

ROTATIVIDADE E SALÁRIOS NO MERCADO DE TRABALHO PARA MOTORISTAS DE CAMINHÃO NO BRASIL: UMA ANÁLISE COM DADOS DO CAGED E RAIS DE 2007 A 2019

Victor Haselmann Arakawa

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas
Agência Nacional de Transportes Terrestres

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a evolução do mercado de trabalho para motoristas de caminhão (rotas regionais e internacionais), desde janeiro de 2007 até abril de 2019, à luz da taxa de rotatividade, diferença salarial entre admitidos e desligados e o crescimento econômico no período. Destaca-se o possível impacto da paralisação dos transportadores rodoviários de cargas e a criação da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas sobre a demanda de embarcadores e empresas de transporte de cargas por motoristas de caminhão. Os resultados obtidos indicam que houve um ciclo no mercado de trabalho para motoristas de caminhão, que está diretamente ligado ao crescimento econômico do país. Não foi possível identificar se houve escassez de mão-de-obra durante o período analisado, mas foi possível identificar uma tendência de aquecimento no mercado após a paralisação que afetou o mercado de transporte rodoviário de cargas em 2018.

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the evolution of the labor market for truck drivers (regional and international routes), from January 2007 to April 2019, in light of the turnover rate, wages and economic growth in the period. It is worth noting the possible impact of the paralyzing of road haulage shutdown and the creation of the National Minimum Freight Policy on the demand of shippers and cargo transport companies by truck drivers. The results obtained indicate that there was a cycle in the job market for truck drivers, which is directly linked to the economic growth of the country. It was not possible to identify whether there was a shortage of labor during the period analyzed, but it was possible to identify a warming trend in the market after the strike that affected the road haulage market in 2018.

1. INTRODUÇÃO

O setor de transporte rodoviário de cargas passou por grandes oscilações na última década, acompanhando, em grande parte, o movimento de crescimento e retração da economia brasileira, visto que o setor está ligado a praticamente todas as etapas do setor produtivo, desde o produtor até o consumidor final.

O transporte rodoviário de cargas é formado por transportadores rodoviários remunerados de cargas, cuja atividade é regulamentada pela Lei nº 11.442/2007 e Resolução ANTT 4.799/2015, e pelo transportador rodoviário de carga própria. Este segundo agente é composto pelo proprietário da carga que exerce a atividade de transporte sem a cobrança de frete destacado do valor final da mercadoria.

A atividade de transporte é fortemente dependente da terceirização operacional. Os embarcadores (ou destinatários da carga), em geral, demandam empresas de transporte de cargas para efetuar a logística da sua produção, enquanto estes, por sua vez, subcontratam outras empresas, cooperativas ou transportadores autônomos de cargas como forma de suavizar a questão da sazonalidade e inelasticidade da oferta. Aqueles embarcadores (destinatários) que optam pela verticalização da sua estrutura, absorvendo a atividade de transporte no serviço prestado, acabam tendo que investir em frota própria e na contratação de mão-de-obra especializada, neste caso, motoristas de caminhão e pessoal de apoio.

Um choque adverso pode alterar positivamente o incentivo dos agentes a optar pelo transporte de carga própria, ao invés de contratar uma empresa de transportes, deslocando a curva de demanda no mercado de transporte. Em outros casos, a empresa de transporte de cargas pode escolher investir em frota própria ao invés de subcontratar transportadores autônomos e seus veículos. Uma vez que o investimento em frota requer contratação de motoristas, supõe-se que a dinâmica do mercado de trabalho de motoristas de caminhão seja influenciada pelos incentivos no mercado de transporte rodoviário de cargas.

O objetivo deste artigo é analisar a evolução do mercado de trabalho para motoristas de caminhão (rotas regionais e internacionais), no período compreendido entre janeiro/2007 e abril/2019, em face do crescimento econômico registrado no período, incentivos, dos eventos de paralisação ocorridos em 2015 e 2018, e a publicação da Medida Provisória nº 832/2018, convertida na Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, regulamentada pela Resolução ANTT nº 5.820/2018. Por meio da análise de indicadores da diferença salarial relativo dos profissionais admitidos e desligados e da taxa de rotatividade mensal, pretendemos estudar a tendência no mercado de trabalho ao longo do tempo, à luz do crescimento econômico.

Por fim, o objetivo secundário deste artigo é avaliar como se deu a variação nos indicadores de trabalho antes e depois da paralisação nacional dos transportadores rodoviários de cargas ocorridos no período em análise, a primeira em fevereiro de 2015 e a segunda, em maio de 2018.

Para alcançar os objetivos propostos, este artigo se encontra estruturado da seguinte forma: além das considerações iniciais desta introdução, a segunda seção discorre sobre o mercado de trabalho para motoristas de caminhão e o mercado de transporte rodoviário de cargas em geral; na seção seguinte, apresenta-se os indicadores propostos para a taxa de rotatividade e de salários utilizados para estudar o mercado; a próxima seção busca avaliar os resultados encontrados e; por fim, na quinta seção, temos algumas considerações finais.

2. DEMANDA POR MOTORISTAS DE CAMINHÃO E TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE CARGAS

A ocupação de motorista de caminhão possui barreiras de entrada, sendo a principal delas, a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) com categoria “C” ou “E”, apesar disso, de acordo com dados obtidos do Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH), em Abril de 2019 existiam aproximadamente 4,7 milhões de condutores habilitados nas categorias mencionadas, o que representa 6% da população com habilitação para dirigir veículos (BRASIL, 2019).

A profissão é regulamentada pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre diversos assuntos ligados à categoria, como direitos, garantias, restrição de jornada de trabalho e exame toxicológico. Campos (2015) aponta os direitos adquiridos pelos motoristas profissionais de carga com a lei: acesso gratuito a programas de formação e qualificação profissional, amparo do Sistema Único de Saúde para enfermidades acometidas da atividade, prestação de serviços de medicina ocupacional pública ou privada, não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente de ações de terceiros, ter a jornada de trabalho controlada e ter seguro custeado pelo empregador.

O transportador autônomo de cargas (TAC), diferente do motorista profissional, não está sujeito à Lei nº 13.103/2015, mas possui outras barreiras, que incluem: aprovação em curso específico regulamentado pela ANTT, posse de ao menos um veículo automotor de cargas e inscrição no Registro Nacional de Transportadores de Cargas (RNTRC) (BRASIL,2015) e cumprimento da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que trata do Vale-Pedágio obrigatório, além da Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que trata do piso mínimo de fretes no transporte rodoviário de cargas.

De acordo com a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), que contempla informações estatísticas da atividade trabalhista no país, mantido pelo Ministério da Economia, havia cerca de 760.652 motoristas de caminhão¹ com vínculo ativo em dezembro de 2017, dos quais 39% estavam vinculados a empresas de transporte de cargas, o restante estava vinculado a empresas de outros ramos de atividade. No mesmo período, a ANTT registrou 434.992 transportadores autônomos de cargas, 132.730 empresas de transporte de cargas e 304 cooperativas de transporte de cargas ativos no RNTRC.

A quantidade de motoristas de caminhão no mercado é aproximadamente 75% superior à quantidade de transportadores autônomos. Como a inscrição no RNTRC possui validade de cinco anos, e o transportador não possui ônus ao deixar a atividade sem comunicar a Agência, não podemos descartar a possibilidade da quantidade de transportadores ativos no RNTRC ser superdimensionada. Com isso, a proporção de motoristas e transportadores autônomos tende a ser maior que a calculada acima.

3. INDICADORES DO MERCADO DE TRABALHO

O mercado de trabalho reage de maneiras muito além da acomodação do preço e da quantidade, a depender da rigidez de salários, escassez de oferta de trabalhadores e outros fatores externos, além do próprio tempo necessário para a convergência a um novo ponto de equilíbrio. A existência de tantos fatores dificulta a análise do mercado de trabalho apenas pelo mecanismo de preços.

A rotatividade na economia brasileira é elevada, e setores como comércio e serviços apresentam alta taxa de realocação de emprego, sendo que estes setores são responsáveis por grande parte da rotatividade agregada no país, como aponta Corseuil et. al. (2002). Os autores frisam, ainda, que um mercado de trabalho muito flexível pode tanto sugerir eficiência alocativa, quanto gerar insegurança para os trabalhadores. Além disso, soma-se ao fato de que, a alta rotatividade acaba por reduzir o acúmulo de capital humano por parte dos trabalhadores.

De acordo com os resultados obtidos por Filho e Santos (2013), a taxa de rotatividade varia entre as regiões do Brasil. As regiões Norte e Nordeste apresentam taxas de 62% e 60%, respectivamente, enquanto as regiões Sul e Sudeste registram taxas de 87% e 97%, acima da média de 82% em 2010, fatos explicados pela maior dinamicidade das regiões mais ricas do país. O trabalho dos autores também sugere que a taxa de rotatividade é maior das empresas de pequeno porte, assim como atinge mais os trabalhadores mais novos e os de menor escolaridade.

A taxa de desemprego no Brasil atingiu seu auge recente em 2003, mas, devido à dinâmica

¹ Considerou-se apenas as pessoas ocupadas sob o código CBO nº 782510 referente a “motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais).

favorável no mercado de trabalho, diminuiu desde então, até seu patamar mais baixo, em 2013, e permaneceu baixo durante o período 2010-2013. Após 2007, a taxa de rotatividade apresentou ligeira tendência de alta no mercado de trabalho nacional, sendo que a maioria dos desligamentos ocorrem a pedido do empregado, motivado pelo aquecimento da economia a atraído por salários melhores (Summa, 2014).

A Taxa de rotatividade é uma medida de fluxo de trabalho bastante difundida e utilizada em estudos de criação, destruição e realocação no mercado de trabalho como Orellano e Pazello (2006), Filho e Santos (2013) e Corseuil et. al. (2002). A métrica construída neste trabalho foi baseada naquela proposta por Nascimento (2011), a taxa de rotatividade compreende a razão entre a soma de admitidos e desligados em um dado mês e o estoque total de trabalhadores naquele mesmo mês.

Para cumprir com nossos objetivos, estimou-se o estoque de motoristas no período utilizando os dados de fluxo de admitidos e desligados informados no CAGED para o período de janeiro de 2007 a abril de 2019. O saldo líquido de contratações foi adicionado ao estoque de trabalhadores da RAIS 2017, considerando apenas os indivíduos com vínculo ativo em 31 de dezembro, permitindo estimar o estoque mensal de motoristas ao longo de todo o período².

Em casos de excesso de oferta de mão-de-obra, *ceteris paribus*, a taxa de rotatividade também pode se mostrar alta, se as empresas perceberem a chance de substituir empregados para diminuir o custo com folha de pagamento. Em um cenário de desaquecimento econômico severo, no entanto, as empresas poderão escolher desinvestir em capital humano e eliminar o custo, ao invés de substituir a posição por outra de menor magnitude.

A princípio, é fundamental destacar que a dinâmica do mercado de trabalho estudado aparenta um forte padrão sazonal, com saldo positivo para admitidos até o mês de abril, e o mês de dezembro apresentando o maior número de desligamentos em relação à média. Com isso, optamos por utilizar um método para dessazonalizar a série com o objetivo de isolar a tendência das variáveis. Dessa forma, calculamos a média móvel de 12 meses para a taxa de rotatividade e para a diferença salarial entre admitidos e desligados.

A Figura 1 mostra a distribuição do fluxo de admitidos e desligados conforme o mês do ano, considerando todo o período. O mês de dezembro é o que apresenta maior distanciamento, com uma quantidade média de trabalhadores desligados muito superior à média de admitidos. O mês de abril, por sua vez, concentra a maior média de admitidos, com relação aos desligados.

² Os dados do CAGED e da RAIS utilizados neste trabalho foram extraídos dos microdados disponibilizados publicamente pelo Ministério da Economia em: <<ftp://ftp.mtpps.gov.br/pdet/microdados/>>

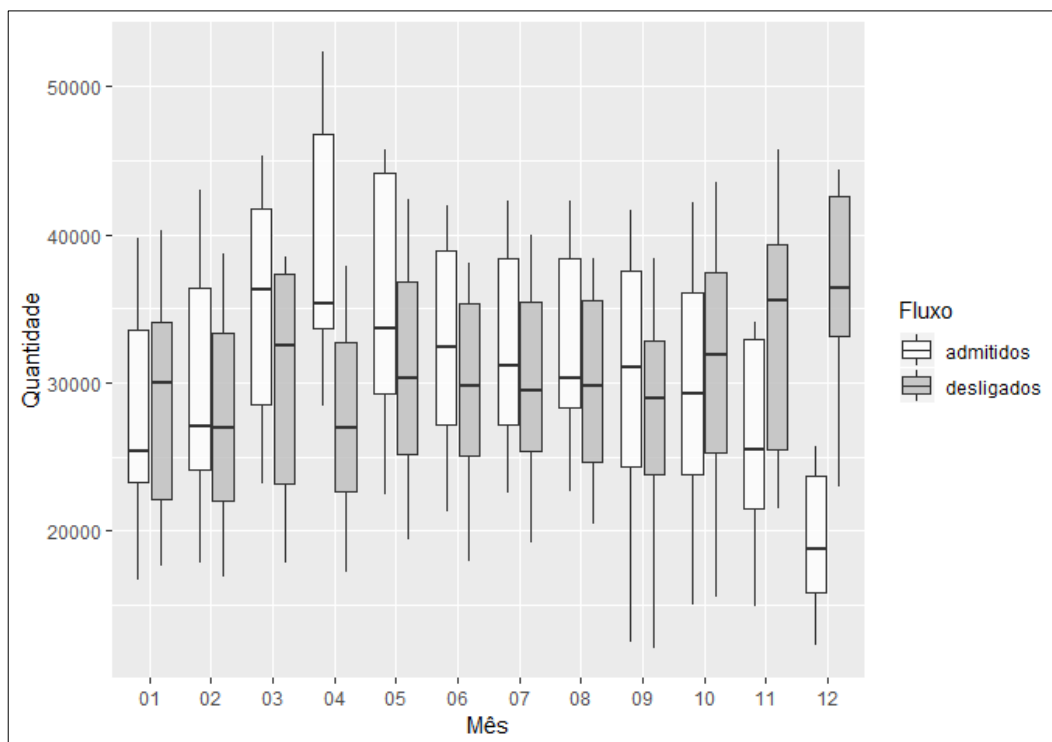


Figura 1: Distribuição mensal de admissões e desligamentos de motoristas de caminhão com emprego formal. CAGED janeiro/2007 a abril/2019. Fonte: Elaboração Própria

Neste estudo utilizamos o indicador da diferença salarial entre admitidos e desligados como medida do mecanismo de ajuste salarial. Nascimento (2011) afirma que o salário médio dos admitidos é menor que o salário médio dos desligados, geralmente pelas características de experiência profissional inferior dos primeiros ou porque aceitem um salário menor em busca de emprego, gerando redução de custos ao empregador. O autor destaca que, em cenários de escassez de mão-de-obra, a trajetória da diferença salarial tende a ser ascendente, ao passo que a rotatividade também se revela alta, explicada pela competição das empresas por trabalhadores.

A série de salários foi deflacionada utilizando o IPCA para o período, calculando o salário médio de admitidos e desligados a preços de abril/2019. De acordo com o CAGED de abril/2019, o salário médio dos admitidos ficou em R\$1.814,53 e dos desligados, em R\$1.883,84. O salário médio do motorista, considerando o estoque de empregados no período, é de R\$2.231,15. A figura 2 mostra que o salário real possui uma tendência de crescimento ao longo do tempo, ao passo que houve um deslocamento no ganho real do trabalhador durante o ano de 2015.

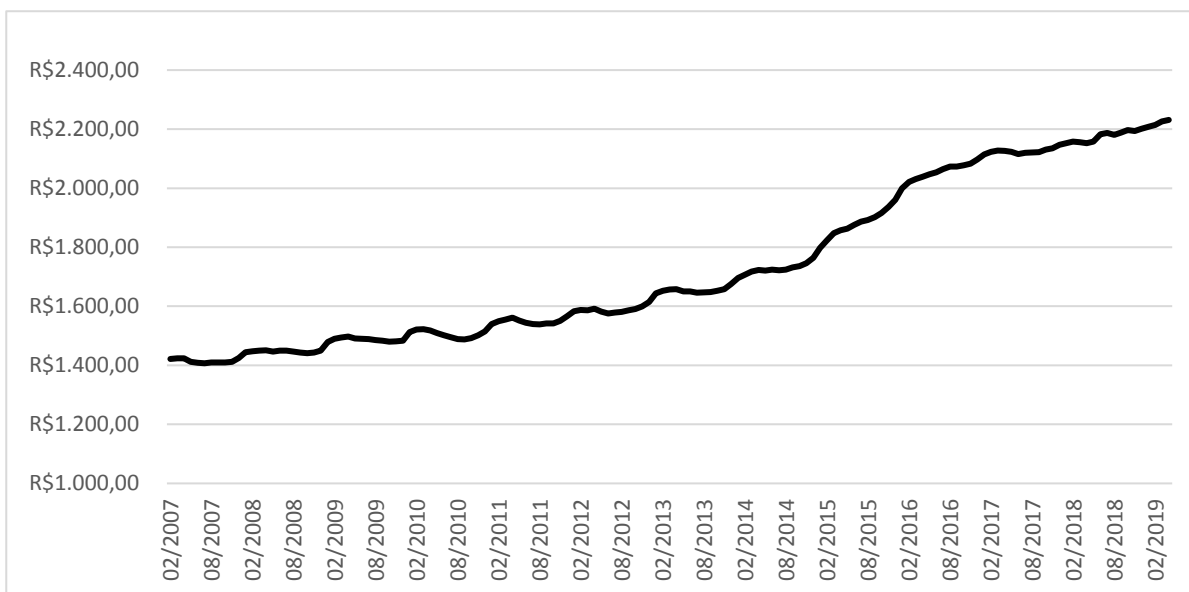


Figura 2: Evolução do salário real médio de motoristas de caminhão corrigido pelo IPCA (Preços de Abr/2019)

O método de análise dos indicadores de emprego seguirá o proposto por Nascimento (2011) em seu trabalho, considerando a tendência dos mesmos:

- Se houver tendência ascendente da taxa de rotatividade e do salário relativo entre admitidos e desligados, então um aquecimento no mercado;
- Se os indicadores se mantiverem por três meses acima de um desvio-padrão da sua média histórica, haverá indícios de escassez de mão-de-obra;
- Se houver tendência de queda do salário relativo e aumento da taxa de rotatividade, podemos falar em excesso de oferta de mão-de-obra, e
- Se tanto a taxa de rotatividade e o salário relativo estiverem próximos de sua média histórica, então o mercado está em equilíbrio.

4. EVOLUÇÃO DO MERCADO DE TRABALHO PARA MOTORISTAS DE CAMINHÃO NO PERÍODO 2007 A 2019

Os dados consolidados do CAGED para o período mostraram que existe uma sazonalidade quando se trata do fluxo de admissões e desligamentos de motoristas de caminhão. Este tipo de trabalhador é mais requisitado durante o primeiro semestre do ano, enquanto os últimos meses do ano são marcados por fluxos de desligamentos superiores às admissões, em média. Esse padrão pode ser fortemente influenciado pela natureza das cargas transportadas pelo modal

rodoviário como, por exemplo, o setor agropecuário, cujo escoamento da safra ocorre entre os meses de março e maio.

A taxa de rotatividade calculada para a ocupação de motorista de caminhão apresentou um grande ciclo para o período de janeiro/2007 até outubro/2018, com uma tendência ascendente até o final de 2014, onde atinge seu pico. A diferença salarial entre admitidos e desligados também apresentou variação ao longo do período estudado. Considerando todo o período, houve uma tendência de redução da diferença, o que tende a explicar um aquecimento do mercado.

A Figura 3 mostra os resultados obtidos ao longo do período. A linha da parte superior do gráfico mostra a taxa de rotatividade, com a linha escura sendo a média móvel de 12 meses. A linha na parte inferior do gráfico registra a diferença percentual entre o salário de admitidos e desligados. Novamente, a linha escura diz respeito à média móvel de 12 meses. As áreas sombreadas do gráfico apontam períodos de retração do PIB e são úteis para observar o comportamento dos indicadores em períodos recessivos.

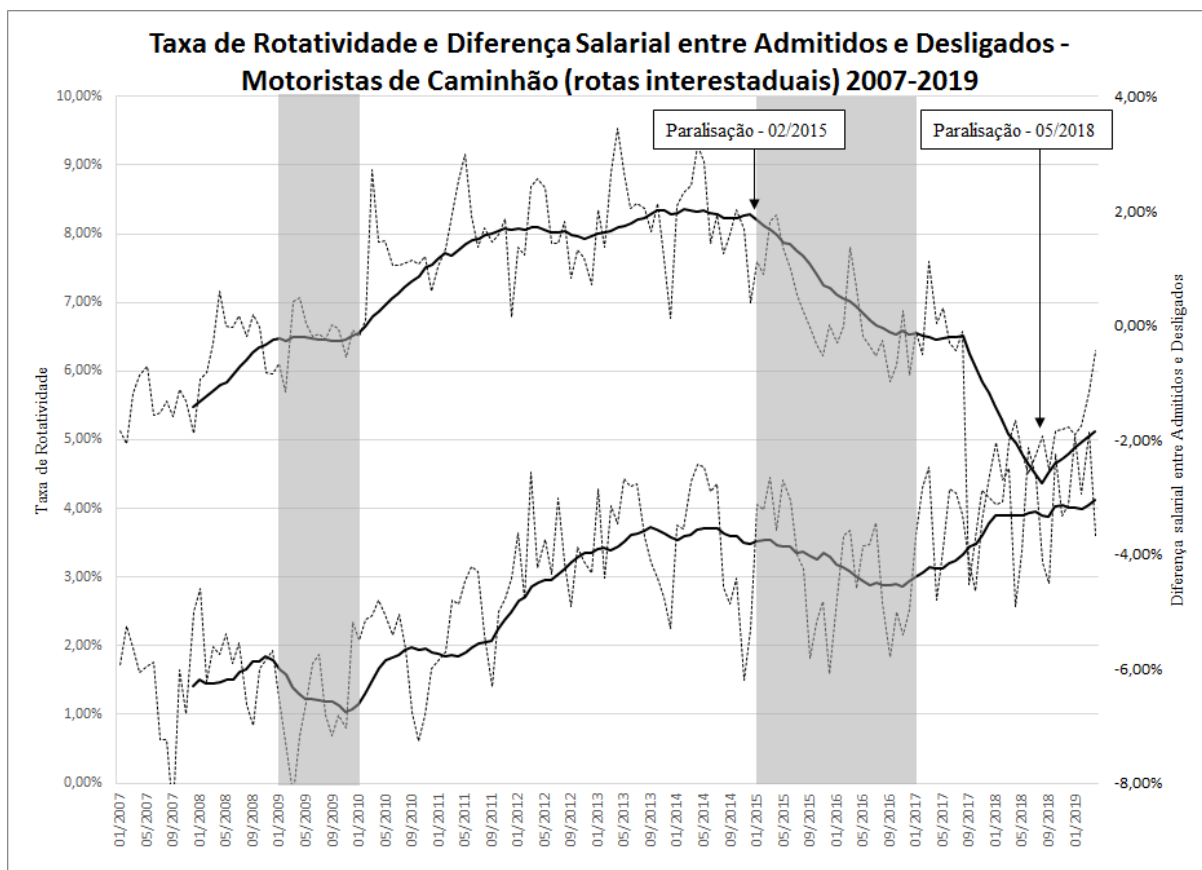


Figura 3: Evolução da taxa de rotatividade e diferença salarial entre admitidos e desligados de motoristas de caminhão entre janeiro/2007 e abril/2019.

De acordo com a metodologia de análise, períodos de aquecimento do mercado são marcados

por aumento da Taxa de rotatividade e aumento da diferença salarial entre admitidos e desligados. Vemos que essa regra se confirma nos períodos de 2007 a 2009 e de 2010 a 2014, coincidentemente com os períodos de maior crescimento do PIB para o período, com forte viés de contratação de mão-de-obra.

O comportamento dos indicadores durante os períodos de queda do PIB indica a direção contrária. A taxa de rotatividade mostrou-se decrescente e a diferença salarial diminuiu, apontando encolhimento do mercado com menor demanda pela mão-de-obra e deterioração dos salários dos admitidos em relação aos desligados.

Considerando o indicador para escassez de mão-de-obra, não podemos afirmar que houve escassez de motoristas durante o período. A taxa de rotatividade média para o período inteiro ficou em 6,98% e o limite superior ficou em 8,01%. Por sua vez, a diferença salarial média entre admitidos e desligados ficou em -4,64% para o período, e o limite superior ficou em -3,56%. Não houve período superior a três meses em que ambos os indicadores superaram estes limites.

O período 2015-2016 apresentou queda no número total de motoristas contratados, acompanhado pelo baixo desempenho do PIB. Neste intervalo de tempo, o PIB caiu -3,55% e -3,31% em cada respectivo ano, ao passo que o estoque de motoristas de caminhão contratados caiu -4,5% e -6,7%.

Ao longo da série histórica, os períodos de retração econômica foram marcados por redução da taxa de rotatividade. Como o setor de transporte é diretamente proporcional ao desempenho econômico, estando presente em todas as etapas de transformação, ficou evidente que as empresas, em sua maioria, optaram por dispensar empregados durante os períodos de crise.

A Figura 4 mostra como os períodos de crise são marcados pelo fluxo negativo de admissão líquida. O índice de correlação de Pearson para o período analisado registrou valor de 0,879, o que evidencia a correlação positiva alta entre desempenho econômico e a demanda pela mão-de-obra no transporte rodoviário de cargas. Após o período de crise, o indicador de diferença salarial mostrou uma melhora, apesar da baixa taxa de rotatividade. Isso pode ser reflexo da tímida retomada econômica, uma vez que a quantidade de admissões líquidas foi positiva, mas ainda sem grande mobilidade por parte dos empregados.

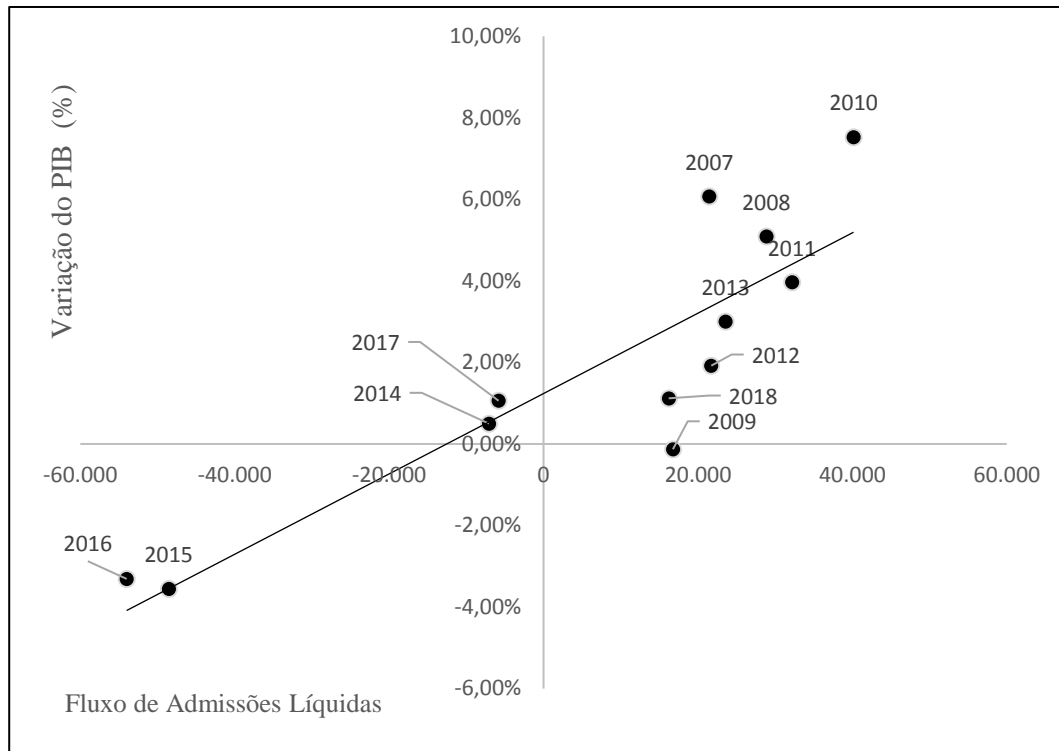


Figura 4: Relação entre a Variação anual do PIB e o Fluxo de Admissões Líquidas - janeiro/2007 a dezembro/2018

As paralisações de 2015 e 2018 aparentemente causaram impactos diferentes sobre o mercado de trabalho. O evento de 2015 aconteceu após uma longa retração econômica e culminou na regulamentação da profissão do motorista rodoviário de cargas e passageiros, conforme a Lei nº 13.103/2015. De certa forma, esta Lei colocou diversas obrigações e custos diretos e indiretos ao empregador do motorista profissional, de tal sorte que o custo de oportunidade de subcontratar transportadores autônomos ou empresas de transporte tenha diminuído. Isso poderia explicar parte da tendência de queda no período pós-paralisação, mas, considerando os subsequentes períodos de retração econômica, essa afirmação teria que ser melhor investigada.

O mês de maio de 2018 pode ser visto como um ponto de inflexão da tendência da taxa de rotatividade, que apresentou queda monotônica desde 2015. Nesse mês ocorreu uma paralisação de transportadores rodoviários de carga que causou enorme prejuízo aos embarcadores, com consequências macroeconômicas que, diferente da paralisação de 2015, as empresas estavam se recuperando de um período de fraco crescimento econômico.

Os prejuízos causados pela paralisação aos diversos setores da economia foram enormes. A indústria leiteira descartou cerca de 280 milhões de litros de leite, equivalente a R\$ 360 milhões, e diminuíram a oferta do produto em até um terço do nível anterior à greve. A indústria de aves e suínos estimou prejuízo da ordem de R\$ 3 bilhões, decorrente da morte de animais, perda de comércio no mercado interno e externo. A indústria de frutas e hortaliças estimou perdas de R\$ 920 milhões, com base nas mercadorias descartadas nas estradas e no campo. Por fim, o setor que produz carne bovina estimou perdas da ordem de US\$ 170 milhões com a redução das exportações (Kreter, et. al., 2018).

De acordo com Oliveira e Pereira (2018), a paralisação dos transportadores em 2018 resultou em redução de 11,2% da produção industrial no mês do evento e, para estancar os prejuízos na economia, o Governo Federal cedeu alguns benefícios ao setor de transportes. Podemos citar o subsídio de R\$0,46 no preço do diesel, a anistia de multas por infração de trânsito, isenção de cobrança de pedágio por eixo suspenso e o tabelamento de fretes, que ficou conhecida como Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

Os autores investigaram os efeitos da greve do setor sobre a remuneração dos transportadores, e concluíram que os maiores beneficiários foram as empresas de transporte empregadoras, em detrimento do caminhoneiro autônomo, e sem efeito significativo sobre os salários do motorista de caminhão contratado. A sua conclusão corrobora os resultados encontrados por este trabalho, que o impacto negativo sobre o rendimento dos transportadores autônomos e positivo sobre o rendimento das empresas de transporte, pode ser explicado pela busca pela aquisição de frota própria e contratação de motoristas de caminhão, tornando-se menos expostos ao risco da subcontratação.

Em consequências, os dados sugerem que as empresas de transporte de cargas que, até então, terceirizavam suas operações com transportadores autônomos de cargas, passaram a considerar a absorção dessa atividade, e os embarcadores talvez considerem não mais depender de empresas de transporte para a sua logística. Essa condição é corroborada no fluxo líquido de admissões no período. O fluxo de admissões líquidas somou 3.344 postos de motorista no período 05/2017 a 04/2018. No período 05/2018 a 04/2019, o fluxo somou 20.752 motoristas admitidos, um crescimento de 520% em um período de 12 meses.

De acordo com Oliveira et. al. (2013), a execução do transporte de carga própria por parte do embarcador depende do seu porte. Os embarcadores de grande porte acreditam que frota própria é ativo imobilizado que foge do escopo de sua atividade, mas uma parcela das empresas pesquisadas afirma que o investimento é decisivo para reduzir a exposição às oscilações no mercado de fretes, reduz a dependência de um terceiro para distribuir a produção, evita outros custos devido à regulamentação do setor, ou, por fim, quando a carga é muito específica. Por outro lado, continuam os outros, os embarcadores de pequeno porte são mais propensos ao investimento em frota própria como forma de controlar melhor a distribuição do seu produto a um custo menor em curtas distâncias.

As paralisações de 2015 e de 2018 possuem algumas características diferentes. Enquanto a primeira culminou na regulamentação da atividade de motorista profissional de caminhão, onerando o empregador direto, a segunda culminou na fixação de fretes acima dos praticados no mercado, aumentando o custo de utilizar-se dos serviços de fretes por empresas de transporte e transportadores autônomos. Assim, a primeira paralisação incentivou o mercado regulado de transporte rodoviário de cargas, enquanto que a segunda paralisação incentivou a contratação de frota própria e motoristas profissionais, causando movimentos contrários nos dois mercados.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O mercado para mão-de-obra especializada de motorista de caminhão (rotas regionais e internacionais) mostrou grande oscilação nos últimos 12 anos. A demanda por este tipo de profissional cresceu do início da série histórica até o final de 2014, mas não apresentou sinais de escassez dessa mão-de-obra neste período. Ele foi afetado por períodos de desempenho

econômico pífio no país, bem como pelas paralisações de 2015 e 2018, que resultaram em incentivos negativos na primeira, e positivos, na segunda.

A correlação entre a criação de vagas e o desempenho econômico do país mostrou-se evidente por meio dos indicadores da taxa de rotatividade e da diferença salarial entre admitidos e desligados. Os dados sugerem a realidade da sinalização dos grandes embarcadores e empresas de transporte em investir na contratação de motoristas de caminhão como forma de mitigar o risco da subcontratação de transportadores autônomos, face à paralisação dos transportadores autônomos de cargas ocorrida em maio/2018, e subsequente tabelamento de fretes no setor. O resultado disso é a redução da demanda por serviços de transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros, e o aumento da demanda por motoristas no mercado de trabalho.

A discussão da dinâmica do mercado de trabalho para o transporte rodoviário de cargas não se esgota com os resultados obtidos neste trabalho. É importante investigar as causas de desligamento dos empregados durante o período, e também realizar um acompanhamento durante um período mais extenso, visto que, até o momento, o setor ainda sofre as consequências da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. ANTT. (2015). Resolução nº 4.799, de 27 de julho de 2015. Disponível em: <https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&sgl_tipo=RES&nu_m_ato=00004799&seq_ato=000&vlr_ano=2015&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&cod_modulo=161&cod_m_enu=5411>. Acesso em: 01/05/2019.
- BRASIL (2019). Estatísticas DENATRAN. RENACH - Quantidade de Habilitados. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/component/content/article/115-portal-denatran/8551-estatisticas-denatran.html>>. Acesso em: 16/09/2019.
- Campos (2015) Regulação de Mercado: Impactos da lei nº 13.103/2015 sobre o sistema rodoviário de cargas. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/138325>>. Acesso em: 10/07/2019.
- Corseuil, et. al. (2002) Criação, Destruição e Realocação do Emprego no Brasil. *Texto para Discussão nº 855*. IPEA. 2002. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2062/1/TD_855.pdf>. Acesso em: 03/07/2019.
- Kreter, A.C.; Junior, J.R.C.S.; Staduto, J.; Oliveria, N.S.M.N. (2018). Impactos Iniciais da greve dos caminhoneiros no Setor Agropecuário. Carta de Conjuntura, Nº 39 - 2º trimestre de 2018. Brasília, DF.
- Filho, L.A.S; Santos, J.M. (2013) O que determina a Rotatividade no Mercado de Trabalho Brasileiro?. *RDE - REVISTA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO*. Ano XV, Nº 28, Dezembro de 2013. Salvador - Bahia.
- Nascimento, P.A.M.M. (2011) Há escassez generalizada de profissionais de carreiras técnico-científicas no Brasil? Uma análise a partir de dados do CAGED. Mercado de Trabalho - Conjuntura e Análise nº 49, Ano 16. Novembro de 2011. Brasília.
- Oliveira, C.A.; Pereira, R.M. (2018) É Cilada Bino? Uma análise dos impactos das medidas tomadas após a paralisação dos caminhoneiros nos rendimentos de motoristas e donos de caminhões no Brasil. Disponível em: <<https://www.researchgate.net/publication/329482332>>. Acesso em: 01/05/2019.
- Oliveira, J.P. et al. (2013) Demanda de Transporte de Cargas: Atributos determinantes para decisão de possuir frota própria e escolha do modal. In: Anais do XXVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, ANPET.
- Summa, R. (2014) Mercado de trabalho e a evolução dos salários no Brasil. Texto para Discussão 013/2014. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/index.php/index-publicacoes/textos-para-discussao>>. Acesso em: 01/07/2019.

Victor Haselmann Arakawa (victor.arakawa@antt.gov.br)
Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas - SUROC/ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8