

PESQUISA CNTTT 2026

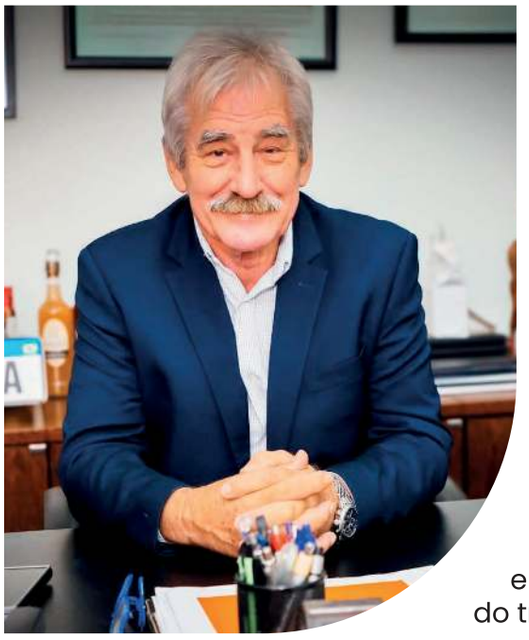
CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRABALHADORES EM TRANSPORTES TERRESTRES



Esse relatório apresenta um estudo sobre a realidade dos motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas contratados sob o regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A iniciativa é da **Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Terrestres (CNTTT)**, com cofinanciamento da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A startup de impacto **Trucker Inovação e Empreendedorismo Social Ltda**. foi responsável pelo planejamento do estudo, pela elaboração metodológica, bem como pela coleta e consolidação dos dados da pesquisa.

Inovação e Empreendedorismo Social



Valdir de Souza Pestana
Presidente da CNTTT

PALAVRA DO PRESIDENTE

"Companheiras e companheiros,

Ao longo dos últimos anos, nossa categoria tem sido objeto de inúmeras análises e levantamentos. Contudo,

existência de interpretações divergentes e diagnósticos distantes da realidade concreta vivida nas estradas tem dificultado a construção de uma pauta unificada, forte e tecnicamente sustentada para as negociações coletivas e para a defesa das políticas públicas que os trabalhadores do transporte rodoviário de cargas efetivamente necessitam.

Diante desse cenário, e fiel ao compromisso histórico de luta e valorização da categoria, assumi o desafio de viabilizar uma pesquisa nacional atual, independente e conectada com a realidade vivida pelos motoristas profissionais. Mesmo diante das limitações de recursos, entendi que era nosso dever produzir um instrumento confiável capaz de fortalecer a atuação sindical em todo o país.

O relatório que encaminho a vocês hoje não é apenas um estudo técnico. Ele expressa a voz das estradas, a experiência concreta dos trabalhadores e a verdade cotidiana de uma categoria que sustenta a economia nacional, mas que ainda enfrenta invisibilidade, precarização e a baixa efetividade das normas que deveriam protegê-la.

Os resultados confirmam aquilo que os sindicatos vivenciam diariamente: jornadas extenuantes, descanso precário, insegurança nas rodovias, impactos severos na saúde física e mental, dificuldades estruturais para o cumprimento da legislação e uma crescente desvalorização social da profissão. Revelam também a urgência de políticas públicas efetivas, investimentos em infraestrutura, proteção à saúde do trabalhador e fortalecimento das garantias legais.

Mais do que expor problemas, este trabalho reafirma uma convicção: é possível transformar essa realidade.

Nossa categoria não pede privilégios. Exige respeito.
Não busca concessões. Reivindica direitos.
Não aceita invisibilidade. Reafirma sua dignidade.

Este é o momento de transformar conhecimento em ação, diagnóstico em mobilização e realidade em conquistas concretas.

Somente com unidade, organização e mobilização nacional seremos capazes de garantir respeito, dignidade e futuro para os trabalhadores do transporte rodoviário de cargas.

Seguiremos unidos, firmes e determinados na construção de um transporte mais humano, seguro e justo para os trabalhadores e para o Brasil."

Fraternalmente,

Valdir de Souza Pestana
Presidente da CNTTT



SUMÁRIO EXECUTIVO

A pesquisa com 1.015 motoristas profissionais do transporte rodoviário de cargas, realizada nas cinco regiões do país (Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sul e Sudeste), revela um descompasso estrutural entre o arcabouço legal que rege a profissão e as condições reais de trabalho vivenciadas por esses profissionais.

Do ponto de vista demográfico, a categoria apresenta envelhecimento acentuado, com a média de idade da amostra ficando em 45 anos.

No campo das condições de trabalho, os dados evidenciam jornadas excessivas, descanso insuficiente e longos períodos consecutivos longe de casa. Esses resultados evidenciam a necessidade de fiscalização e cumprimento da Lei nº 13.103/2015 (Lei do Motorista), da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e das demais legislações que compõem o arcabouço da regulamentação da profissão, em especial, às normas voltadas para a saúde do trabalhador e a segurança viária.

No que se refere ao descanso obrigatório, a pesquisa mostra que grande parte dos motoristas não usufrui plenamente do descanso semanal remunerado (DSR), previsto tanto na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) quanto na Lei do Motorista. Muitos relatam realizar o descanso no interior do próprio caminhão, frequentemente em locais inseguros e sem infraestrutura adequada. Esse cenário revela um distanciamento entre as normas jurídicas e as condições materiais disponíveis nas rodovias brasileiras.

A dimensão da segurança também é crítica. Boa parte dos motoristas afirma já ter vivenciado ou presenciado situações de violência ao longo da carreira, com avaliação predominantemente negativa da infraestrutura rodoviária, especialmente nos locais de parada e descanso. Esses resultados dialogam com o direito constitucional à redução dos riscos inerentes ao trabalho (art. 7º, XXII, da Constituição Federal), evidenciando sua limitada efetividade prática no setor.

No campo da saúde, os dados indicam elevado nível de sedentarismo, alimentação irregular e baixa realização de exames preventivos. Esse quadro se agrava pela combinação entre jornadas extensas, descanso insuficiente e envelhecimento da categoria, contrariando os princípios da Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora (PNSTT), que prevê ações de promoção e prevenção em ambientes laborais de risco.

Em síntese, a pesquisa evidencia que, embora o Brasil disponha de um conjunto robusto de normas voltadas à proteção do motorista profissional, os resultados empíricos indicam baixo grau de efetividade dessas normas no cotidiano da profissão, exigindo respostas estruturais e integradas do poder público.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

Tipo de Pesquisa: Quantitativa, descritiva e aplicada, voltada a captar a percepção social dos motoristas profissionais.

Amostragem: Não probabilística por conveniência, considerando apenas os motoristas disponíveis nos pontos de coleta e com representatividade por região brasileira.

***Quadro 1** – Distribuição Amostra por Grandes Regiões Brasileiras*

REGIÃO	ENTREVISTAS	% DA AMOSTRA
CENTRO-OESTE	156	15%
NORDESTE	202	20%
NORTE	100	10%
SUDESTE	401	40%
SUL	156	15%
TOTAL	**1.015**	**100%**

Período da Coleta de Dados em campo: de 9 a 25 de janeiro de 2026.

Pontos de Coleta: pontos de alta circulação ou concentração de motoristas profissionais, como postos de combustíveis, centros de cargas, pátios reguladores, balanças rodoviárias, pontos de paradas em rodovias, entre outros.

LOCAL DA ABORDAGEM

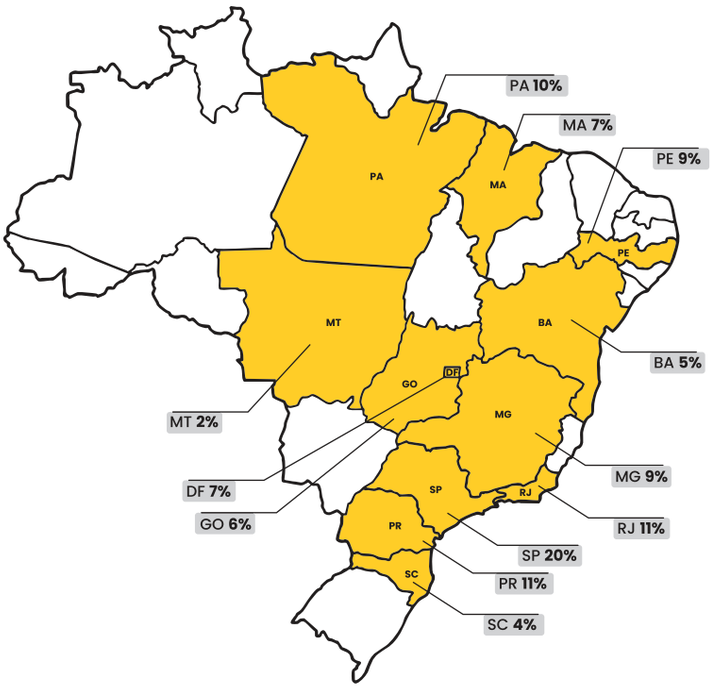


***Figura 1** – Local da abordagem*

A amostra se distribui nas regiões Sudeste (40%) e Nordeste (20%), seguidas por Centro-Oeste e Sul (15% cada) e Norte (10%). A predominância do Sudeste, especialmente, está alinhada à centralidade da região nos fluxos nacionais de mercadorias. A presença equilibrada das demais regiões, ainda que em menor proporção, contribui para a abrangência territorial do estudo e reduz vieses regionais extremos. O desenho da coleta em pontos de alta circulação de motoristas profissionais reforça a aderência empírica da amostra à realidade cotidiana da profissão. Assim, os resultados captam não apenas a diversidade regional, mas também as condições concretas de trabalho vivenciadas nos principais eixos rodoviários do país.

Instrumento de Coleta: questionário estruturado, previamente testado em campo, aplicado de forma presencial, por equipe treinada em um sistema on-line de pesquisa, com envio das respostas de forma automática.

Local de Base: Locais de residência dos motoristas profissionais.

A base residencial dos motoristas concentra-se majoritariamente no Sudeste (45%), seguida por Nordeste (15%), Centro-Oeste (15%), Norte (13%) e Sul (12%). A comparação entre local de abordagem e local de residência revela elevada mobilidade territorial, característica estrutural da profissão. Tal descolamento espacial indica que grande parte dos motoristas exerce suas atividades longe do domicílio por longos períodos, o que impacta diretamente a organização da vida familiar, o descanso e a saúde.

***Quadro 2** – Distribuição Amostra por Grandes Regiões de Base*

REGIÃO	FREQUÊNCIA	% DA AMOSTRA
CENTRO-OESTE	155	15%
NORDESTE	150	15%
NORTE	127	13%
SUDESTE	459	45%
SUL	124	12%
TOTAL	**1.015**	**100%**

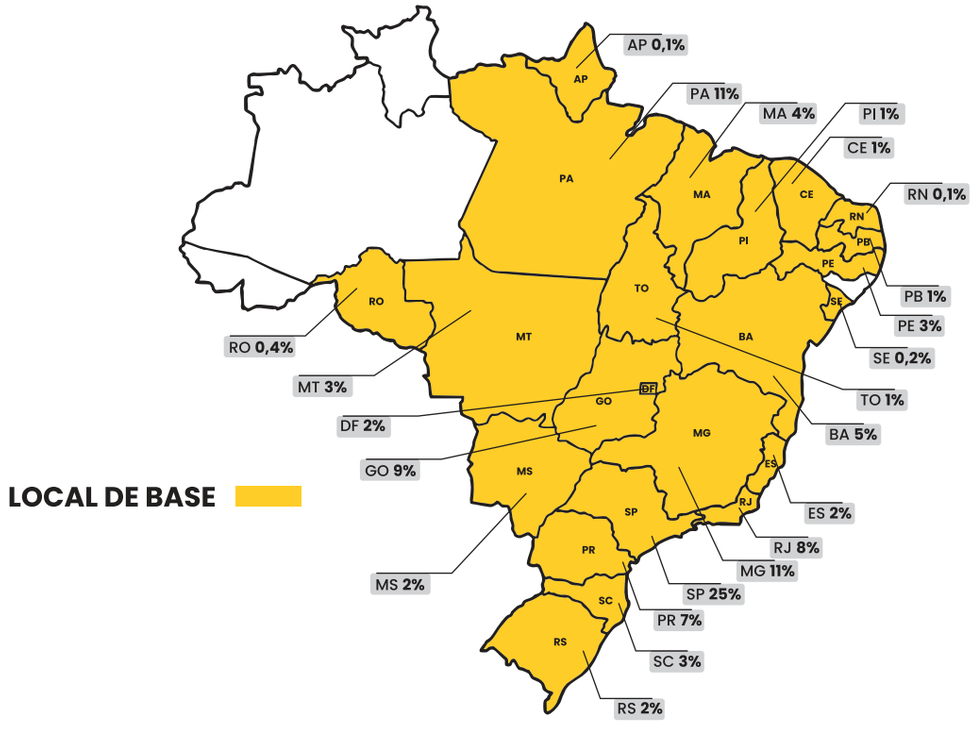


***Figura 2** – Local da base*

Análise de Dados: processamento estatístico com uso de softwares especializados para organização, cruzamento e interpretação dos resultados.



PERFIL DOS MOTORISTAS

O perfil identificado é majoritariamente masculino, evidenciando a baixa inserção feminina na atividade.

Do ponto de vista etário, observa-se forte concentração em faixas adultas intermediárias, combinada com um dado preocupante: apenas 4% dos motoristas têm menos de 30 anos, enquanto 7% possuem 60 anos e mais. Esse desbalanceamento etário indica envelhecimento progressivo da categoria e dificuldades de renovação geracional. A baixa entrada de jovens sugere perda de atratividade da profissão, possivelmente associada às condições de trabalho, à percepção de risco e à desvalorização social.

O perfil educacional concentra-se no ensino fundamental completo e incompleto.

Cerca de 90% dos motoristas possuem dependentes, o que amplia o impacto social das jornadas extensas e do afastamento prolongado do domicílio. Esses elementos configuram um quadro demográfico que exige atenção estratégica.

Na dimensão da saúde, a recorrência de termos cardiometabólicos e de estresse, como as comorbidades, doenças ou problemas de saúde é compatível com uma categoria envelhecida e submetida a rotina de alta demanda. Esse conjunto reforça que políticas de renovação geracional e proteção social devem atuar simultaneamente sobre valorização, condições de trabalho, descanso e acesso a serviços.

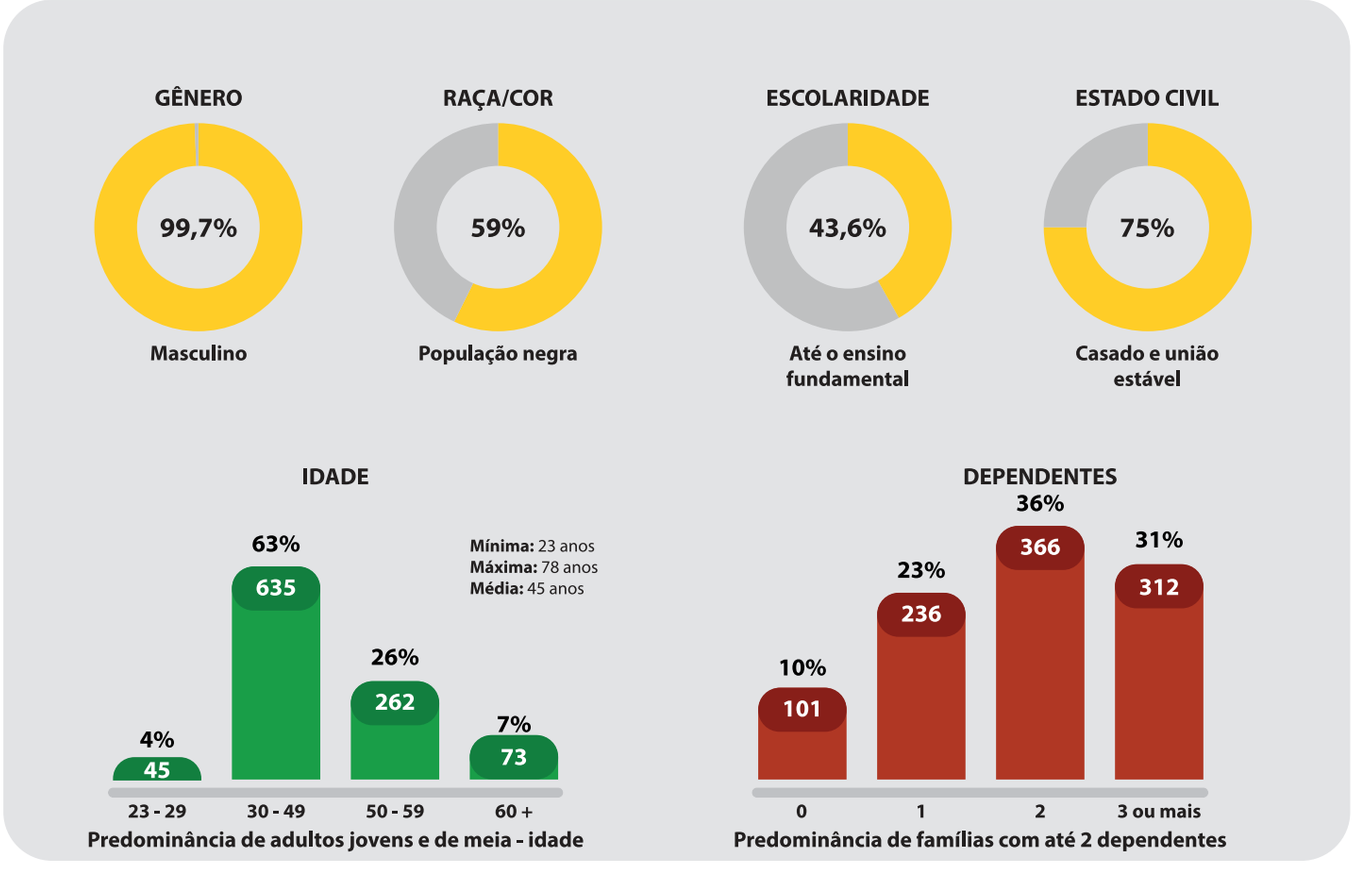


Figura 3 *– Infográfico Perfil dos Motoristas*

CARACTERÍSTICAS DA PROFISSÃO

O tempo médio em que o público entrevistado já está na profissão é de 17 anos, o que revela a elevada estabilidade ocupacional e forte identidade profissional. Entretanto, essa longevidade convive com sinais claros de desgaste: cerca de 60% dos motoristas afirmam não se sentirem valorizados.

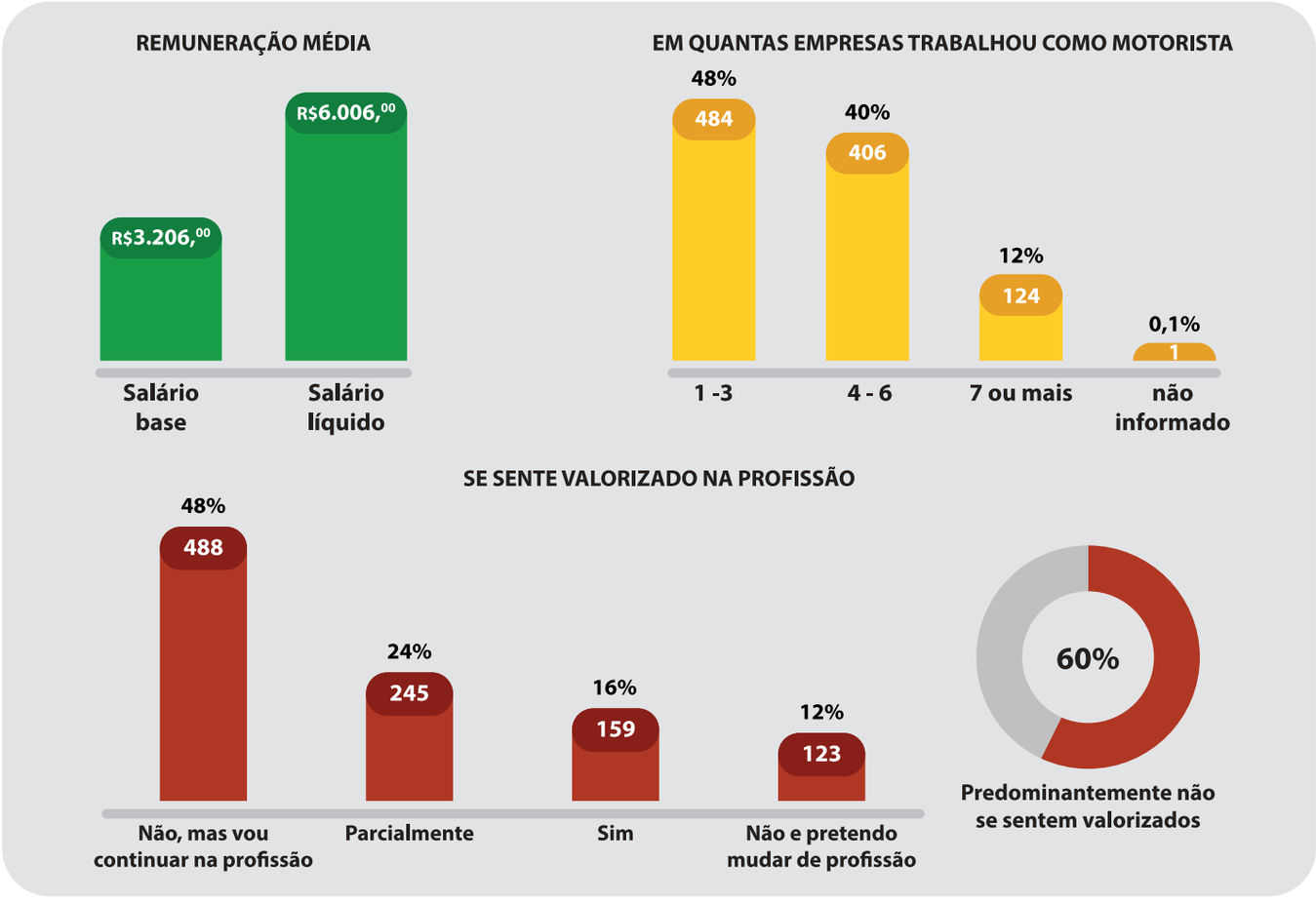


Figura 4 *– Infográfico Características da Profissão*

A **média das remunerações** básicas indicadas pelos respondentes foi de R$ 3.206,00 (três mil duzentos e seis reais) mensais, enquanto a remuneração líquida observada foi de R$ 6.006,00 (seis mil e seis reais).

A análise da **Comissão por Desempenho na Empresa** aponta que remuneração variável aparece ancorada em indicadores de produtividade. "PORCENTAGEM DO VALOR DO FRETE" lidera com 440 menções (43%), seguida de "POR KM RODADO" (209; 20%) e "BONIFICAÇÃO POR ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL" (176; 17%). A presença relevante de "NENHUM" (220; 22%) indica que parte dos motoristas não recebe remuneração variável ou não percebe regras claras.

Os resultados indicam que os **Benefícios** que as empresas oferecem evidencia uma percepção polarizada entre acesso e ausência de contrapartidas. O termo "NENHUM" é o mais frequente, com 547 registros (54%), sugerindo que uma parcela expressiva dos respondentes não reconhece a presença de benefícios, ou os considera

insuficientes para caracterizar melhora objetiva das condições de trabalho. Em contraste, aparecem com destaque benefícios protetivos: "PLANO DE SAÚDE" (347; 34%), "VALE-ALIMENTAÇÃO" (264; 26%) e "PLANO DENTÁRIO" (186; 18%). Esse padrão sugere heterogeneidade na oferta de benefícios no mercado e reforça a agenda de valorização e padronização de itens essenciais, sobretudo para ampliar atratividade, reduzir rotatividade e mitigar riscos ocupacionais.

Os **Atrativos na Profissão de Motorista** indicam combinação de motivadores econômicos e identitários. "RENDA COMPETITIVA" é o principal atrativo (581; 57%), em seguida surgem elementos de mobilidade e liberdade na estrada: "CONTATO COM DIVERSAS REGIÕES DO PAÍS" (356; 35%) e "CULTURAS/PAISAGENS" (356; 35%). Termos associados à autonomia também aparecem, como "LIBERDADE DE ESCOLHER COMER" (332; 33%) e "ONDE DORMIR" (332; 33%).

Os **Fatores de Afastamento da Profissão** evidenciam barreiras estruturais e simbólicas, "PRECONCEITO contra a classe" lidera as estatísticas negativas (706; 70%), seguido por "BAIXAS REMUNERAÇÕES" (590; 58%) e "CONDIÇÕES DE TRABALHO adversas" (513; 51%). A dimensão institucional aparece em "INSUFICIÊNCIA DE LEGISLAÇÃO e políticas públicas efetivas" (418; 41%) e "FALTA DE PERSPECTIVAS de crescimento" (391; 38%). O conjunto ajuda a explicar a baixa atratividade para jovens e recomenda políticas de valorização, infraestrutura e efetividade regulatória.

Fato importante observado na pesquisa é que a remuneração dos motoristas profissionais é vista inicialmente como atrativa, especialmente por trabalhadores com baixo nível de escolaridade que buscam rápida inserção no mercado, já que a percepção de “renda competitiva” se destaca como principal fator de entrada. Porém, essa atratividade se desfaz quando o salário é comparado às condições reais de trabalho.

Apesar de considerado competitivo, o valor não é visto como justo diante das longas jornadas, do tempo prolongado longe da família, das condições adversas nas estradas, da falta de estruturas adequadas de descanso e do acesso limitado à alimentação, higiene e cuidados básicos. Assim, o que inicialmente atrai torna-se motivo de frustração e desmotivação, pois a remuneração não compensa o desgaste físico, emocional e social da profissão.

As **Tecnologias e Mídias Digitais usadas Diariamente** evidenciam digitalização pragmática do trabalho. A mídia do “WHATSAPP” é disparado o termo mais frequente (991; 98%), mostrando centralidade com uma ferramenta de trabalho colaborativa e de comunicação em tempo real para profissionais do transporte. Em seguida aparece “RASTREADOR POR SATÉLITE” (627; 62%), também se destacam “APPS DO SETOR/TRANSPORTADORAS”, “EMBARCADORES” e “BUSCA FRETE” com a





CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO

A frota utilizada pelos motoristas concentra-se **majoritariamente em caminhões fabricados entre 2021 e 2026 (56%)**, embora ainda haja participação de **veículos anteriores a 2014 (13%)**. A predominância de caminhões com seis a nove eixos indica operações de carga pesada e longas distâncias, exigindo elevado esforço físico e mental do condutor. O tipo de implemento, com destaque para graneleiros e baús, reforça a versatilidade exigida da atividade.

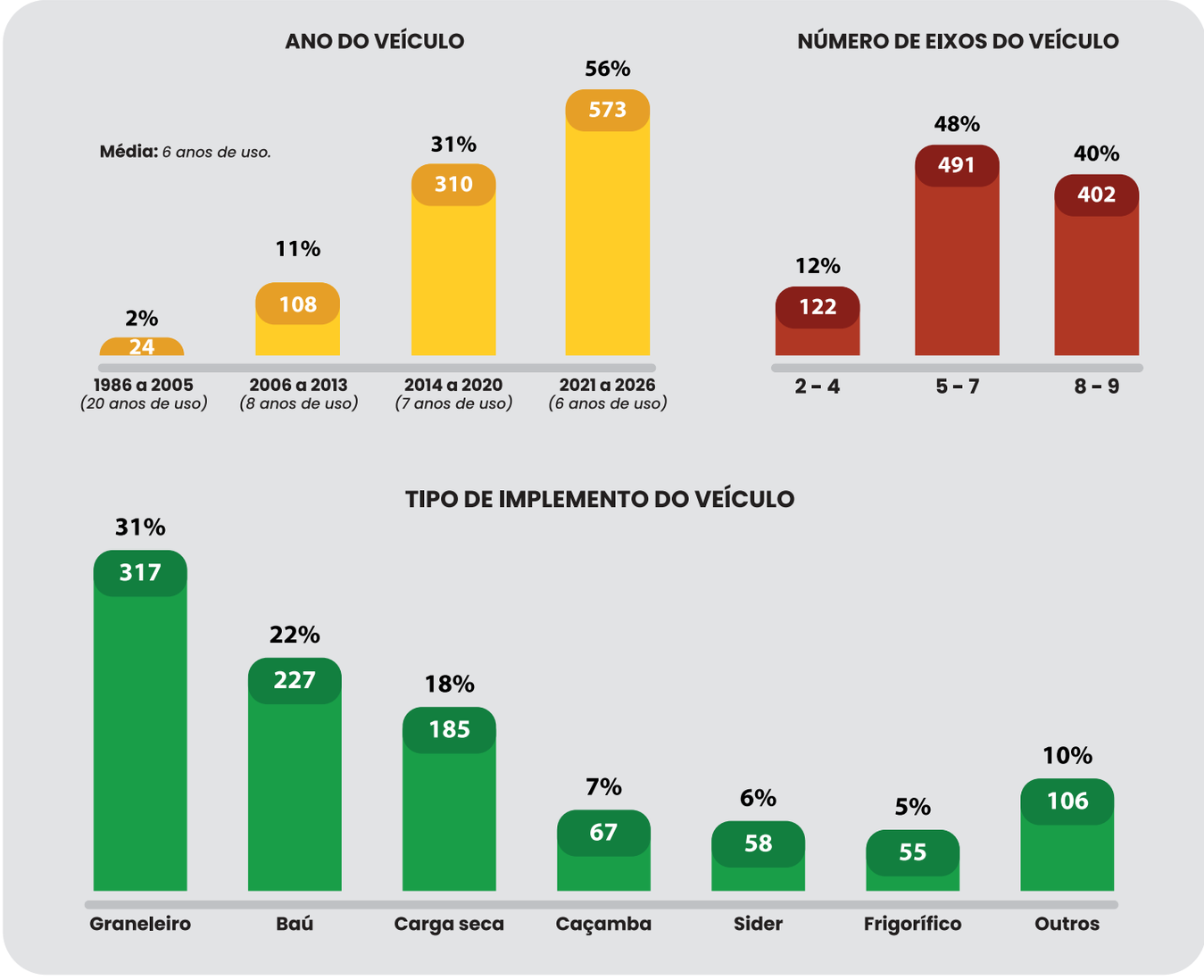


Figura 5 *– Infográfico Características do Veículo*



SEGURANÇA E INFRAESTRUTURA

Os dados revelam exposição significativa à sinistros de trânsito e violência patrimonial nos últimos cinco anos. Cerca de 18% dos motoristas afirmaram que já se envolveram em pelo menos um sinistro, enquanto 11% já foi vítima de roubo/furto de cargas, sendo que, em 2% delas com uso de violência.

No geral, as estruturas disponíveis para parada e descanso são consideradas precárias pelos profissionais que fazem uso delas, com avaliação média de 3,6, numa escala de 0 a 10, e uma predominância de avaliações péssimas ou ruins sobre essa questão (58%). As estruturas de carga e descarga seguem um padrão semelhante com 73% das avaliações com notas entre 0 e 5 e uma média de 3,7.

A insegurança é percebida como estrutural e recorrente, não episódica. Esse cenário compromete não apenas a integridade do trabalhador, mas também a eficiência logística e a segurança da carga. Os resultados reforçam a necessidade de políticas integradas de segurança viária e patrimonial.

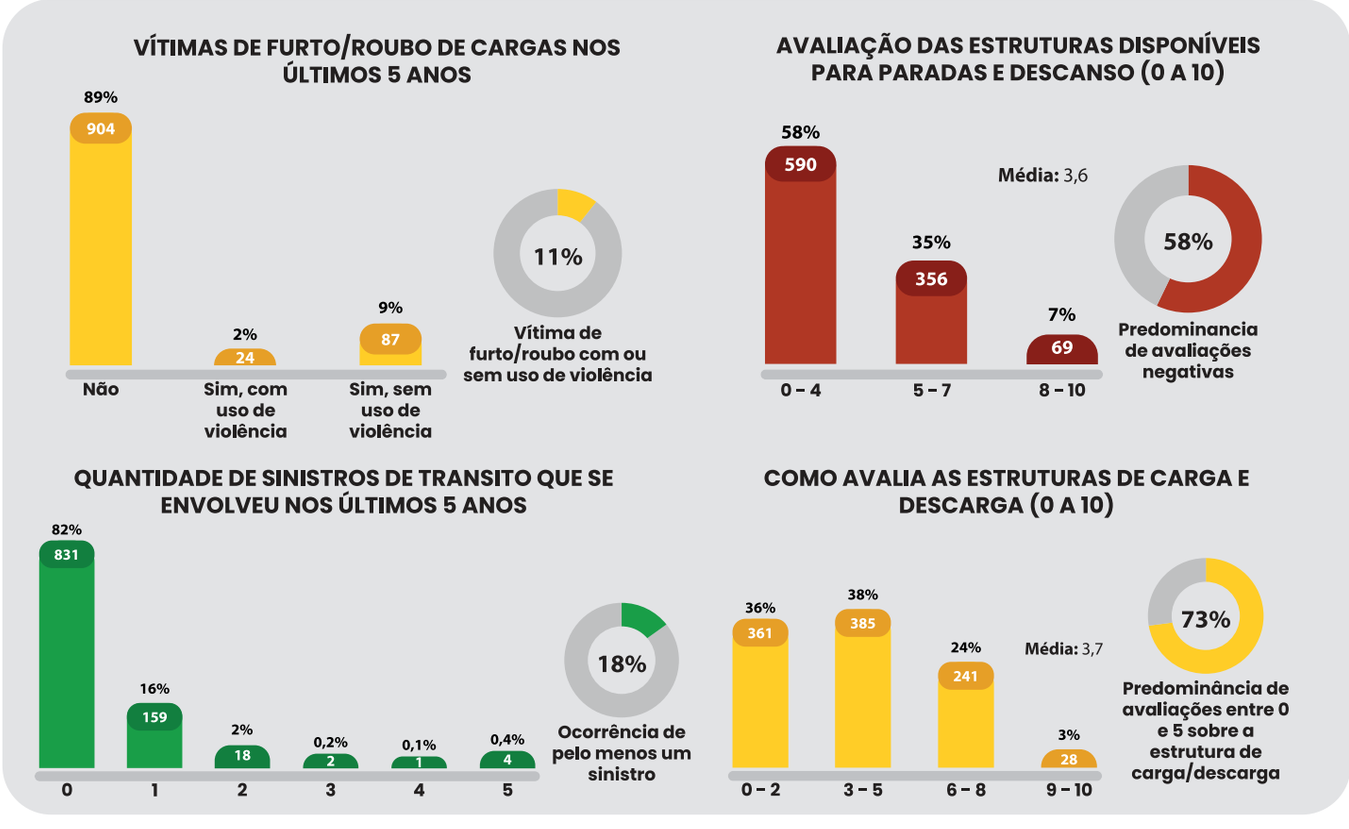


Figura 6 *– Infográfico Segurança e Infraestrutura*

Os motoristas profissionais, na sua maioria (57%), não utilizam as estruturas dos PPDs públicos ou privados certificados pelo Ministério dos Transportes. Apenas 7% desses profissionais conseguem utilizar as referidas estruturas diariamente.

Os respondentes da pesquisa também foram questionados sobre **Itens que acrescentariam em PPDs**. As respostas evidenciam que descanso e segurança dependem de infraestrutura básica.

Os itens mais citados são "PONTO DE ATENDIMENTO À SAÚDE" (691; 68%), "RESTAURANTE/LANCHONETE" (638; 63%) e "BANHEIRO/CHUVEIRO QUENTE" (573; 56%). Também se destacam itens como "BORRACHARIA" (530; 52%) e "ESPAÇO PARA ATIVIDADE FÍSICA" (515; 51%). O achado triangula diretamente com a efetividade da Lei nº 13.103/2015: sem estrutura adequada, o descanso obrigatório tende a ocorrer de forma precária.

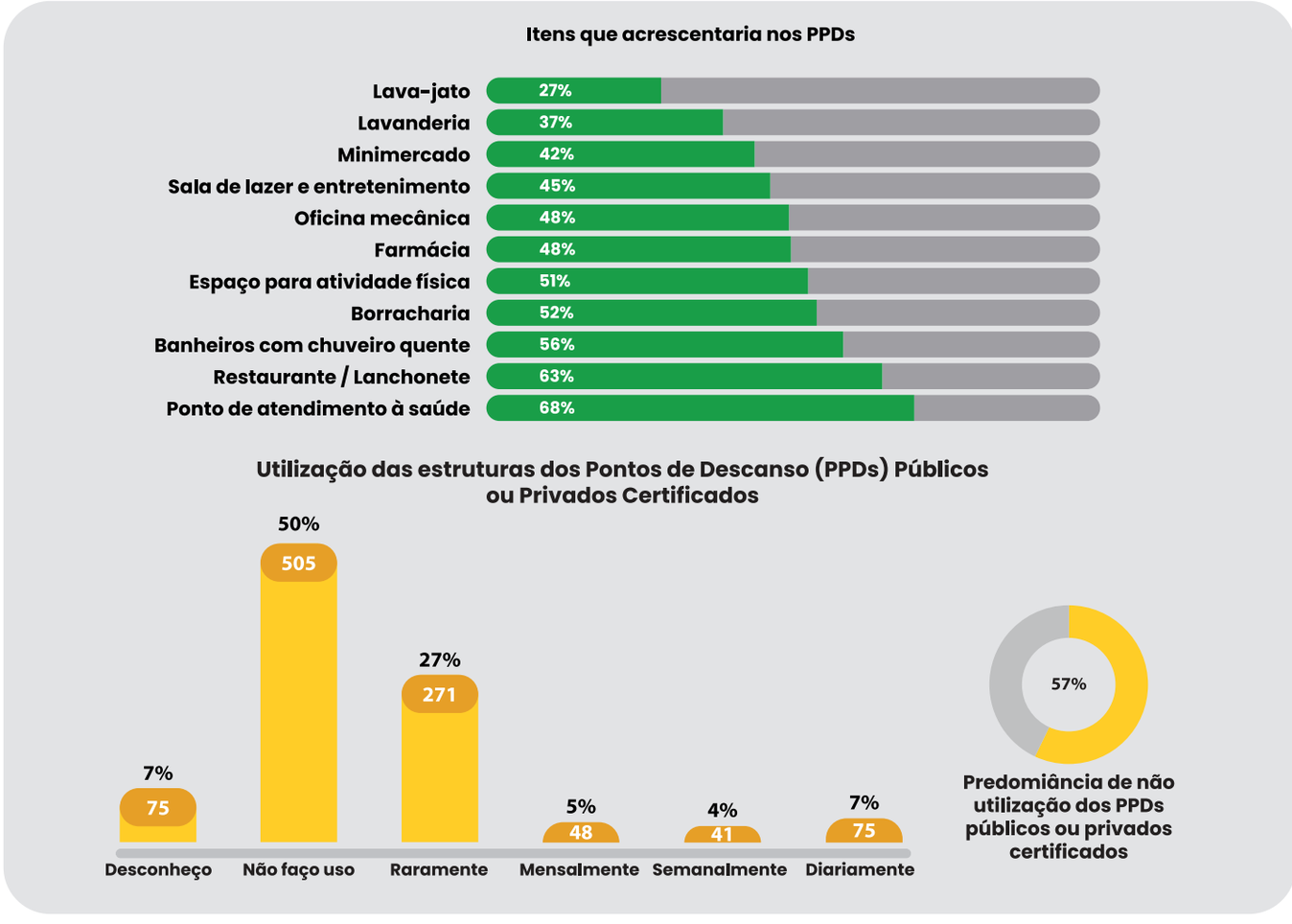
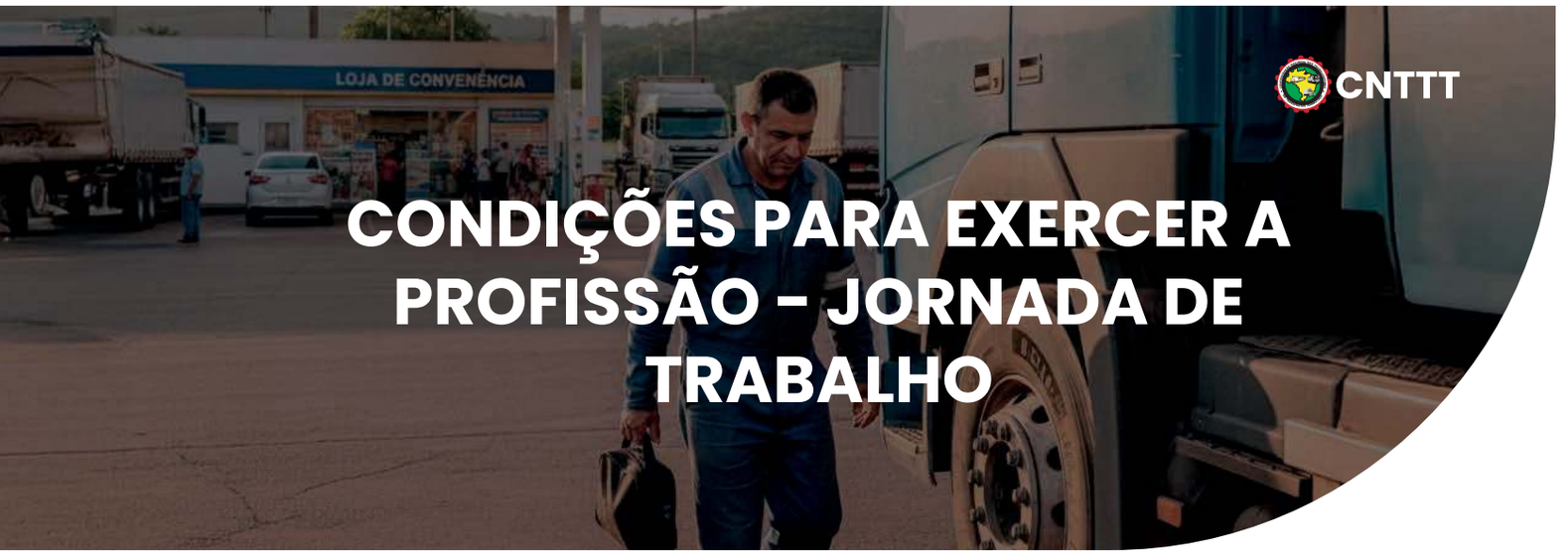


Figura 7 *– Infográfico Pontos de Parada para Descanso.*





CNTTT

CONDIÇÕES PARA EXERCER A PROFISSÃO - JORNADA DE TRABALHO

As rotinas dos profissionais pesquisados se mostram muito estressantes e desafiadoras, com cerca de 30% trabalhando mais de 27 dias por mês, sendo que 36% afirmaram que trabalham mais de 13 horas por dia, o que revela o descumprimento de normas relativas à saúde do trabalhador, CLT e segurança viária. Cerca de 24% permanecem mais de 20 dias consecutivos fora de casa, evidenciando forte impacto sobre a vida familiar e social.

Em relação às refeições, 80% dos motoristas afirmaram que preferem realizar uma pausa de apenas de uma hora para se alimentar. Uma questão extremamente crucial apontada pelos trabalhadores diz respeito ao apoio institucional nas estradas, 93% desses profissionais acha ser altamente importante o acesso a um canal de denúncia sobre condições adversas de trabalho.

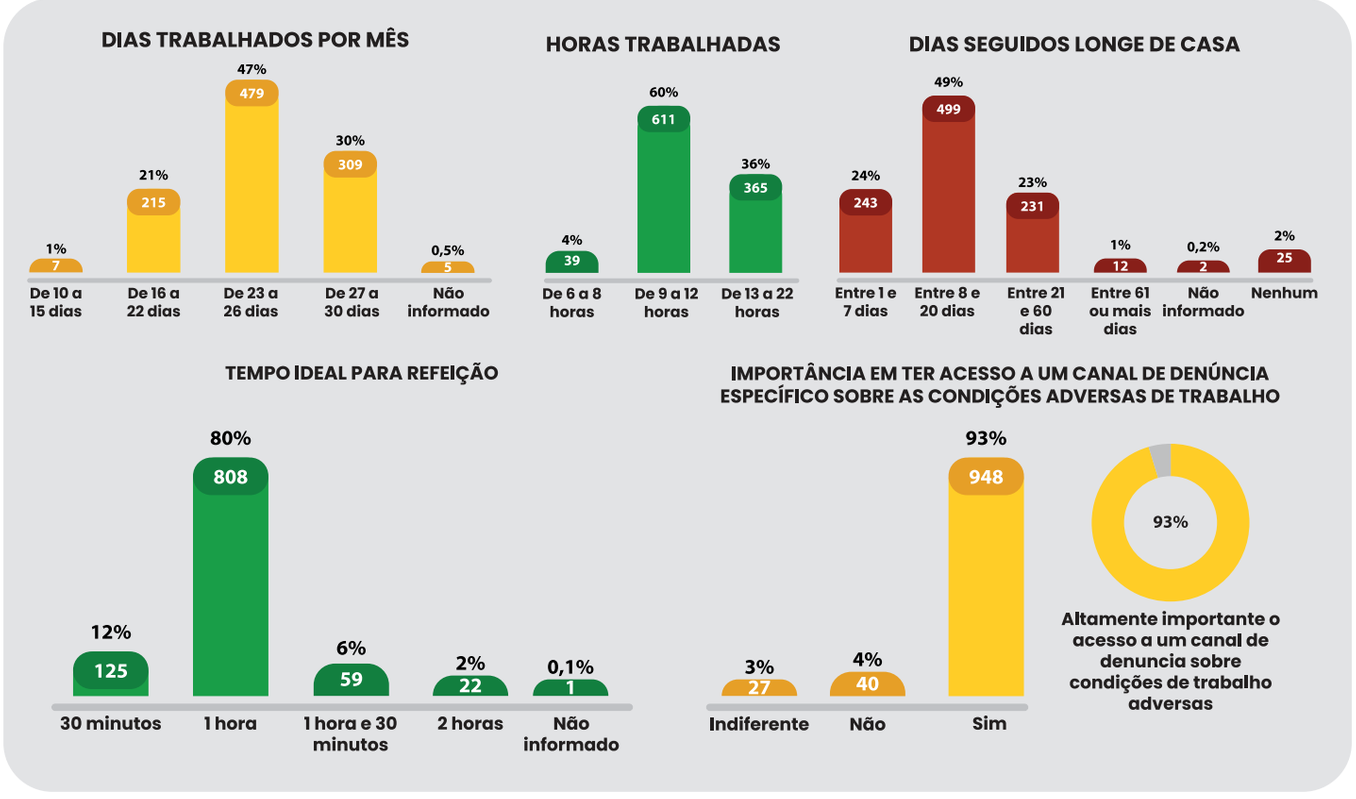


Figura 8 *– Infográfico Condições para Exercer a Profissão - Jornada de Trabalho*

Em contextos de jornadas extensas e longos períodos fora de casa, escalas imprevisíveis elevam o estresse e dificultam o descanso, especialmente quando combinadas a prazos rígidos e infraestrutura precária, criando um ambiente propício ao desgaste físico e mental. Esses elementos ressaltam a necessidade de revisar escalas, garantir transparência e pactuar com a representação laboral, evidenciando a jornada como eixo crítico das condições de trabalho no setor, a fim de presevar as normas atinentes aos controles de jornada e preservação da saúde física e mental dos trabalhadores.

Os longos períodos de espera em locais de carga e descarga também afetam sobremaneira as condições de trabalho dos profissionais e a competitividade do mercado de transporte rodoviário de cargas. De acordo com os respondentes, em cada 10 operações de carga e descarga, mais de 8 têm esperas superiores a 5 horas.

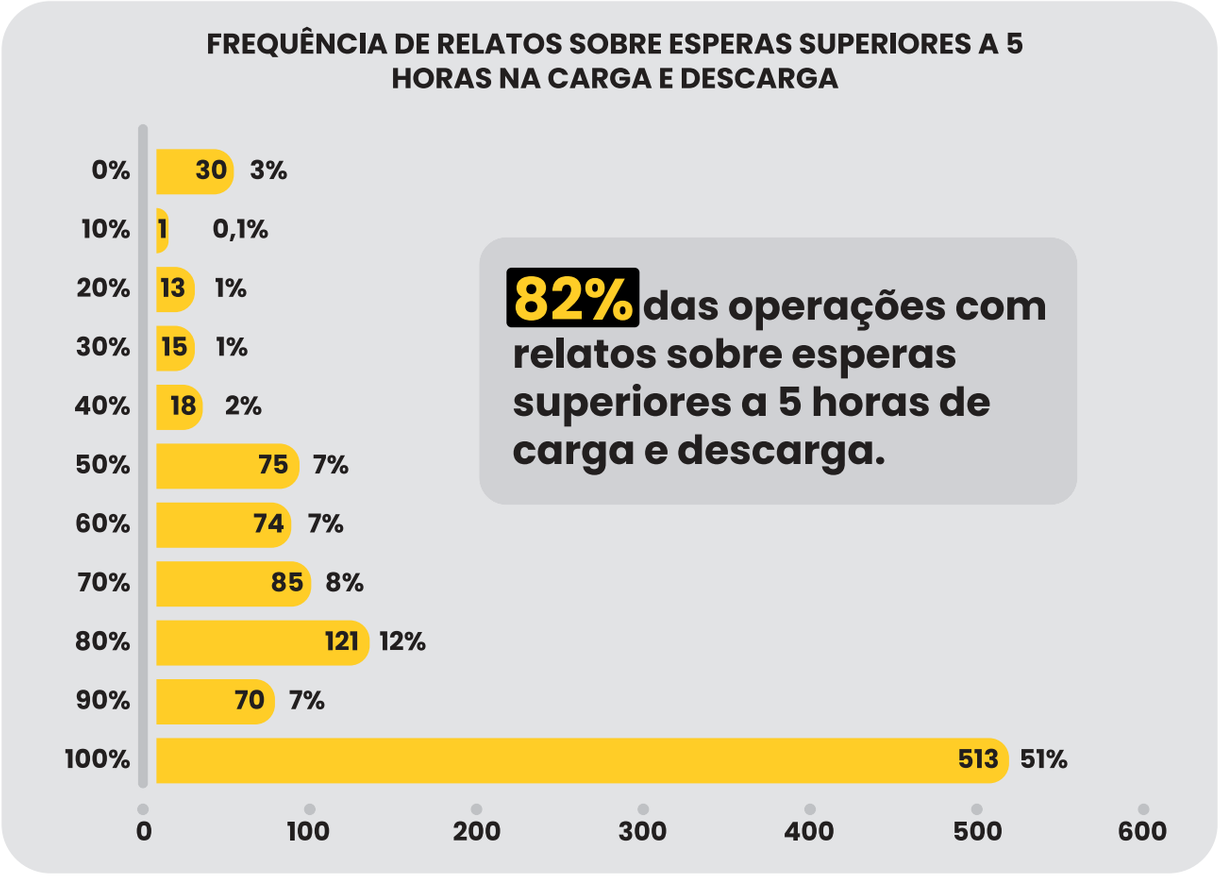
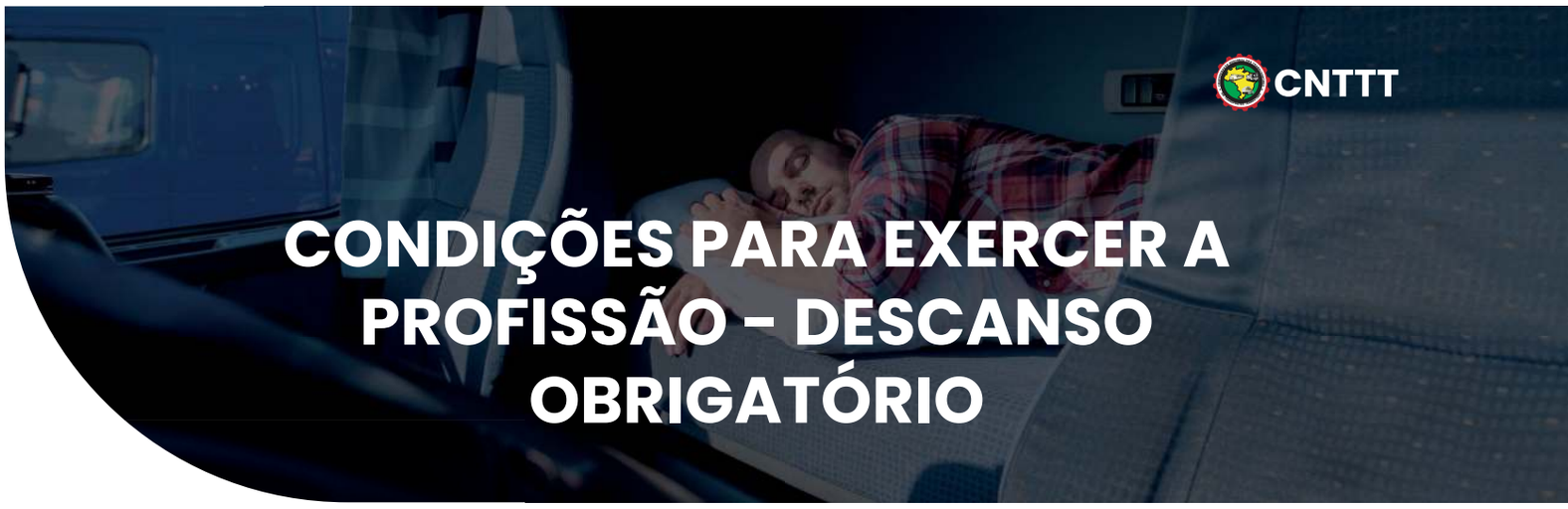


Gráfico 1 *-Espera para carga ou descarga*





CONDIÇÕES PARA EXERCER A PROFISSÃO – DESCANSO OBRIGATÓRIO

Os dados mostraram que 93% dos motoristas fazem o descanso obrigatório diário em postos de combustíveis, o que reforça a importância dessas estruturas disponíveis para os profissionais.

Quando questionados sobre a quantidade de horas consecutivas ideal para a realização do descanso diário, preponderou o fracionamento das horas 11 horas, com 58%; o descansando de 11 horas diretas contabilizando 42% das respostas válidas, o que revela que existem diversas variáveis que podem tornar as rotinas dos trabalhadores mais atrativas e condizentes com a realidade enfrentada nas estradas.

Outro dado interessante diz respeito à possibilidade de trabalho em revezamento ao volante com outro motorista nas viagens. Os dados apontam que 95% dos profissionais nunca trabalharam com revezamento com outro colega. Quando questionados sobre a opinião dessa modalidade de trabalho, as respostas foram predominantemente negativas, sugerindo rejeição ao modelo.

A Lei nº 13.103/2015 (Lei do Motorista) estabelece períodos mínimos de descanso diário e semanal, incluindo o Descanso Semanal Remunerado (DSR). Cerca de 81% dos profissionais preferem usufruir o descanso semanal remunerado ao final da viagem, em suas casas. Além disso, 84% sinalizaram médio ou alto nível de dificuldade para encontrar um local para cumprir o descanso diário.

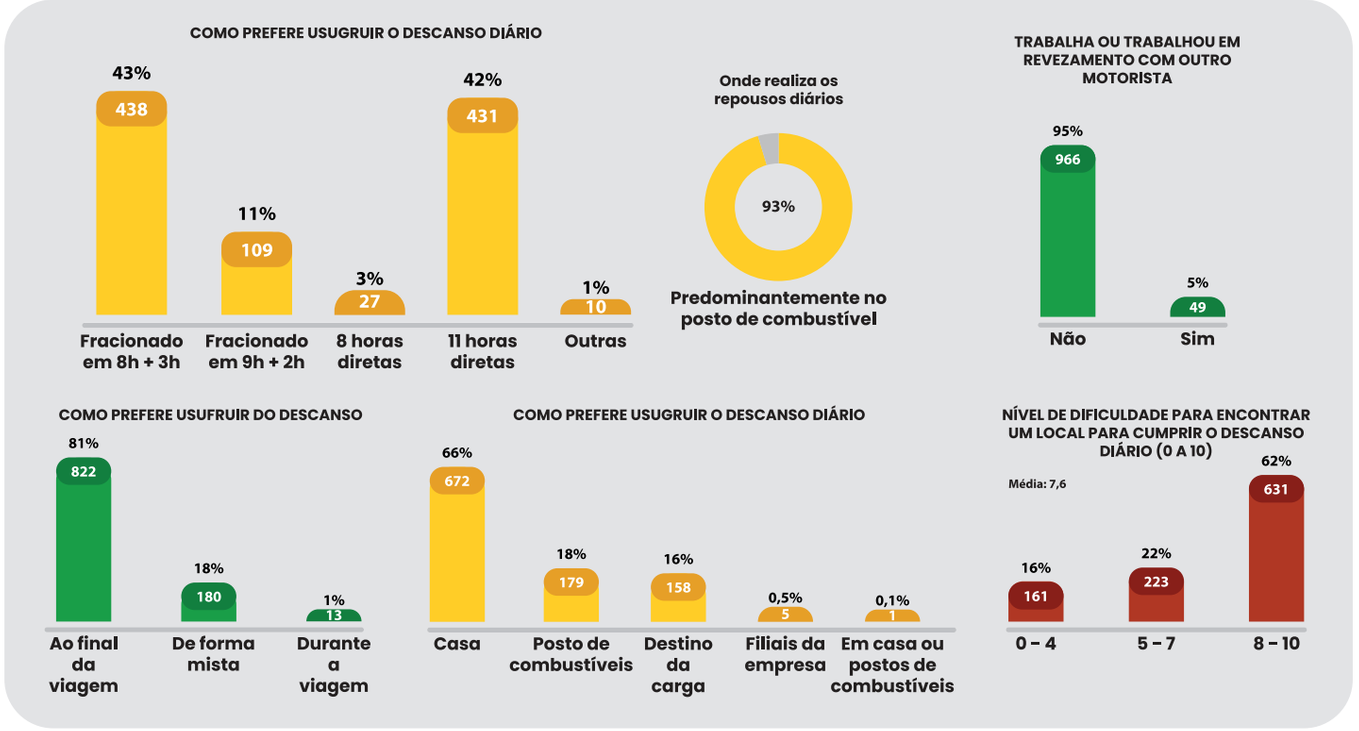


Figura 9 – *Infográfico Condições para Exercer a Profissão - Descanso Obrigatório*



SAÚDE DO MOTORISTA

Os indicadores de saúde revelam quadro preocupante: elevada taxa de sedentarismo (76%), alimentação irregular e a considerável realização de exames preventivos só quando está doente.

O dado positivo é que mais da metade dos profissionais informaram que fazem check-up preventivo no médico (55%), no dentista (51%) e por meio de exames de rotina (58%), isso muito impulsionados por políticas das empresas empregadoras, com essa porcentagem sendo bem elevada, se comparada às identificadas em pesquisas com profissionais autônomos.

A rotina de trabalho dificulta a adoção de hábitos saudáveis, com refeições requentemente realizadas em condições inadequadas e em número reduzido. Apesar disso, a maioria dos motoristas reconhece que tais práticas impactam negativamente sua saúde, indicando percepção clara do problema.

A combinação entre longas jornadas, descanso insuficiente e alimentação inadequada tende a produzir efeitos cumulativos ao longo da carreira, especialmente em uma categoria já envelhecida. Esses resultados reforçam a urgência de programas permanentes de promoção da saúde, articulados às políticas de trabalho e transporte.

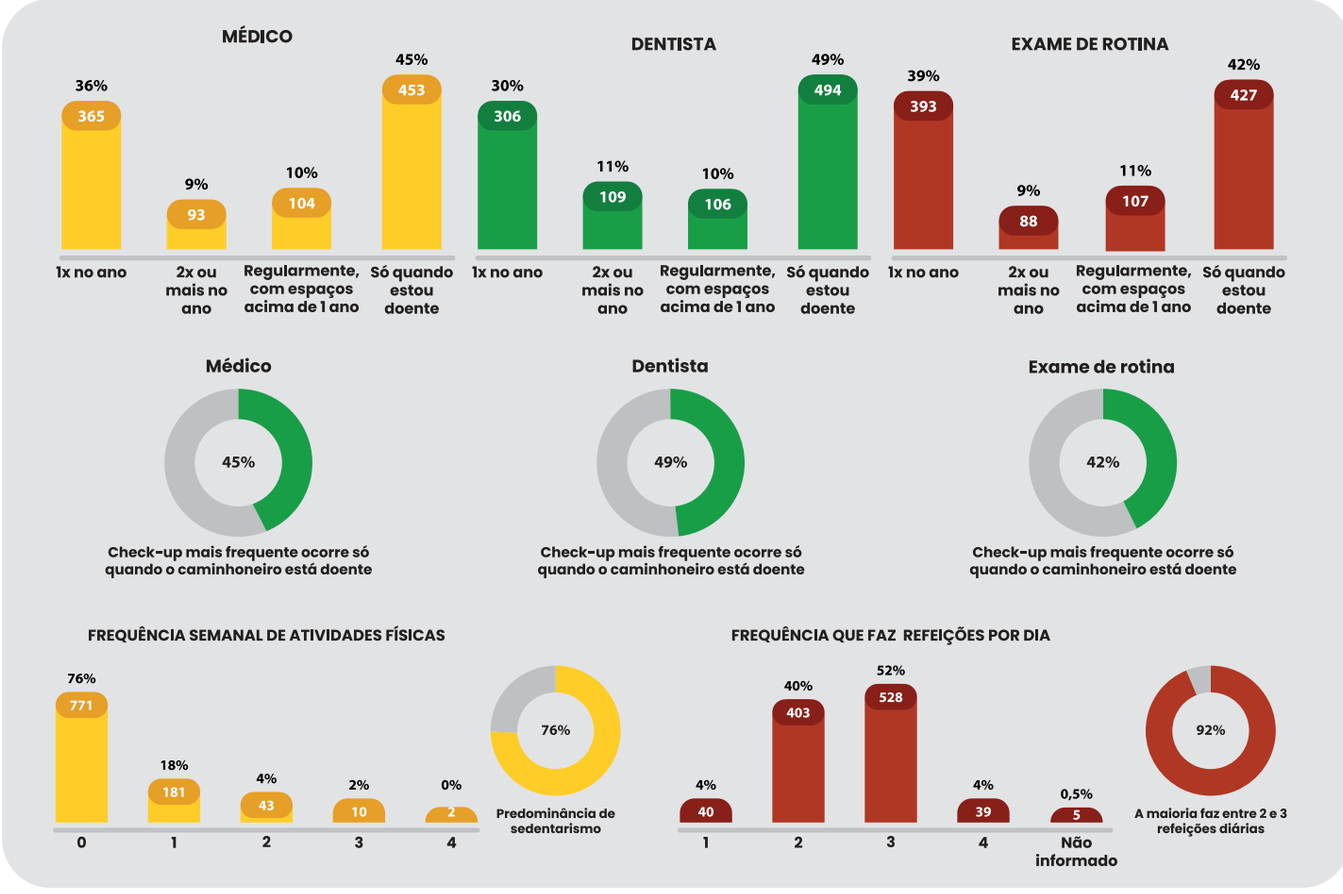


Figura 10 – *Infográfico Saúde do Motorista*

Quando questionados se os profissionais **Têm alguma Comorbidades Diagnosticada**, os dados apontam riscos cardiometabólicos e psicossociais. "PRESSÃO ALTA" (199; 20%), "ESTRESSE" (176; 17%), "SOBREPESO/OBESIDADE" (154; 15%) e "DIABETE" (123; 12%). A combinação é compatível com sedentarismo, alimentação irregular e descanso insuficiente. O achado recomenda rastreamento preventivo, ações de saúde mental e intervenções estruturais em pontos de parada (alimentação, atividade física e repouso).

Sobre **Uso de Substâncias Para Enfrentar a Rotina de Trabalho** sugere gestão de fadiga baseada em estimulantes usuais. "CAFÉ" domina (631; 62%), seguido por "ENERGÉTICO" (240; 24%) e "CIGARRO" (214; 21%). "REBITE" aparece (69; 7%), ainda que com menor frequência, e merece atenção por risco viário e à saúde. Apenas 326 respondentes (32%) afirmaram não fazer uso de nenhuma substância para enfrentar a rotina. A leitura institucional é que o uso aumenta quando o descanso é precário; ipor isso, ações preventivas devem atuar sobre a causa.

A saúde mental também foi objeto da pesquisa, quando questionados sobre **Ambientes ou Relações de Ameaça Psicológica**, os respondentes descrevem um mapa de tensão que extrapola crime comum e alcança interações formais do trabalho. "NA FISCALIZAÇÃO/POLÍCIA" é o ambiente mais citado (666; 66%), seguido por menções envolvendo "CLIENTES/EMBARCADORES/DESTINATÁRIOS DE CARGA" (400; 39%). Também aparecem "OUTROS USUÁRIOS DA VIA" (297; 29%) e "POSTOS DE CARGA/DESCARGA" (330; 33%). O achado reforça a necessidade de pontos seguros de parada, protocolos de abordagem e coordenação entre poder público, concessionárias e cadeia logística. Sobre essa parte do estudo, considera-se alarmante o fato de apenas 17,7% dos entevistados afirmarem que não sofrem nenhum abalo psicológico nos ambientes de trabalho.

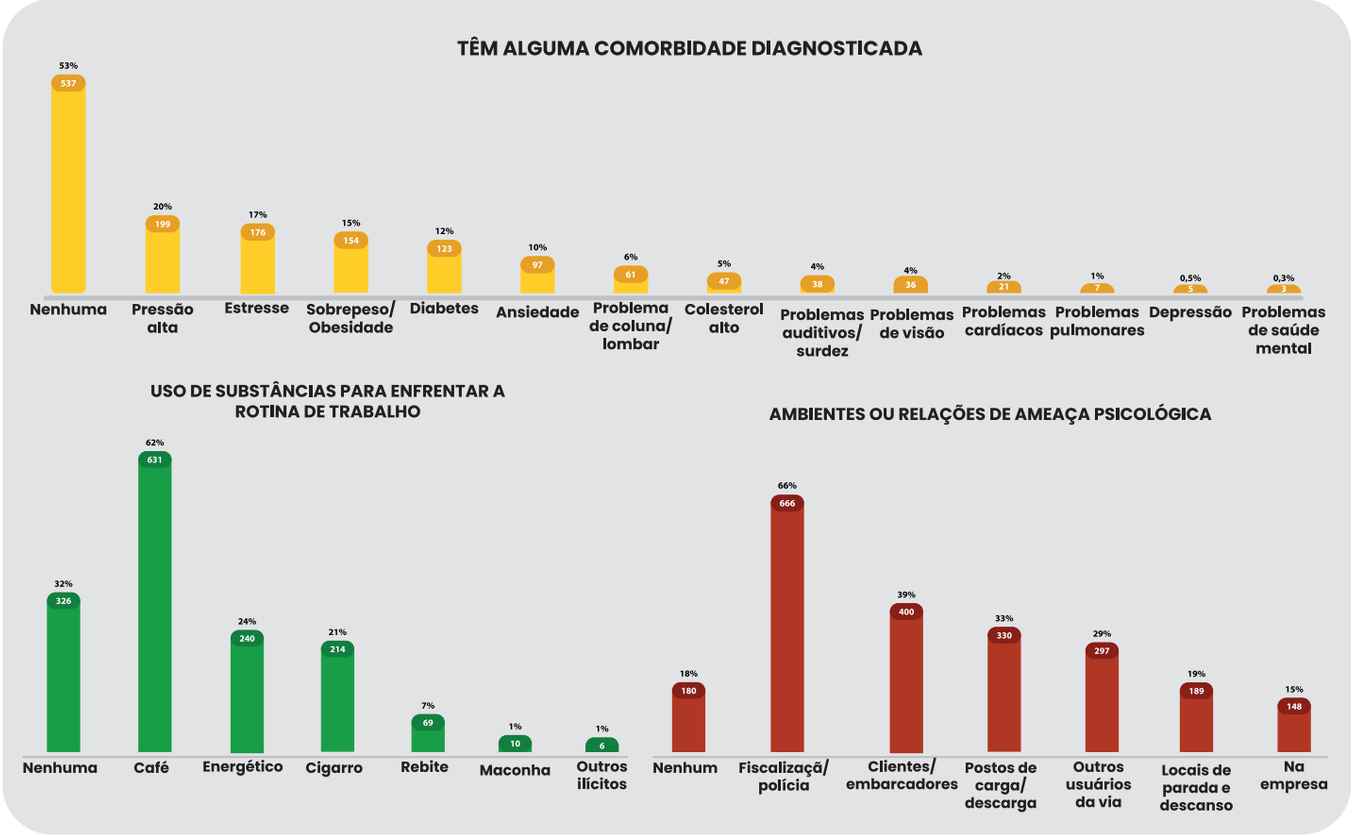


Figura 11 - *Infográfico de Integridade Física e Mental*



IMPLICAÇÕES PARA POLÍTICAS PÚBLICAS

Os achados da pesquisa apontam para a necessidade de políticas públicas intersetoriais, capazes de alinhar legislação, fiscalização e infraestrutura às condições reais de trabalho dos motoristas.

Em primeiro lugar, o envelhecimento da categoria e a baixa entrada de jovens demandam políticas de renovação geracional, incluindo programas de formação profissional, incentivos à qualificação e ações de valorização simbólica da profissão, articuladas aos sistemas de educação técnica e profissional.

No campo das condições de trabalho, os dados indicam a urgência de fortalecer a o cumprimento da jornada e ao descanso obrigatório. Esse fortalecimento deve ser acompanhado de investimentos públicos e parcerias com o setor privado para a ampliação e qualificação de pontos de parada e descanso, condição indispensável para a efetividade da norma legal.

No eixo da saúde, os resultados reforçam a necessidade de programas permanentes de promoção da saúde do motorista, integrando ações de prevenção, acesso a exames periódicos e estímulo a hábitos alimentares e de atividade física compatíveis com a rotina da profissão. Em consonância com a Política Nacional de Saúde do Trabalhador e da Trabalhadora, aplicada aos motoristas/caminhoneiros/transportadores, em um conjunto de diretrizes do SUS que visa promover a saúde e prevenir acidentes e doenças.

Por fim, a elevada percepção de insegurança exige políticas integradas de segurança viária e patrimonial, envolvendo órgãos de segurança pública, concessionárias de rodovias e entidades representativas da categoria, com foco na proteção do trabalhador e da carga.

De forma geral, a pesquisa oferece evidências empíricas sólidas para subsidiar a formulação e o aperfeiçoamento de políticas públicas voltadas aos motoristas profissionais do transporte rodoviários de cargas, destacando que o principal desafio não está na ausência de normas, mas na sua efetiva implementação.





Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres

SCN Quadra 1, Bloco "E", Salas 1713 a 1716 - Edifício Central Park,
CEP: 70711-903 - Brasília/DF. Telefone: (61) 3224-5011

cnttt@cnttt.org.br

CNTTT

CNTTT

CNTTT

CNTTT

CNTTT