. 303 – 325.
- MINAYO, M.C. de S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo-Rio de Janeiro, HUCITEC-ABRASCO, 1992.
- OESTE, R. **Brasil terá a maior movimenta o de cargas da história**. Disponível em: <<https://revistaoeste.com/brasil/brasil-tera-a-maior-movimentacao-de-cargas-da-historia/>>. Acesso em: 28 ago. 2022.

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PNL - 2025 Relatório Executivo. [s.l: s.n.].

Disponível em:

<https://ontl2.epl.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=5835>. Acesso em: 20 out. 2022.

PPD – **Ponto de Parada e Descanso**. Disponível em:

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte-terrestre_antigo/portal-trc/perguntas-frequentes/ppd-2013-ponto-de-parada-e-descanso>. Acesso em: 19 out. 2022.

Radar CNT do Transporte – **PIB 2o Trimestre 2022**. Disponível em:

<<https://cnt.org.br/documento/993d7108-9c46-4407-af9d-af8eeda9d064>>. Acesso em: 29 ago. 2022.

RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. **Políticas Públicas**. São Paulo: Pubfolha, 2011.

RODRIGUES, P. R. A. **Introdução aos sistemas de transportes no Brasil e à logística internacional**. 4. ed. rev. e ampl. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

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

ROJAS, P. **Introdução à logística portuária e noções de comércio exterior**. Porto Alegre: Bookman, 2014. p. 12.

SCHMIDT, Elcio Luís. **O sistema de transporte de cargas no Brasil e sua influencia sobre a Economia**. Florianópolis: 2011. 88p. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Departamento de Ciências Econômicas – Universidade de Santa Catarina. 2011.

SECCHI, L. **Políticas públicas: conceitos, esquemas de análise, casos práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2013.

SJÖBLOM, G. **Problemi e soluzioni in politica**. Rivista Italiana di Scienza Politica, v. 14, n. 1, p. 41-85, 1984.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura**. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16>. Acesso em: 04 de set. de 2022.

TAUBE, M. E. & Carlotto, M. S. (2018). **Diferenças de percepção de estressores de acordo com o tipo de rota no trabalho de caminhoneiros**. Aletheia, 51(1-2), 52-67.

Transporte segue contribuindo para o desempenho da atividade econômica em 2022. Disponível em: <<https://cnt.org.br/agencia-cnt/transporte-segue-contribuindo-para-o-desempenho-da-atividade-economica-em-2022>>. Acesso em: 15 ago. 2022.

VIANA, Ana Luiza. **Abordagens metodológicas em políticas públicas**. 1996. Disponível em: www.bibliotecadigital.fgv.br. Acesso em: 21 set 2022.

APÊNDICE

05/12/2022 00:43

Questionário de Conclusão de Curso

Questionário de Conclusão de Curso

Pesquisa sobre os pontos de parada e descanso, e jornada de trabalho, disponibilizados aos caminhoneiros autônomos em trânsito na região de João Pessoa-PB. Instituído pela lei 13.103/2015, conhecida como Lei do Caminhoneiro

1. Qual o sexo?

Marque todas que se aplicam.

- Masculino
 Feminino

2. Escolaridade:

Marque todas que se aplicam.

- Ensino Fundamental Incompleto
 Ensino Fundamental Completo
 Ensino Médio Incompleto
 Ensino Médio Completo
 Ensino Superior Incompleto
 Ensino Superior Completo

Questionário 1

3. 1- Você tem conhecimento da Lei Ponto de Parada e Descanso que é denominada "Lei do Motorista"

Marcar apenas uma oval.

- Sim
 Não

05/12/2022 00:43

Questionário de Conclusão de Curso

4. 2- Quantas horas corridas, sem intervalos você trabalha? Por quê?

Marcar apenas uma oval.

- 2 a 4 horas
- 4 a 6 horas
- 6 a 9 horas
- Acimas de 10 horas

5. 3- Você acha que sua quantidade de horas trabalhadas é permitida por Lei?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não

6. 4- Existe alguma cobrança ou fiscalização para que o transportador em trânsito cumpra algum tempo de jornada?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não

7. 5- Você sabe quais os locais de Ponto de Parada e Descanso?

Marcar apenas uma oval.

- Sim
- Não

05/12/2022 00:43

Questionário de Conclusão de Curso

8. 6- Você utiliza o Ponto de Parada e Descanso na cidade de João Pessoa?

Marcar apenas uma oval.

Sim

Não

9. 7- O ponto de apoio, parada e descanso é

Marcar apenas uma oval.

Público

Privado

10. 8- Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza. (Alimentação)

Marcar apenas uma oval.

Bom

Ruim

11. 8- Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza. (Segurança)

Marcar apenas uma oval.

Bom

Ruim

12. 8- Qual a sua avaliação sobre o sobre o ponto de parada que você utiliza.
(Descanso)

Marcar apenas uma oval.

Bom

Ruim

05/12/2022 00:43

Questionário de Conclusão de Curso

13. 9- Quais as dificuldades enfrentadas quanto ao descanso?

14. 10- Quais melhorias pode-se sugerir em relação ao Ponto de Parada e Descanso?

Este conteúdo não foi criado nem aprovado pelo Google.

Google Formulários



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DA PARAÍBA - CAMPUS JOÃO PESSOA
DIRETORIA DE ENSINO SUPERIOR
UNIDADE ACADÊMICA DE GESTÃO E NEGÓCIOS
CURSO SUPERIOR DE BACHARELADO EM
ADMINISTRAÇÃO

Pesquisa sobre os pontos de parada e descanso, e jornada de trabalho, disponibilizados aos caminhoneiros autônomos em trânsito na região de João Pessoa – PB. Instituído pela lei 13.103/2015, conhecida como Lei do caminhoneiro.

Pesquisadora:

Sthefany Aguiar

Nome do entrevistado (Opcional):

Qual o sexo?

Escolaridade:

- Fundamental incompleto Fundamental completo Ensino médio completo
 Ensino médio completo Superior incompleto Superior completo.

QUESTIONÁRIO 1

1- Você tem conhecimento da Lei Ponto de parada e descanso que é denominada "Lei do motorista"?

- Sim
 Não

2- Quantas horas corridas, sem intervalos, você trabalha? Por quê?

- 2 a 4 horas 6 a 9 horas
 4 a 6 horas Acima de 10 horas

3- Você acha que sua quantidade de horas trabalhadas é permitida por lei?

- Sim
 Não

4- Existem alguma cobrança ou fiscalização para que o transportador autônomo em transito cumpra algum tempo de jornada?

() Sim

() Não

Se sim, qual?

5- Você tem conhecimento dos Pontos de Parada e Descanso?

() Sim

() Não

6- Você utiliza o Ponto de Parada e Descanso na cidade de João Pessoa?

() Sim

() Não

Por qual motivo?

7- O ponto de apoio, parada e descanso é:

() Público

() Privado

Se privado, gera alguma condição para uso das instalações?

8- Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza? (ex.: alimentação)?

() Bom

() Ruim

9- Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza? (ex.: banheiro)?

() Bom

() Ruim

10- Qual a sua avaliação sobre o ponto de parada que você utiliza? (ex.: segurança)?

() Bom

() Ruim

11- Quais as dificuldades enfrentadas quanto ao descanso?

12- Quais melhorias pode-se sugerir em relação ao ponto de Parada e Descanso?



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DA PARAÍBA - CAMPUS JOÃO PESSOA
DIRETORIA DE ENSINO SUPERIOR
UNIDADE ACADÊMICA DE GESTÃO E NEGÓCIOS
CURSO SUPERIOR DE BACHARELADO EM
ADMINISTRAÇÃO

Pesquisa sobre os pontos de parada e descanso, e jornada de trabalho, disponibilizados aos caminhoneiros autônomos em trânsito na região de João Pessoa – PB. Instituído pela lei 13.103/2015, conhecida como Lei do caminhoneiro.

Pesquisadora:

Sthefany Aguiar

Gestor: _____

Empresa: _____

Essa empresa é o único Ponto de Parada e Descanso certificado na cidade de João Pessoa -PB.

Questionário 2

- 1- O que levou a empresa a oferecer o Ponto de Parada e descanso?
- 2- Quais os benefícios obtidos por ser um ponto de parada e descanso?
- 3- Quais as dificuldades enfrentadas para manter o ponto de parada e descanso?
- 4- Em relação a política pública de ponto de parada e descanso, você tem alguma sugestão de melhoria?

PESQUISA SOBRE OS PONTOS DE PARADA E DESCANSO, E JORNADA DE TRABALHO, DISPONIBILIZADOS AOS CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS EM TRÂNSITO NA REGIÃO DE JOÃO PESSOA – PB. INSTITUÍDO PELA LEI 13.103/2015, CONHECIDA COMO A LEI DO CAMINHONEIRO.

Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba – Campus João Pessoa,
Av. Primeiro de Maio, 720 - Jaguaribe, CEP 58015-435, João Pessoa / PB – Brasil
Fone/Fax: 3612-1200

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TÍTULO DO PROJETO: ANALISAR A POLÍTICA PÚBLICA PONTOS DE PARADA E DESCANSO DIRECIONADA AO TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGA EM TRÂNSITO NA CIDADE DE JOÃO PESSOA.

Prezado(a), Estamos realizando uma pesquisa que tem como objetivo analisar a política pública Pontos de Parada e Descanso direcionada ao transportador autônomo de carga em trânsito na cidade de João Pessoa. Consideramos esse estudo importante para que possamos aferir o nível de conhecimento dos transportadores autônomos quanto ao conteúdo da Política Pública Pontos de Parada no que diz respeito ao tempo de jornada e de descanso, sendo possível também observar se o estabelecimento de Pontos de Parada e descanso da cidade de João Pessoa está sendo utilizado pelos transportadores, identificando as dificuldades enfrentadas quanto ao descanso e ao final teremos a possibilidade de propor melhorias para a política de Pontos de Parada e Descanso para os transportadores autônomos de carga. Para efetivação do estudo, gostaríamos de contar com sua colaboração respondendo este questionário. Para que você possa respondê-lo com a máxima sinceridade e liberdade queremos garantir que a pesquisa segue os termos da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito, assim a pesquisa deve ser livremente consentida, sendo garantido: a) o sigilo da privacidade do participante quanto aos dados de identificação e resultados obtidos; b) que as informações sobre o estudo serão fornecidas pelo pesquisador para que possa decidir livremente sobre a sua participação na pesquisa; c) as informações prestadas pelo participante durante a pesquisa não implicará em riscos ou benefícios a ele; d) a liberdade de recusar a participação ou retirar o consentimento, a qualquer momento. Para que possamos levantar as informações necessárias para o desenvolvimento da pesquisa, pedimos a sua colaboração, manifestando sua aceitação em participar desse estudo. Assim, na expectativa de contar com a sua colaboração, agradecemos a sua atenção e colocamo-nos à sua disposição para esclarecer quaisquer dúvidas.

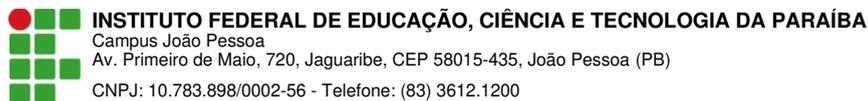
Li e estou de acordo com as informações trazidas pelo termo de consentimento livre e esclarecido, autorizando, desta forma, a minha participação nesta pesquisa. Ao preencher o campo abaixo, estou concordando em participar do estudo acima mencionado, sob o estudo da Aluna Sthefany Lira de Aguiar, do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba – Campus João Pessoa

Eu estou de acordo

João Pessoa, ____/____/____

Assinatura do Entrevistado (a)

Assinatura da Pesquisadora



Documento Digitalizado Ostensivo (Público)

TCC STHEFANY LIRA DE AGUIAR 2022

Assunto: TCC STHEFANY LIRA DE AGUIAR 2022
Assinado por: Sthefany Aguiar
Tipo do Documento: Anexo
Situação: Finalizado
Nível de Acesso: Ostensivo (Público)
Tipo do Conferência: Cópia Simples

Documento assinado eletronicamente por:

- Sthefany Lira de Aguiar, ALUNO (20162460054) DE BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO - JOÃO PESSOA, em 29/12/2022 21:50:41.

Este documento foi armazenado no SUAP em 29/12/2022. Para comprovar sua integridade, faça a leitura do QRCode ao lado ou acesse <https://suap.ifpb.edu.br/verificar-documento-externo/> e forneça os dados abaixo:

Código Verificador: 709605

Código de Autenticação: 6552118376

