

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO TRES RIOS
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
IMPACTO DO PROGRAMA DE MEDICINA DO SONO NA QUALIDADE DE VIDA
DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS. UM ESTUDO EM UMA EMPRESA DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO

DENILSON JORGE BASILIO DE SOUZA

TRÊS RIOS-RJ

2024



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO

INSTITUTO TRÊS RIOS

CURSO DE ADMINISTRAÇÃO

**IMPACTO DO PROGRAMA DE MEDICINA DO SONO NA QUALIDADE DE VIDA
DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS. UM ESTUDO EM UMA EMPRESA DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO**

DENILSON JORGE BASILIO DE SOUZA

**Sob a Orientação do Professor
Paulo Lourenço Domingues Junior**

**Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Administração, da
Universidade Federal Rural do Rio de
Janeiro, Instituto Três Rios, como requisito
parcial para obtenção do título de Bacharel
em Administração.**

TRÊS RIOS- RJ

2024

Dedicado a João Paulo Bonifácio da Silva.

AGRADECIMENTOS

À Deus por me permitir alcançar esse objetivo

À minha família pelo apoio e a certeza de que eu conseguiria alcançar mais esse desejo ao longo de toda minha vida.

Aos amigos Matheus Moreira da Silva, Paola Silvério Faria e João Paulo Bonifácio da Silva por todo incentivo e fortalecimento ao longo dessa jornada de aprendizagem, por serem exemplos de fé, dedicação e foco nos objetivos e por estarem sempre próximos independente da forma, do momento e da razão.

Aos amigos e companheiros que a Universidade me proporcionou, sempre foi um prazer caminhar lado a lado com vocês turma 2017.

Aos professores do ITR que sem dúvida foram instrumentos transformadores na minha vida, trouxeram ensinamentos que impactaram e modificaram minha maneira de entender a vida, e caminhar por ela, em especial aos professores Robson Tavares da Silva e Paulo Lourenço Domingues Junior por todo apoio e dedicação para confecção desse trabalho final.

À Viação Aguiá Branca por toda vivência profissional que me proporcionou podendo acompanhar de perto a evolução de profissionais incríveis. Por fornecer um rico conteúdo utilizado nesse trabalho.

Ao meu supervisor Cleber Fiochi Fernandes, por ser exemplo de gestor com olhar humanizado e firme na condução do seu trabalho.

Aos meus amigos, parceiros e colegas de trabalho, motoristas ponto principal desse trabalho, profissionais incríveis na arte de conduzir veículos rodoviários com segurança e cortesia, por terem se posto a disposição para participar desse trabalho compartilhando suas experiências com o PMS e experiências de vida e aspirações para o futuro em suas carreiras.

Meus sinceros votos de agradecimento.

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S719i SOUZA, DENILSON JORGE BASILIO DE, 1982-
IMPACTO DO PROGRAMA DE MEDICINA DO SONO NA
QUALIDADE DE VIDA DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS; UM
ESTUDO EM UMA EMPRESA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO /
DENILSON JORGE BASILIO DE SOUZA. - PARAIBA DO SUL,
2024.
54 f.: il.

Orientador: PAULO LOURENÇO DOMINGUES JR.
Trabalho de conclusão de curso(Graduação). --
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro,
BACHAREL EM ADMINISTRAÇÃO, 2024.

1. PROGRAMA MEDICINA DO SONO. 2. QUALIDADE DE
VIDA. 3. SEGURANÇA NO TRANSPORTE . I. LOURENÇO
DOMINGUES JR, PAULO , 1970-, orient. II Universidade
Federal Rural do Rio de Janeiro. BACHAREL EM
ADMINISTRAÇÃO III. Título.



CADASTRO Nº 638 / 2024 - DeptCAdmS (12.28.01.00.00.00.16)

Nº do Protocolo: 23083.061517/2024-83

Três Rios-RJ, 08 de novembro de 2024.

Translator

Translator



UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO,
INSTITUTO DE DE TRÊS RIOS
CURSO DE BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO

IMPACTO DO PROGRAMA DE MEDICINA DO SONO NA QUALIDADE DE VIDA DOS
MOTORISTAS PROFISSIONAIS. UM ESTUDO EM UMA EMPRESA DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO

DENILSON JORGE BASILIO DE SOUZA

Trabalho de Conclusão de
Curso apresentado como pré-requisito parcial
para obtenção do título de bacharel
em Administração, Instituto Três Rios da
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Aprovada em 06/11/2024

Banca examinadora:

(Assinado digitalmente em 19/11/2024 14:14)
MARIA DE FATIMA BERNARDES DO AMARAL
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptCAdmS (12.28.01.00.00.00.16)
Matrícula: 1767144

(Assinado digitalmente em 08/11/2024 17:41)
PAULO LOURENÇO DOMINGUES JUNIOR
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptCAdmS (12.28.01.00.00.00.16)
Matrícula: 1527717

(Assinado digitalmente em 09/11/2024 18:32)
ROBSON TAVARES DA SILVA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeptCAdmS (12.28.01.00.00.00.16)
Matrícula: 3624392

RESUMO

Este estudo analisa o impacto do Programa de Medicina do Sono (PMS) na melhoria da Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) dos motoristas de uma empresa de transporte rodoviário com foco na mitigação de riscos de acidentes rodoviários associados à fadiga e à sonolência. O estudo foi conduzido na Empresa Viação Águia Branca, Superintendência São Paulo, Setor Barão de Angra – RJ, Ponte Nova – MG e analisa a implementação do programa, focando nas condutas preventivas relacionadas à saúde física e mental dos motoristas, visando à mitigação de riscos associados à fadiga e sonolência, fatores críticos para a segurança no trânsito. Utilizando uma metodologia qualitativa, foram realizadas entrevistas com motoristas participantes do programa. O tema se mostra relevante e é justificado em função do número de acidentes de trânsito ocorridos relacionados a fadiga e sonolência, essas ocorrências conforme Kauark (2010), representam um grande impacto na sociedade exigindo com que toda forma de prevenção seja observada e aplicada. A manutenção da qualidade de vida no trabalho do profissional rodoviário vem nesse intuito a ser uma imprescindível ferramenta de prevenção às ocorrências de trânsito, excluindo do dia a dia do motorista uma série de eventos que podem tirar sua atenção ao trânsito e a atividade que está realizando na condução de vidas humanas. Os resultados indicam que o PMS tem contribuído significativamente para a melhoria da qualidade de vida e desempenho dos motoristas, proporcionando maior segurança operacional e bem-estar no ambiente de trabalho.

Palavras-chave: Qualidade de vida, Programa de Medicina do Sono, Transporte rodoviário.

ABSTRACT

This study analyzes the impact of the Sleep Medicine Program (SMP) on improving the Quality of Life at Work (QLW) for drivers of a road transportation company, focusing on the mitigation of road accident risks associated with fatigue and drowsiness. The study was conducted at Viação Águia Branca, São Paulo Superintendence, Barão de Angra – RJ, and Ponte Nova – MG, and examines the implementation of the program, focusing on preventive measures related to the physical and mental health of drivers, aiming to mitigate risks associated with fatigue and drowsiness, which are critical factors for traffic safety. Using a qualitative methodology, interviews were conducted with drivers participating in the program. The theme is relevant and justified due to the number of traffic accidents related to fatigue and drowsiness. According to Kauark (2010), these occurrences have a significant impact on society, requiring that all forms of prevention be observed and applied. Maintaining the quality of work life for road professionals is thus an essential tool in preventing traffic incidents, eliminating from drivers' daily routines a series of events that could divert their attention from the road and the activity of transporting human lives. The results indicate that the PMS has significantly contributed to the improvement of drivers' quality of life and performance, providing greater operational safety and well-being in the work environment.

Keywords: Quality of life, Sleep Medicine Program, Road transport.

LISTA DE ABREVIACÕES E SÍMBOLOS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina de Trafego
AESINF	Assessoria Especial de Informações Estratégicas e Inteligência
AGERBA	Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia
ALEPI	Assembleia Legislativa do Piauí
AMMETRA	Associação Mineira de Medicina do Tráfego
ANTP	Associação Nacional de Transportes Públicos
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
ARTESP	Agência de Transporte do Estado de São Paulo
BA	Bahia
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CCO	Centro de controle Operacional
CLP	Centro de Liderança Publica
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CNT	Confederação Nacional do Transporte
CPAP	<i>Continuous Positive Airway Pressure</i> (Pressão Positiva Contínua nas Vias Aéreas)
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DETRO	Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISO	International Organization for Standardization
IR	Índice de Risco
MG	Minas Gerais
MONITRIIP	Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros
OVM	Ocorrência de Vídeo Monitoramento
PMS	Programa Medicina do Sono
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PSG	Polissonografia
QVT	Qualidade de Vida no Trabalho
RJ	Rio de Janeiro
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SI	Sistemas de informação
SNT	Sistema Nacional de Trânsito
TI	Tecnologia a Informação
TLMS	Teste de Latência Múltipla do Sono

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- IR Índice de risco.....	24
Figura 2 - Classificação das Ocorrências	24
Figura 3 - Painel de Ocorrência de Vídeo Monitoramento 11/2022 a 11/2023	25
Figura 4 - Indícios de Sonolência 11/2023 a 11/2024.....	25
Figura 5 - Imagem da frota de ônibus da Viação Águia Branca	29

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Critérios e indicadores de QVT.....	20
Quadro 2 - Evolução do QVT	22
Quadro 3 - Evolução do QVT pós 2010	23

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Gênero.....	30
Gráfico 2 - Idade.....	30
Gráfico 3 - Estado Civil.....	31
Gráfico 4 - Escolaridade	31
Gráfico 5 - Filhos.....	31
Gráfico 6 - Quantidade de Filhos	32
Gráfico 7 - Tempo de Experiência Profissional	32
Gráfico 8 - Tempo de Empresa.....	33
Gráfico 9 - Horas que dorme por dia.....	33

Sumário

1	INTRODUÇÃO.....	1
1.1	OBJETIVOS.....	2
1.1.1	Objetivo Geral	2
1.1.2	Objetivos Específicos	3
1.2	Justificativa.....	3
1.2.1	Importância.....	4
1.2.2	Viabilidade	5
1.2.3	Originalidade.....	5
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	6
2.1	Transporte Rodoviário de Passageiros	6
2.2	Regulamentação do Transporte	7
2.3	Definição de Risco	9
2.4	Mitigação dos Riscos.....	10
2.5	<i>Compliance</i>	12
2.5.1	<i>Compliance</i> externo.....	13
2.5.2	<i>Compliance</i> interno	13
2.6	Programa de Medicina do Sono – PMS	14
2.7	O Sono.....	15
2.8	Qualidade de Vida.....	17
2.8.1	Qualidade de Vida no Trabalho.....	18
2.9	Índice de Risco (IR)	23
2.10	OVM – Ocorrência de Vídeo Monitoramento.....	24
3	METODOLOGIA	26
3.1	Pesquisa Bibliográfica.....	26
3.2	Pesquisa Qualitativa	26
3.3	Pré-teste e Ajustes do Instrumento de Coleta.....	27
3.4	Coleta de Dados.....	27
3.5	Análise de Dados.....	27
4	RESULTADOS E DISCUSSÃO	29
4.1	Descrição da Empresa Objeto do Estudo	29
4.2	Perfil dos Entrevistados.....	30
4.3	Percepções dos Motoristas sobre o Programa de Medicina do Sono	34
5	CONCLUSÃO.....	36
	REFERÊNCIAS	38
	ANEXO.....	44

1 INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de passageiros desempenha um papel fundamental na mobilidade urbana e interurbana no Brasil, conectando pessoas e cidades por meio de uma extensa rede de estradas. Além de sua importância econômica, esse setor tem um impacto significativo na segurança dos passageiros e na qualidade do serviço prestado. A segurança operacional e o bem-estar dos motoristas são fatores essenciais para garantir que os passageiros cheguem ao seu destino seguros e satisfeitos. Nesse contexto, a implementação de programas de monitoramento da saúde dos motoristas, como o Programa de Medicina do Sono (PMS), surge como uma medida vital para mitigar os riscos associados à fadiga e outros fatores que podem comprometer a condução segura dos veículos.

A ALEPI – Assembleia Legislativa do Piau publicou no ultimo ano em sua página que um levantamento realizado pela ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego apontou que os acidentes causados por sono e fadiga são a terceira maior causa de acidentes de trânsito no país. Cerca de 40% dos acidentes nas rodovias federais estão relacionados à sonolência. Juntos, fadiga e sono são responsáveis por 60% dos acidentes envolvendo motoristas profissionais, o que ressalta a gravidade dessa questão (Assembleia Legislativa do Piau - ALEPI, 2023). Ainda, o uso de álcool e drogas ao volante, assim como o excesso de velocidade, continuam a figurar entre as maiores causas de acidentes no Brasil.

A utilização de tecnologias avançadas para monitorar a saúde e o desempenho dos motoristas, como o PMS, pode representar um avanço significativo na redução desses custos, além de promover um ambiente de trabalho mais seguro e saudável. O PMS tem como principal objetivo monitorar a saúde dos motoristas, identificando sinais de fadiga e outros problemas que possam afetar sua capacidade de conduzir com segurança. A qualidade do sono está diretamente relacionada à capacidade de reação e desempenho nas atividades diárias.

Além disso, a saúde e o bem-estar dos motoristas estão intimamente ligados à Qualidade de Vida no Trabalho (QVT), conceito que, segundo Limongi-França (1996), refere-se às condições que asseguram tanto o bem-estar físico quanto mental dos colaboradores, promovendo um ambiente de trabalho mais saudável e produtivo. Nesse sentido, o PMS não apenas previne acidentes por fadiga e sonolência, mas também contribui diretamente para a melhoria da QVT dos motoristas, ao oferecer condições adequadas de

descanso e prevenção de distúrbios do sono, o que impacta positivamente seu desempenho e saúde geral.

Assim, a QVT assume um papel importante, pois um ambiente de trabalho que valoriza a saúde e segurança dos motoristas reflete diretamente na redução de acidentes e na melhoria da qualidade dos serviços prestados aos passageiros.

Portanto, o PMS visa não apenas monitorar a saúde dos motoristas, mas também atuar como um instrumento de melhoria da QVT, proporcionando condições adequadas para que esses profissionais possam desempenhar suas funções com segurança, saúde e eficiência.

A estrutura deste trabalho está organizada da seguinte forma: inicialmente, apresenta-se a introdução, contextualizando o tema, definindo o problema de pesquisa, os objetivos e a justificativa. Em seguida, a revisão de literatura explora conceitos relacionados ao transporte rodoviário, *compliance*, programas de medicina do sono e qualidade de vida no trabalho, fornecendo a base teórica para a pesquisa. A metodologia de pesquisa é detalhada, descrevendo o tipo de pesquisa, a coleta e a análise de dados. Buscou-se com esse trabalho verificar se o Programa de Medicina do Sono tem impacto positivo e contribui para a redução das ocorrências e acidentes de trânsito nas rodovias e qual impacto geram sobre a qualidade de vida do motorista profissional rodoviário.

O estudo realizado na empresa de transporte rodoviário de passageiros, Viação Águia Branca S.A é apresentado, destacando a implementação do Programa de Medicina do Sono e seus resultados. A análise dos resultados obtidos é discutida, seguida pelas conclusões do estudo, limitações da pesquisa e sugestões para futuras investigações.

1.1 OBJETIVOS

Este estudo busca investigar os benefícios da implementação do programa PMS na rotina dos motoristas profissionais, com foco na QVT, através do acompanhamento contínuo e da análise de dados, possibilitando ações preventivas mais assertivas por parte da gestão.

1.1.1 Objetivo Geral

Analisar o impacto do Programa de Medicina do Sono (PMS) na melhoria da Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) e na segurança dos motoristas profissionais, com foco na mitigação de riscos de acidentes rodoviários associados à fadiga e à sonolência na Empresa

Viação Águia Branca, Superintendência São Paulo, Setor Barão de Angra – RJ, Ponte Nova – MG.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Analisar os efeitos do PMS na saúde física e mental dos motoristas profissionais, identificando os benefícios proporcionados em termos de descanso adequado e prevenção de distúrbios do sono.
- Investigar a relação entre a implementação do PMS e a redução de acidentes de trânsito, com base em dados coletados sobre a incidência de fadiga e sonolência nos motoristas da empresa objeto de estudo.
- Verificar como o PMS contribui para a melhoria da Qualidade de Vida no Trabalho, analisando a percepção dos motoristas sobre o programa e suas condições laborais.
- Identificar boas práticas na gestão de saúde ocupacional, focando no acompanhamento contínuo dos motoristas e nas ações preventivas que podem ser adotadas para aumentar a segurança no transporte rodoviário.
- Propor melhorias no PMS, com base nos dados coletados e nas percepções dos motoristas, para otimizar sua eficácia na promoção de bem-estar e segurança.

1.2 Justificativa

Este estudo se justifica devido sua relevância, considerando que, conforme Kauark (2010), as ocorrências de acidentes de trânsito no transporte coletivo de passageiros apresentam grande impacto na sociedade, exigindo que toda forma de prevenção seja observada e aplicada. Isso se torna ainda mais importante quando se trata da saúde e bem-estar dos motoristas, pois essas variáveis afetam diretamente a segurança no trânsito e a qualidade dos serviços prestados.

A segurança no transporte rodoviário de passageiros é, portanto, um tema de extrema relevância, não apenas pela proteção da vida, mas também pelo impacto econômico e social gerado pelos acidentes de trânsito. Um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) mostra que os acidentes de trânsito custam à sociedade brasileira aproximadamente R\$ 50 bilhões por ano. Esses acidentes resultam em cerca de 45 mil mortes anuais, segundo dados do Ministério da Saúde (DETRAN-BA, 2021). O Centro de Liderança Pública – CLP divulgou em maio de

2024 um diagnóstico sobre acidentes de trânsito no Brasil ocorridos em 2023 onde aponta que além das perdas humanas, os custos econômicos incluem despesas médicas, perda de produtividade e danos materiais (CLP, 2024).

Um fator que tem ganhado espaço dentro das organizações é a Qualidade de Vida no Trabalho (QVT). Empresas que buscam se tornar mais competitivas no mercado globalizado têm aplicado um olhar cuidadoso sobre essa questão, reconhecendo que a saúde e o bem-estar dos colaboradores são fundamentais para manter a produtividade, a eficiência e a segurança nas operações. Nesse contexto, programas como o Programa de Medicina do Sono (PMS) desempenham um papel essencial ao promover a saúde física e mental dos motoristas, impactando diretamente na sua QVT.

A globalização impõe às empresas e colaboradores a necessidade de adaptação a mudanças constantes, e o desafio das organizações está em identificar maneiras de proporcionar aos seus funcionários condições seguras, sustentáveis e duradouras para a realização de suas atividades. Isso inclui criar um ambiente de trabalho que favoreça tanto a segurança operacional quanto a QVT, trazendo como resultado o sucesso profissional e pessoal dos colaboradores.

Diversos fatores podem contribuir para uma baixa qualidade de vida no trabalho, como jornadas exaustivas, estresse e ausência de um monitoramento adequado da saúde. Esses fatores precisam ser observados, mitigados e, se possível, eliminados através de políticas preventivas e ações direcionadas. Afinal, eles não apenas comprometem o desempenho e a segurança do profissional, mas também afetam sua qualidade de vida pessoal.

Portanto, a justificativa deste trabalho está fundamentada na apresentação de resultados que possam contribuir para a melhoria das condições de trabalho e para o aumento da Qualidade de Vida no Trabalho dos motoristas, ao mesmo tempo em que se promove a segurança no transporte rodoviário de passageiros. A implementação de programas como o PMS não apenas fortalece a segurança, mas também proporciona melhorias significativas no bem-estar dos motoristas, impactando positivamente a organização como um todo.

1.2.1 Importância

- Proporcionar aos acadêmicos acesso ao Programa de Medicina do Sono (PMS), incentivando a implementação de programas voltados à melhoria da Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) nas empresas de transporte público.

- Documentar boas práticas de gestão e processos de segurança no transporte rodoviário de passageiros, com foco em reduzir acidentes e promover a segurança operacional.
- Colaborar com estudos sobre segurança no transporte, prevenção de acidentes e melhoria do desempenho profissional no setor de transporte de passageiros, contribuindo para o avanço do conhecimento acadêmico e prático na área.

1.2.2 Viabilidade

O pesquisador é colaborador efetivo da Viação Águia Branca, estando diretamente envolvido no acompanhamento e controle de custos, além da melhoria do desempenho profissional dos motoristas. A empresa utiliza o PMS desde o ano 2000, realizando um monitoramento contínuo e atualizado de todas as etapas do programa, viagem após viagem. Além disso, busca constantemente aprimorar as ferramentas de controle de ocorrências e prevenção de acidentes de trânsito, o que facilita a implementação e o desenvolvimento deste estudo.

1.2.3 Originalidade

Embora existam estudos relacionados à qualidade do sono e seu impacto no desempenho profissional em diversos setores, ainda não há análises específicas e aprofundadas sobre o setor de transporte de passageiros. Esta lacuna foi verificada por meio de pesquisa realizada no acervo do Portal de Periódicos Capes, em novembro de 2023, evidenciando a necessidade de estudos mais direcionados a essa área

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Transporte Rodoviário de Passageiros

Segundo Kato (2005), o transporte rodoviário caracteriza-se como um meio de transporte realizado por veículos automotores (ônibus, carretas, caminhões e automóveis de pequeno porte) nas vias e rodovias. O transporte rodoviário de passageiros é um componente essencial para a mobilidade urbana e interurbana, além de ser vital para o desenvolvimento econômico e social. Esse setor facilita o deslocamento de pessoas entre cidades e estados, oferecendo uma alternativa acessível e frequentemente mais econômica em comparação com outros modos de transporte, como o aéreo e o ferroviário (Ministério das Cidades).

No Brasil, o transporte rodoviário de passageiros começou a ganhar relevância na década de 1950, com a construção de rodovias e a crescente popularidade dos ônibus como meio de transporte coletivo. O governo federal incentivou a expansão da infraestrutura rodoviária, promovendo a integração nacional e impulsionando o crescimento econômico de diversas regiões (Santos, 2019).

A regulamentação do transporte rodoviário de passageiros evoluiu ao longo dos anos para garantir a segurança, a qualidade e a eficiência dos serviços prestados. O Decreto-Lei nº 2.521, de 17 de agosto de 1998, estabelece as normas gerais para a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros (Padilha, 1998). Posteriormente, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, reestruturou a legislação dos transportes terrestres e criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pela regulação e fiscalização do setor (Câmara dos Deputados, 2001).

Sendo responsável por deslocar os passageiros pelo país, o setor conta com cerca de 1600 empresas de ônibus urbano em operação e, aproximadamente 107 mil veículos, gerando algo em torno de 315 mil empregos diretos (CNT, 2023).

A infraestrutura rodoviária é um fator crítico que impacta diretamente a eficiência e a segurança do transporte rodoviário de passageiros. A qualidade das estradas, a manutenção adequada e a disponibilidade de infraestruturas de apoio, como pontos de parada e terminais rodoviários, são essenciais para o bom funcionamento do setor (Santos, 2019). Para melhor entender a necessidade da preocupação com o conforto e segurança deve-se, primeiramente, compreender a importância de manter o transporte público como elemento primordial para o funcionamento e o equilíbrio da sociedade. A prestação de serviço ao público precisa ter

como primeiro pensamento atender a necessidade dos cidadãos, o que não é algo simples de se conseguir em função da própria natureza do transporte público, este fornece um atendimento idêntico para os usuários, ignorando sua individualidade e estes não as veem atendidas nas formas de serviços oferecidos gerando disparidades (ANDREASSEN, 1995, p.4).

De janeiro a dezembro de 2023, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil foi responsável pela locomoção de aproximadamente 1,85 milhão de usuários na malha rodoviária do país em destinos interestaduais, com um aumento de 17% na utilização do modal rodoviário em relação ao ano de 2022 em linhas regulares, segundo a ANTT (2024).

Conforme Johnston (2022), a avaliação do serviço depende fortemente da expectativa do cliente. Os clientes analisam o serviço não apenas pela experiência vivida durante a prestação, mas também pelos resultados obtidos. Dependendo do nível de exigência do usuário, o serviço pode ser considerado abaixo ou acima das expectativas, que são formadas a partir do primeiro contato com o fornecedor e continuam após a prestação do serviço.

No transporte coletivo de passageiros, vários aspectos influenciam essa avaliação, como o tipo de veículo utilizado, sua conservação e manutenção, além da forma como são operados. A habilidade do profissional, a cortesia no atendimento e as condições físicas do motorista para realizar a atividade também são fatores importantes nessa análise.

2.2 Regulamentação do Transporte

As normas que regem o setor de transporte rodoviário visam garantir a segurança de motoristas, passageiros e cargas, além de promover a eficiência e a sustentabilidade no transporte. Entre os principais instrumentos regulatórios, destacam-se as legislações e resoluções emitidas por órgãos como a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). As empresas de transporte de passageiros precisam também observar o que regem as agências reguladoras estaduais, sendo que cada estado possui uma legislação específica para regulação do transporte de passageiros, para este trabalho se considera o DETRO-RJ no estado do Rio de Janeiro, a ARTESP no estado de São Paulo, a AGERBA no estado da Bahia e DER no estado de Minas Gerais, não obstante as empresas precisam também estar atentas às regulações municipais de tráfego como locais de embarque e desembarque, áreas de circulação ou áreas restritas ao tipo de veículo utilizado entre outras.

A SENATRAN é o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), com autonomia administrativa e técnica, e jurisdição em todo o território brasileiro. Sua sede está localizada em Brasília (DF), e sua principal função é fiscalizar e assegurar o cumprimento da legislação de trânsito, além de implementar as normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN. (Ministério dos Transportes, 2022/2023). A mudança de nome de DENATRAN para SENATRAN ocorreu em 16 de setembro de 2021, conforme o Decreto Federal nº 10.788/21, com o objetivo de valorizar e dar maior destaque às questões de trânsito no governo federal, concedendo maior autonomia administrativa à nova estrutura, sem prejuízo de suas competências anteriores (Agencia Brasil, 2021).

O setor de transporte é regulado por uma autarquia federal, a ANTT, vinculada ao Ministério da Infraestrutura e criada pela Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, como parte do processo de reestruturação do setor de transportes no Brasil. A ANTT iniciou suas operações em 2002, com a responsabilidade de regular e fiscalizar as atividades de transporte terrestre no país. Suas competências incluem a concessão e autorização de serviços de transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário, além de estabelecer normas para exploração desses serviços. A ANTT também regula tarifas, fretes e condições de segurança nas estradas (ANTT, 2001).

O CONTRAN, por sua vez, é um órgão colegiado que integra o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e é responsável por estabelecer normas e diretrizes para o trânsito no Brasil. Entre suas competências estão, a regulamentação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a padronização de placas de sinalização e a definição de requisitos para a habilitação de condutores, entre outras atribuições essenciais para a organização e segurança do tráfego nas vias terrestres (Ministério dos Transportes, 2022/2023).

Um marco regulatório importante no Brasil é a Lei nº 13.103/2015, conhecida como a Lei do Motorista, que trata dos direitos e deveres dos motoristas profissionais. Essa legislação estabelece a jornada de trabalho, os tempos de direção, os intervalos para descanso e a obrigatoriedade de exames toxicológicos periódicos. A Lei visa melhorar as condições de trabalho e, conseqüentemente, a segurança nas estradas, ao reduzir a incidência de acidentes provocados por fadiga e outros fatores relacionados ao excesso de trabalho (Câmara dos Deputados).

Outro aspecto importante da regulamentação do transporte rodoviário é a implementação de sistemas de monitoramento e controle, como o uso de tacógrafos e, mais recentemente, dispositivos de telemetria e sistemas de gestão de frotas. Essas tecnologias permitem o acompanhamento em tempo real do comportamento dos motoristas, monitorando

velocidades praticadas, frenagens bruscas e tempo de condução entre as mais diversas ocorrências que podem se apresentar no percurso realizado. A utilização dessas ferramentas é incentivada pela ANTT, como por exemplo, o sistema MONITRIIP, determinado pela Resolução nº 4.499/2014. Esta resolução determina o tipo, a estruturação, a coleta, o armazenamento, a disponibilização e o envio dos dados coletados pelo Sistema de Monitoramento do Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional Coletivo de Passageiros – MONITRIIP. (ANTT, 2014).

A regulamentação também abrange questões ambientais, visando à redução das emissões de poluentes e à promoção da sustentabilidade no setor. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei nº 12.587/2012, incentiva o desenvolvimento de práticas de transporte mais limpas e eficientes (Jusbrasil).

Para garantir conformidade com as regulamentações, as empresas de transporte rodoviário devem investir continuamente no treinamento de seus motoristas e na adoção de tecnologias que auxiliem no cumprimento das normas. A evolução da regulamentação do transporte rodoviário é um processo dinâmico, influenciado por avanços tecnológicos, mudanças nas condições socioeconômicas e a crescente demanda por segurança e sustentabilidade. A ANTT e outros órgãos reguladores continuam a adaptar e atualizar as normas para acompanhar essas transformações, assegurando que o transporte rodoviário no Brasil permaneça seguro, eficiente e sustentável.

2.3 Definição de Risco

Risco é definido como a probabilidade de ocorrência de um evento adverso que pode causar danos ou perdas. Em um contexto organizacional, o risco pode estar associado a diversos fatores, incluindo segurança, saúde, financeiro, operacional e reputacional. A gestão de riscos envolve a identificação, avaliação e priorização desses riscos, seguida pela aplicação de recursos para minimizar, monitorar e controlar a probabilidade e/ou o impacto de eventos adversos (ABNT, 2018).

A *International Organization for Standardization* (ISO) define risco como "o efeito da incerteza nos objetivos" (ISO 31000:2018), ressaltando que o risco não se limita a aspectos negativos, podendo incluir incertezas que afetam os objetivos de maneira tanto positiva quanto negativa.

Embora todas as organizações gerenciem riscos em algum grau, a ISO 31000 estabelece uma série de princípios para tornar a gestão de riscos mais eficaz. A norma

recomenda que as organizações desenvolvam, implementem e melhorem continuamente uma estrutura que integre a gestão de riscos em suas atividades de governança, estratégia e planejamento, gestão de processos, reporte de dados, políticas, valores e cultura organizacional (ABNT, 2009).

Segundo a ABNT (NBR ISO 31000:2009, p. 1), Gestão de Risco determina que

Risco - efeito da incerteza nos objetivos.

NOTA 1: Um efeito é um desvio em relação ao esperado – positivo e/ou negativo.

NOTA 2: Os objetivos podem ter diferentes aspectos (como metas financeiras, de saúde, segurança ou ambientais) e podem se aplicar em diversos níveis (estratégico, organizacional, de projeto, de produto ou de processo).

NOTA 3: O risco é frequentemente caracterizado por referência a eventos potenciais e suas consequências, ou por uma combinação de ambos.

NOTA 4: O risco pode ser expresso em termos de uma combinação de consequências de um evento (incluindo mudanças nas circunstâncias) e a probabilidade associada de ocorrência.

NOTA 5: A incerteza é o estado de deficiência, mesmo que parcial, de informações relacionadas a um evento, sua compreensão, consequência ou probabilidade.

A gestão de riscos pode ser aplicada a toda a organização, em diversos níveis e áreas, e em qualquer momento, abrangendo funções, atividades e projetos específicos. Embora a prática tenha evoluído ao longo do tempo e em diversos setores para atender a diferentes necessidades, a adoção de processos consistentes dentro de uma estrutura abrangente assegura que o risco seja gerenciado de forma eficaz, eficiente e coerente em toda a organização (ABNT, 2009).

No transporte de pessoas, o risco está presente em todas as etapas do serviço, desde o check-in até o desembarque. Em muitos casos, os riscos se manifestam de forma imprevisível, mas em outros podem ser gerenciados para evitar consequências graves. Portanto, é essencial que essas atividades recebam atenção especial e sejam constantemente monitoradas, com o objetivo de reduzir ou evitar tais riscos.

2.4 Mitigação dos Riscos

A mitigação de riscos envolve a implementação de medidas que reduzem a probabilidade ou o impacto de eventos adversos. Segundo Kerzner (2017), a mitigação de riscos é um processo sistemático de desenvolvimento de opções e ações para aprimorar oportunidades e reduzir ameaças aos objetivos do projeto. Na prática, isso pode incluir a adoção de tecnologias avançadas, treinamento adequado e a criação de políticas e procedimentos específicos.

Antecipar os riscos é uma tarefa estratégica e essencial para a operação no ramo de transporte público de passageiros. Enquanto o monitoramento das máquinas (veículos) já é algo comum nas empresas, o acompanhamento das condições dos profissionais condutores deve receber a mesma ou até maior importância. Uma operação bem planejada não só assegura o bom funcionamento dos veículos, como também garante a segurança das viagens e ajuda a reduzir incidentes no trânsito.

Para Gitman (1997, p. 202), o risco é "a possibilidade de prejuízo financeiro ou, mais formalmente, o termo risco é usado alternativamente com incerteza, ao referir-se à variabilidade de retornos associada a um dado ativo". O autor também afirma que "os ativos com maiores possibilidades de prejuízo são vistos como mais arriscados do que aqueles com menores possibilidades de prejuízo".

Diversas medidas devem ser adotadas para prever, identificar, avaliar e tratar os riscos de forma eficiente, sempre considerando a redução dos custos operacionais, a maximização dos lucros e a minimização das perdas, sem comprometer a segurança. Uma dessas medidas de acompanhamento e controle é o método *What-if*, ou, em português, 'E se?'.

De acordo com Alberton (1996), o método *What-if* é uma abordagem simples e qualitativa que permite a identificação de riscos de maneira inicial. Ele consiste na realização de testes com base em falhas ou negligências potenciais nos processos, além de analisar o comportamento dos envolvidos, sua capacitação e o cumprimento dos requisitos de segurança dentro da organização.

A aplicação do método *What-if* envolve a elaboração de questionamentos que simulam situações imprevistas de risco que podem surgir durante o processo. Esses questionamentos expõem e descrevem os resultados potenciais e o grau de risco associado a cada cenário.

Segundo De Cicco e Fantazzini (1995), os passos básicos para a aplicação do método são:

- Criação de comitê de revisão e montagem das equipes;
- Levantamento prévio das atividades e pontos críticos;
- Discussão de procedimentos em encontros específicos;
- Revisão de processos para integrar novos membros ao estudo;
- Formulação de perguntas do tipo "E se?", prevendo possíveis eventos;
- Elaboração de relatórios com as respostas e revisão dos perigos identificados.

No contexto da medicina do sono, a mitigação de riscos envolve a identificação precoce de distúrbios do sono e intervenções apropriadas. Conforme Roth et al. (2002), a privação e os distúrbios do sono estão fortemente associados ao aumento do risco de acidentes

de trabalho, especialmente em profissões que exigem atenção constante, como a condução de veículos.

2.5 *Compliance*

Segundo publicado pela revista Exame, muitos empresários ainda desconhecem o conceito de *compliance* ou não sabem como implementar essa metodologia de manutenção de procedimentos em suas organizações (Exame, 2022/2023).

De acordo com Assi (2012), o *compliance* não é apenas uma ferramenta de adequação legal, mas também um meio de assegurar a ética e a integridade nas operações corporativas. O termo "*compliance*" deriva do verbo em inglês "*to comply*", que significa estar em conformidade ou agir de acordo com uma regra, uma instrução interna, um comando ou um pedido. No contexto empresarial, refere-se ao conjunto de disciplinas que garantem o cumprimento das normas legais, regulamentos, políticas e diretrizes estabelecidas para a atividade da empresa, além da detecção e mitigação de riscos operacionais e reputacionais.

A importância do *compliance* tem crescido no ambiente corporativo moderno, especialmente devido à crescente complexidade das regulamentações e à demanda por transparência e responsabilidade. Segundo Souza (2013), um programa de *compliance* eficaz não apenas ajuda a evitar penalidades legais e financeiras, mas também contribui para a construção de uma cultura organizacional ética e sustentável.

É essencial que as empresas acolham e pratiquem toda a regulamentação aplicada pelas esferas governamentais responsáveis por regular o setor em que estão inseridas, seja ela federal, estadual ou municipal. Estar em *compliance* significa agir em conformidade com as leis e regulamentos externos ou internos, atendendo também aos normativos dos órgãos reguladores. Essa conformidade é o primeiro passo para a inserção de uma cultura organizacional sólida (Oliveira et al., 2023).

O *compliance* não apenas garante que as empresas operem dentro das leis e regulamentos, mas também promove uma cultura de ética e integridade, o que pode levar a uma maior eficiência operacional, melhor reputação e sucesso sustentável. Conforme ressaltado por Paine (1994), a verdadeira eficácia do *compliance* reside em sua capacidade de ser integrado à cultura organizacional, tornando-se uma parte intrínseca do modo como a empresa conduz seus negócios.

2.5.1 *Compliance* externo

Compliance externo refere-se ao conjunto de políticas, procedimentos e controles que uma organização implementa para garantir que suas operações e atividades estejam em conformidade com leis, regulamentos e normas externas. O *compliance* externo não apenas previne penalidades legais e sanções regulatórias, mas também fortalece a confiança dos *stakeholders*, incluindo clientes, investidores e parceiros comerciais. No setor de transporte rodoviário, isso envolve a conformidade com regulamentações de segurança, controle das horas de trabalho e descanso, além de requisitos relacionados à saúde ocupacional (Exame, 2022/2023).

2.5.2 *Compliance* interno

Compliance interno envolve a implementação e adesão a políticas, procedimentos e códigos de conduta estabelecidos pela própria organização. Isso inclui a criação de programas de treinamento, auditorias internas e sistemas de monitoramento para garantir que os funcionários sigam as diretrizes estabelecidas. De acordo com Paine (1994), um programa de *compliance* eficaz deve incluir treinamento regular e educação para os funcionários sobre as políticas e procedimentos da empresa.

O cumprimento das regras, acordos e códigos de conduta deve estar alinhado com a missão, a visão e os valores da organização, visando a busca contínua pelos melhores resultados. Com o objetivo de blindar e proteger o negócio, a aplicação do *compliance* pode trazer um retorno substancial sobre o valor investido, ajudando a evitar desperdícios, fraudes, abusos diversos e práticas discriminatórias, que podem interromper as operações e colocar a empresa em risco.

O *compliance* empresarial permite que todos os níveis hierárquicos da empresa se empenhem na conformidade dos processos, abrangendo desde o gerenciamento de regulamentos externos e políticas internas até o treinamento completo dos funcionários.

No caso de uma empresa de transporte, objeto deste estudo, é fundamental que os departamentos e colaboradores trabalhem em conjunto para manter padrões elevados na realização das atividades, o que resulta na redução dos riscos de falhas catastróficas. Além disso, há um ganho significativo na melhoria da comunicação entre os diferentes níveis hierárquicos da empresa, desde a liderança até os funcionários.

2.6 Programa de Medicina do Sono – PMS

O Programa de Medicina do Sono (PMS) é uma iniciativa fundamental para garantir a saúde e a segurança de motoristas profissionais, especialmente em setores onde a fadiga pode ter consequências graves, como no transporte rodoviário. O PMS consiste em um conjunto de políticas, práticas e procedimentos destinados a identificar, tratar e monitorar distúrbios do sono em motoristas. O principal objetivo é mitigar os riscos associados à fadiga e à privação de sono, assegurando que os motoristas estejam aptos para conduzir com segurança.

O Grupo Águia Branca é pioneiro no Brasil ao desenvolver um programa de Medicina do Sono com foco na saúde do motorista e na segurança do trânsito. O programa visa à manutenção da saúde desses profissionais, abordando distúrbios do sono, alimentação e exercício físico.

O Dr. Sérgio Barros, médico especialista e criador do PMS, conduz o programa desde sua implantação na Viação Águia Branca, em 2000. Desde então, o programa realiza mais de trezentos mil testes de fadiga e vigília anualmente, permitindo avaliar o tempo de resposta a estímulos realizados pelos motoristas e inferir possíveis distúrbios do sono.

Um exame fundamental realizado no PMS é a polissonografia, aplicada a cada motorista desde a admissão e periodicamente durante sua permanência na empresa. O programa conta com três laboratórios do sono e, em média, realiza cerca de novecentos atendimentos por ano em toda a sua área de atuação. Os exames de PSG são realizados nos laboratórios do sono estabelecidos nas garagens da empresa. Este exame é considerado padrão ouro para analisar, caracterizar e diagnosticar possíveis distúrbios do sono em condutores profissionais de passageiros. Os resultados de cada motorista são armazenados em um banco de dados, possibilitando um acompanhamento constante da evolução de sua saúde pela equipe do programa.

O PMS também realiza avaliações rigorosas antes de qualquer viagem. No início de cada jornada, são aplicados procedimentos de avaliação das condições do motorista, incluindo testes de vigília e fadiga, bafômetro, entrevistas para verificar condições físicas e psicológicas, e a checagem da documentação obrigatória para a condução de veículos em vias públicas. Motoristas cujos testes revelem algo incomum são impedidos de assumir a direção até que sejam avaliados pela equipe do programa, com acompanhamento dos gestores da empresa, e tratados conforme as diretrizes do PMS.

As viagens noturnas de longas distâncias são intercaladas com atendimentos em salas de estimulação de alerta localizadas em pontos de apoio da empresa. As salas de estimulação

são equipadas com bicicletas ergométricas e oferecem orientações para que os motoristas pratiquem alongamentos por vinte minutos durante os intervalos de cada viagem noturna. Além disso, os motoristas são expostos a um ambiente com cores, luzes (cromoterapia e luxterapia) e uma alimentação leve e saudável, o que contribui para que eles realizem a segunda parte de sua jornada bem-dispostos e em segurança.

O PMS também trouxe adequações nas cadeiras dos condutores nos ônibus, visando proporcionar uma postura adequada e ergonômica durante as viagens, além de contar com dormitórios em ambientes com menor ruído acústico. Periodicamente, o programa oferece ações educativas, como palestras específicas sobre higiene do sono e alimentação, buscando sempre a maior segurança para motoristas e passageiros durante as viagens da empresa (Silva et al., 2018).

Atualmente, o programa utiliza uma plataforma digital (Atento Backoffice) para a coleta, armazenamento e análise de dados, além do acompanhamento da validade da realização de exames e da documentação obrigatória. Isso possibilita acesso rápido e eficiente para o médico responsável e sua equipe, garantindo ações antecipadas para o bem-estar do motorista durante as viagens e validando a execução das atividades de forma segura para os passageiros. A utilização do sistema permite um acompanhamento integrado de itens que atendem à regulamentação vigente para o setor de transporte.

Os motoristas enfrentam diariamente diversas adversidades em seu trabalho. O PMS, com suas ações rápidas, visa proteger tanto os profissionais quanto a atividade no trânsito. Entre os desafios enfrentados estão longas jornadas de trabalho, imprevistos que prolongam os percursos e reduzem o tempo de descanso, além do contato direto com passageiros, que frequentemente presenciam situações desagradáveis nas rodovias.

A rotina diária dos motoristas é composta por dois momentos: a liberação para seguir viagem no início do dia de trabalho e o retorno à garagem para a prestação de contas. Algumas condições adversas de trabalho incluem ruídos, movimentos repetitivos, trânsito desfavorável e a necessidade de lidar com as demandas dos passageiros, que muitas vezes apresentam queixas sobre o trabalho do motorista, como não parar no local desejado, atrasos e velocidade.

2.7 O Sono

Um dos aspectos fundamentais da vida humana é o sono, cuja função é proporcionar restauração e conservação da energia. Quando há privação do sono, o indivíduo pode sofrer

importantes prejuízos em suas atividades cotidianas, perceptíveis em diversas áreas, como social, psicológica, somática e até cognitiva (Neves et al., 2013).

O sono é uma função biológica essencial na consolidação da memória, na visão binocular, na termorregulação e na restauração do metabolismo energético cerebral (Reimão, 1996; Ferrara; De Gennaro, 2001). Crianças e adultos podem apresentar transtornos do sono manifestados com sintomas como insônia em qualquer um dos três tipos de apresentação (inicial, intermediária ou terminal), elevado nível de sonolência durante o dia, dificuldade para dormir e eventos estranhos durante o sono (Neves et al., 2013).

Entre os distúrbios do sono, a insônia e a síndrome da apneia obstrutiva do sono são as condições mais frequentes na população (Roth et al., 2002). A insônia impacta diretamente a qualidade de vida, conforme consenso entre os autores (Janson et al., 2001; Littner et al., 2003). A apneia do sono está associada ao consumo de álcool, tabagismo, problemas respiratórios como congestão nasal, obesidade e desregulação do nível de estrogênio (Culebras, 2006).

Os distúrbios do sono geram impactos significativos nas áreas econômica e de saúde, resultando em aumento das hospitalizações, dos índices de absenteísmo e dos riscos de acidentes de trânsito, além de poderem ocasionar distúrbios mentais (Ohayon; Smirne, 2002).

O sono é um estado comportamental complexo que demanda relaxamento e diminuição ou inexistência da atividade, apresentando baixíssima resposta a estímulos externos, mas podendo ser revertido em resposta à percepção de um estímulo, trazendo o indivíduo de volta ao estado de vigília. Este, por sua vez, caracteriza-se por alto nível de atividade motora, alta capacidade de resposta e um estado neuroquímico que favorece o processamento e o registro de informações e a interação com o ambiente (Neves et al., 2013).

A alternância entre sono e vigília ocorre de forma circadiana, regulando o organismo entre o dia e a noite. Os processos fisiológicos são orientados por esse mecanismo, permitindo que o corpo desperte, sinta fome, mantenha-se ativo e adormeça. Esse ciclo varia de acordo com idade, sexo e características individuais (Neves et al., 2013).

O ciclo circadiano, proveniente do latim e que significa "cerca de um dia", apresenta-se como o principal marcador temporal do ser humano, com duração de 24 horas. É um dos fatores biológicos gerados durante a evolução humana, estimulando o desenvolvimento dos ritmos internos dos seres vivos, como os ciclos de reprodução, migração e hibernação (Foster; Kreitzman, 2004).

A avaliação e o acompanhamento de um indivíduo com transtorno do sono baseiam-se em observação clínica, com ênfase na história e no exame físico. Conhecer detalhadamente a

história do paciente é o componente central para uma avaliação de qualidade, considerando sempre a participação de depoimentos de outros indivíduos, como familiares e companheiros.

Durante essa verificação, busca-se compreender a história do indivíduo para identificar o início dos sintomas, fatores antecedentes (inclusive psicológicos) que resultaram nos sintomas percebidos, e a duração, frequência e gravidade deles. Um olhar atento deve ser aplicado também a sintomas noturnos e diurnos que podem influenciar a capacidade de restauração proporcionada pelo sono, incluindo sintomas noturnos (roncos, respiração bucal, apneias, dispneia, refluxo gastroesofágico, nictúria, disfunção erétil, sonambulismo, bruxismo, movimentos de pernas e paralisia do sono) e diurnos (sonolência, alterações de humor, queda da produtividade, dificuldade de concentração e memória, diminuição da atenção na condução de veículos, cataplexia e alucinações hipnagógicas). O uso de medicamentos e a ingestão de cafeína e bebidas energéticas também precisam ser verificados (Neves et al., 2013).

Os tipos de avaliação dos transtornos do sono se dividem em dois modos: a Avaliação Subjetiva, geralmente realizada por meio de questionários e diários de sono, que apresenta baixo custo e facilidade de aplicação, promovendo uniformidade na abordagem do paciente; e a Avaliação Objetiva, que inclui a polissonografia noturna (PSG), o teste de latência múltipla do sono (TLMS), o teste de manutenção da vigília e a actigrafia, com o objetivo de detectar padrões de vigília e sono (Neves et al., 2013).

Para motoristas de transporte rodoviário, a qualidade e a quantidade de sono são essenciais. A privação de sono pode levar à fadiga, diminuição da atenção, tempos de reação mais lentos e maior propensão a cometer erros, aumentando o risco de acidentes rodoviários (Horne; Reyner, 1995).

Motoristas de transporte rodoviário estão particularmente sujeitos a distúrbios do sono devido a longas jornadas de trabalho, horários irregulares e ambientes inadequados para dormir. Dos distúrbios que mais afetam os motoristas, destaca-se a apneia obstrutiva do sono, caracterizada por pausas na respiração durante o sono, e pode levar à sonolência diurna excessiva e a um risco aumentado de acidentes (Lemos, 2009). Por isso, programas de medicina do sono são fundamentais para identificar e tratar distúrbios do sono em motoristas.

2.8 Qualidade de Vida

A qualidade de vida pode ser entendida como o nível em que as condições básicas e secundárias do ser humano atendem às suas expectativas e necessidades essenciais, refletindo

o grau de satisfação das pessoas. Entre essas condições, é importante avaliar o bem-estar físico, mental e emocional, além do relacionamento com outras pessoas nos diversos círculos sociais e as questões sociais relacionadas à saúde e educação. “A qualidade de vida reflete a satisfação harmoniosa dos objetivos e desejos de uma pessoa; a qualidade de vida ou ‘felicidade’ seria a abundância de aspectos positivos somados à ausência de aspectos negativos” (Berger; Macinman, 1993, p. 729).

As preocupações do ser humano norteiam a qualidade de vida no trabalho ao longo de todo o ciclo de vida. Nesse contexto, busca-se favorecer o bem-estar e a satisfação ao realizar as atividades. As condições do ambiente de trabalho oferecidas pela empresa aos seus colaboradores estão diretamente conectadas à higiene do trabalho, sendo essenciais para suprir as necessidades de segurança à saúde física e mental, assim como o bem-estar (Chiavenato, 2010).

Marques (2017) define a Qualidade de Vida no Trabalho como um conjunto de ações específicas que visa à melhoria constante dos processos tecnológicos, estratégicos, operacionais e humanos de uma organização. É fundamental proporcionar aos colaboradores boas condições para o desempenho de suas funções, em um ambiente que favoreça relacionamentos saudáveis e o crescimento profissional durante a execução de suas atividades.

A insatisfação com as condições de trabalho é um desafio que afeta a maioria dos colaboradores, independentemente de cargo ou função, comprometendo o desempenho do trabalhador e os resultados da organização. Portanto, cabe à organização que deseja alcançar bons resultados cuidar para mitigar os fatores geradores de estresse ocupacional, que podem afetar a qualidade de vida dos colaboradores. Entender a relação entre estresse e qualidade de vida no trabalho é indispensável para compreender o sentido do trabalho e sua influência na qualidade de vida.

2.8.1 Qualidade de Vida no Trabalho

A Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) refere-se ao conjunto de ações que uma empresa implementa para promover melhorias e inovações gerenciais e tecnológicas em seu ambiente de trabalho. A construção da QVT ocorre ao considerar a empresa e os colaboradores de maneira integral, adotando um enfoque biopsicossocial. Esse posicionamento biopsicossocial atua como um fator gerencial essencial para diagnósticos,

campanhas, criação de serviços e implantação de projetos que visam à preservação e ao desenvolvimento das pessoas no contexto laboral (FRANÇA, 1997).

França (1997, p. 80) afirma que “a origem do conceito vem da medicina psicossomática, que propõe uma visão integrada e holística do ser humano, em oposição à abordagem cartesiana que divide o ser humano em partes”.

Limongi (1995) e Albuquerque e França (1998) destacam que existem paradigmas nos modos de vida em sociedade, tanto dentro quanto fora das empresas. Novos valores e necessidades em relação à Qualidade de Vida no Trabalho têm sido observados, utilizando outras ciências para apoiar essa análise, tais como:

- Saúde: Busca pela ciência em preservar a integridade física, mental e social do ser humano, além do controle de doenças, proporcionando maior expectativa de vida.
- Ecologia: O ser humano integra o ambiente e, portanto, é responsável pela preservação e manutenção do meio ambiente.
- Ergonomia: Visa o conforto na operação e estuda as condições de trabalho do indivíduo, apoiando-se na medicina, psicologia e tecnologia industrial.
- Psicologia: Enfatiza a influência das atitudes internas nas relações de trabalho, ressaltando a importância do significado intrínseco das necessidades individuais e as perspectivas de vida das pessoas em relação ao trabalho.
- Sociologia: Evidencia a simbologia do compartilhamento e da construção coletiva.
- Economia: Traz a consciência dos recursos finitos, enfatizando que sua utilização deve ocorrer de forma equilibrada, respeitando os direitos da sociedade.
- Administração: Busca o aumento da efetividade e um diferencial competitivo no mercado.
- Engenharia: Atua na flexibilização dos modos de produção, armazenamento e uso de tecnologia, proporcionando melhor organização do trabalho e controle de processos, respeitando o equilíbrio interno entre os colaboradores.

Outros pontos relevantes no estudo da QVT são propostos por Fernandes (1996), onde é possível visualizar de forma dinâmica a relação entre os critérios de observação e os indicadores da QVT (Quadro 01).

Quadro 1 - Critérios e indicadores de QVT

CRITÉRIOS	INDICADORES DE QVT
Compensação justa e adequada	Equidade interna e externa Justiça na compensação Partilha de ganhos de produtividade
Condições de Trabalho	Jornada de Trabalho razoável Ambiente físico seguro e saudável Ausência de insalubridade
Uso e Desenvolvimento de Capacidades	Autonomia Autocontrole relativo Qualidades Múltiplas Informações sobre o processo total do trabalho
Oportunidade de Crescimento e Segurança	Possibilidade de Carreira Crescimento Pessoal Perspectiva de avanço salarial Segurança de emprego
Integração Social na Organização	Ausência de Preconceitos Igualdade Mobilidade Relacionamento Senso Comunitário
Constitucionalismo	Direitos de proteção ao trabalhador Privacidade pessoal Liberdade de expressão Tratamento imparcial Direitos trabalhistas
O Trabalho e o Espaço total de Vida	Papel balanceado no trabalho Estabilidade de horários Poucas mudanças geográficas Tempo para lazer da família
Relevância Social do Trabalho na Vida	Imagem da empresa Responsabilidade social da empresa Responsabilidade pelos produtos Práticas de emprego

Fonte: Fernandes (1996, p. 48).

Apesar do avanço das tecnologias, é inegável a necessidade da utilização do capital humano nas organizações. Santos (2010) observa que, anteriormente, as empresas se preocupavam apenas com o produto, desprezando os trabalhadores e suas necessidades. Isso tornava o processo produtivo um risco à saúde humana, devido às más condições de trabalho e extensas horas dentro de fábricas com ambientes precários, que resultavam em acidentes de trabalho de toda gravidade.

Segundo Ribeiro e Santana (2015), esse cenário está em constante transformação, e o valor das pessoas para o desempenho das empresas tem sido cada vez mais reconhecido. É

possível afirmar que, sem a contribuição do capital humano e sua expertise, as organizações não teriam se desenvolvido como vemos hoje. Ribeiro e Santana (2015) também destacam a relação de interdependência entre colaboradores e organizações: os primeiros buscam atingir seus objetivos pessoais, enquanto as últimas almejam seus objetivos comerciais. Portanto, é essencial que o local de trabalho seja um ambiente seguro, organizado e agradável para conviver e produzir.

Chiavenato (2010) reafirma que a organização deve unir os esforços das pessoas aos seus para alcançar seus objetivos da melhor forma possível, criando uma relação ganha-ganha. A QVT trata das condições de permanência no ambiente corporativo e é medida pelo nível de atendimento às necessidades dos colaboradores no exercício de suas rotinas.

Para garantir um ambiente propício com foco na saúde e segurança do trabalhador, as organizações devem utilizar ferramentas de manutenção e controle do ambiente de trabalho. A implementação de programas como o PPRA (Programa de Prevenção de Riscos Ambientais) e o PCMSO (Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional) é essencial para a manutenção de um ambiente de trabalho livre ou com o mínimo de riscos à saúde e ao bem-estar do trabalhador (Mattos e Másculo, 2011). Brito (2020) acrescenta que as empresas devem considerar as condições de trabalho e observar em suas ações a AET (Análise Ergonômica do Trabalho), sem descuidar dos riscos biológicos, químicos e físicos presentes nos ambientes organizacionais.

Apesar da ampla divulgação do tema e das inúmeras discussões sobre as melhorias para a qualidade de vida nos ambientes de trabalho, ainda existem entraves para que a QVT seja aplicada de forma plena e adequada.

Nesse sentido, a qualidade de vida tem sido uma busca importante da humanidade ao longo dos anos. Melhorias nos processos de trabalho tem sido objeto de análise e estudo tanto de pesquisadores antigos quanto contemporâneos. No século XX, Elton Mayo ganhou notoriedade ao estudar o comportamento humano em diferentes ambientes de trabalho na *Western Electric Company (Hawthorne, Chicago)*, o que impactou a motivação dos trabalhadores e o alcance das metas organizacionais. Esse estudo contribuiu para o surgimento da Escola das Relações Humanas, conforme relatado por Ferreira et al. (1999).

Abraham H. Maslow, ao estabelecer a conhecida pirâmide da hierarquia das necessidades, trouxe clareza às necessidades humanas em relação às compensações do trabalho praticadas pelos colaboradores. A hierarquia das necessidades é composta por cinco patamares fundamentais: necessidades fisiológicas, segurança, amor, estima e auto realização. Cada uma delas é almejada pelos trabalhadores como um degrau a ser conquistado.

Diante dos processos de reestruturação e reengenharia que as instituições organizacionais vêm experimentando ao longo dos anos, é fácil perceber que os trabalhadores dedicam, cada vez mais, mais horas do dia ao ambiente de trabalho do que aos cuidados pessoais e familiares (Veiga, 2007).

Com o passar dos anos, o conceito de QVT evoluiu consideravelmente, como demonstrado no Quadro 02, baseado em Fernandes (1996), França (1997) e Rodrigues (1998) e adaptado até os dias atuais com a abordagem de outros autores.

Quadro 2 - Evolução do QVT

EVOLUÇÃO DO QVT	CARACTERISTAS OU VISÃO
QVT como uma variável (1959 a 1972)	Reação do indivíduo ao trabalho. Investigava-se como melhorar a qualidade de vida no trabalho para o indivíduo.
QVT como uma abordagem (1969 a 1974)	O foco era o indivíduo antes do resultado organizacional: mas, ao mesmo tempo buscava-se trazer melhorias tanto ao empregado como à direção.
QVT como um método (1972 a 1975)	Um conjunto de abordagens, métodos ou técnicas para melhorar o ambiente de trabalho e tornar o trabalho mais produtivo e mais satisfatório. QVT era vista como um sinônimo de grupos autônomos de trabalho, enriquecimento de cargo ou desenho de novas plantas com integração social e técnica.
QVT como um movimento (1975 a 1980)	Declaração ideológica sobre a natureza do trabalho e as relações dos trabalhadores com a organização. Os termos “administração participativa” e “democracia industrial” eram frequentemente ditos como ideais do movimento de QVT.
QVT como tudo (1979 a 1982)	Como panaceia contra a competição estrangeira, problemas de qualidade, baixas taxas de produtividade, problemas de queixas e outros problemas organizacionais.
QVT como nada (futuro)	No caso de alguns projetos de QVT fracassarem no futuro. Não passará de um “modismo” passageiro.

Fonte: Fernandes (1996, p. 42).

Quadro 3 - Evolução do QVT pós 2010

EVOLUÇÃO DO QVT	CARACTERISTAS OU VISÃO
QVT como processo contínuo (pós-2010)	A qualidade de vida no trabalho é um processo dinâmico que envolve a participação de todos os níveis da organização, influenciando diretamente a satisfação e o desempenho dos colaboradores (Klein <i>et al.</i> , 2019).
QVT como cultura organizacional (2015-2020)	O foco passa a ser a criação de uma cultura organizacional que valoriza o bem-estar dos colaboradores, integrando práticas de saúde mental, diversidade e inclusão, e equilíbrio entre vida profissional e pessoal. A QVT é vista como um fator essencial para a retenção de talentos e inovação (Freitas, 2023).
QVT e a saúde mental (2020-2024)	Em resposta à pandemia de COVID-19, a saúde mental e o bem-estar psicológico tornam-se prioridade nas organizações. A QVT é entendida como essencial para prevenir o burnout e promover a resiliência, destacando a importância do suporte emocional e programas de saúde mental (Silva, 2022).
QVT em ambientes híbridos (2021-presente)	A adaptação a modelos híbridos de trabalho traz novos desafios e oportunidades para a QVT. As organizações precisam integrar tecnologias que favoreçam a colaboração remota, manter a cultura organizacional e assegurar que os colaboradores se sintam conectados e apoiados, independentemente do local de trabalho (Ferreira, 2021).

Fonte: Elaboração própria, 2024.

A Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) representa um componente essencial no contexto organizacional contemporâneo, refletindo a necessidade de um ambiente de trabalho saudável, seguro e produtivo. Como observado, a QVT não se limita a uma série de práticas isoladas, mas sim se insere em um contexto mais amplo que considera as interações biopsicossociais entre colaboradores e a organização. A evolução do conceito, desde sua origem na medicina psicossomática até as abordagens contemporâneas que priorizam a saúde mental e o bem-estar psicológico, evidencia a importância crescente da QVT para a eficácia organizacional e a satisfação dos trabalhadores.

2.9 Índice de Risco (IR)

Afim de se estabelecer e acompanhar os índices de segurança e qualidade no serviço a Viação Águia Branca utiliza um painel de índice de risco, onde é possível checar a presença de fatores que possam gerar ocorrências de trânsito mais graves. A matriz de risco que

monitora o IR busca determinar a severidade e a probabilidade desse risco acontecer de forma que o objetivo é analisar essa matriz e identificar os fatores potenciais no intuito de mitigar ou até se possível extinguir tal ocorrência. Esse trabalho se dá através das equipes de apoio Téc. em segurança, Instrutores de motoristas, CCO e a própria gestão responsável por aquele profissional, realizando ações preventivas e de conscientização. A tabela a seguir demonstra os pontos frequentemente checados e medidos.

Figura 1- IR Índice de risco

A soma destes blocos deve ser igual à 100%					Bloco	Incidentes	Acidentes	
50%	15%	15%	15%	5%	50%	10%	40%	
OVM	Velocidade	Interjornada	Folga	Bafômetro	Bloco Desvios	Avarias	Acidente L/M	Acidente G/GG

Fonte: Bonifácio, 2021

2.10 OVM – Ocorrência de Vídeo Monitoramento

Entre os fatores acompanhados no IR encontramos a OVM, que são ocorrências apontadas pelo acompanhamento em tempo real pelo CCO – Centro de Controle Operacional. Essas ocorrências recebem uma classificação em função de sua gravidade, podendo variar entre média - menor indício de perigo a atividade, Grave - expõe ao risco o motorista e os passageiros e entre elas a que recebe a classificação são os indícios de sonolência tratada pelo painel IR como Gravíssima - pode vir a causar acidentes de grande porte e até mesmo fatais.

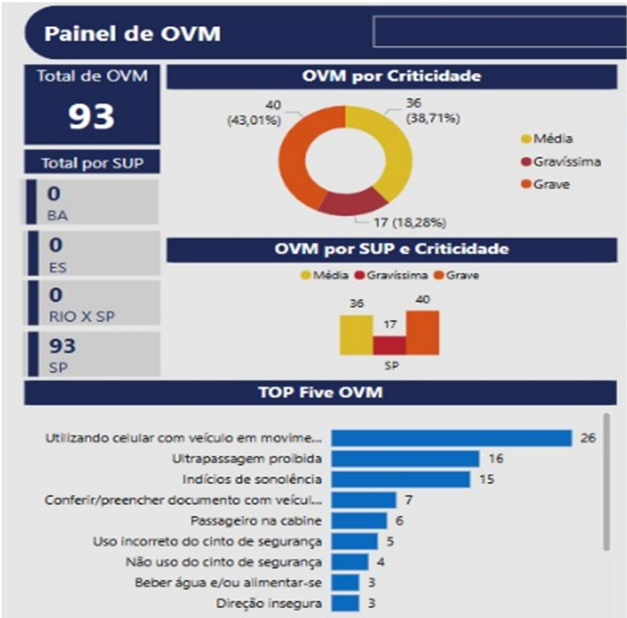
Figura 2 - Classificação das Ocorrências

Grave	Beber água e/ou alimentar-se
Grave	Conferir/preencher documento com veículo em movimento
Grave	Direção insegura
Grave	Manuseio de equipamento eletrônico
Grave	Não uso do cinto de segurança
Grave	Obstruir a filmagem pela câmera
Grave	Passageiro na cabine
Grave	Ultrapassagem com risco
Grave	Ultrapassagem proibida
Grave	Utilizando celular com veículo em movimento/parado
Gravíssima	Indícios de sonolência
Média	Beber água e/ou alimentar-se
Média	Conferir/preencher documento com veículo em movimento
Média	Fumar na cabine
Média	Manuseando objeto com veículo em movimento
Média	Não uso do cinto de segurança
Média	Passageiro na cabine
Média	Ultrapassagem proibida
Média	Uso incorreto do cinto de segurança
Média	Utilizando celular com veículo em movimento/parado

Fonte: Próprio Autor

O quadro a seguir mostra a apuração no período de 12 meses os tipos e frequência em que as ocorrências aconteceram, observa-se um alto número de ocorrências de indícios de sonolência durante as viagens.

Figura 3 - Painel de Ocorrência de Vídeo Monitoramento 11/2022 a 11/2023



Fonte: Próprio Autor

Mesmo sendo um numero pequeno se comparado a quantidade de viagens realizadas durante o ano, os motoristas são chamados para uma entrevista a fim de verificar os fatores que o levaram a sentir sono durante o trabalho para que seja tratado dentro das diretrizes do PMS, acompanhado até que possa retomar sua atividade sem trazer risco para si ou para os outros, garantindo uma operação segura.

No período seguinte já é possível observar uma diminuição nas ocorrências de OVM sobre indícios de Sonolência. Tabela a seguir:

Figura 4 - Indícios de Sonolência 11/2023 a 11/2024

SUPERINTENDÊNCIA		SÃO PAULO					
Criticidade	SETOR	Barão de Angra	Ponte Nova	RIO X SP	São Paulo	Vitória da Conquista	Total
	Tipologia Tratada	OVM's	OVM's	OVM's	OVM's	OVM's	OVM's
	Total	2		2	1		5
Gravissima	Indícios de sonolência	2		2	1		5

Fonte: Próprio Autor

3 METODOLOGIA

Este estudo adota duas abordagens metodológicas principais: a pesquisa qualitativa e a pesquisa bibliográfica, buscando analisar o impacto do Programa de Medicina do Sono (PMS) na Qualidade de Vida no Trabalho (QVT) dos motoristas profissionais da Viação Águia Branca. Para preservação da identidade dos profissionais e melhor qualidade nas respostas, os 19 motoristas participantes do estudo serão identificados pela letra (E, significando entrevistado) seguido por um número de ordem de 1 a 19, Exemplo E5 – Entrevistado número 5.

3.1 Pesquisa Bibliográfica

A pesquisa bibliográfica foi utilizada para embasar teoricamente o estudo, a partir de material já publicado por outros pesquisadores, conforme apontado por Gil (2002), que define a pesquisa bibliográfica como uma investigação baseada em livros, artigos científicos e outras fontes previamente publicadas. As fontes consultadas incluem bancos de dados como Periódicos/Capes, SciELO e Google Acadêmico, que fornecem acesso a artigos científicos relevantes para os temas de sono e qualidade de vida no trabalho. Inicialmente, foi feita uma leitura superficial do material selecionado para a pesquisa, seguido de uma análise mais aprofundada dos textos mais relevantes, que subsidiaram as discussões teóricas do trabalho.

3.2 Pesquisa Qualitativa

A pesquisa qualitativa foi escolhida por sua capacidade de explorar em profundidade as percepções e experiências dos participantes, como defendem Marconi e Lakatos (2003). Essa abordagem permite a compreensão das particularidades e subjetividades que envolvem a experiência dos motoristas com o Programa de Medicina do Sono e como ele afeta sua qualidade de vida e desempenho no trabalho.

A pesquisa qualitativa foi aplicada por meio de entrevistas semiestruturadas, utilizando um questionário composto por 14 perguntas, que foi aplicado presencialmente a 19 motoristas da empresa Viação Águia Branca. Os motoristas, com idades entre 30 e 61 anos, responderam ao questionário entre os dias 25 de julho e 5 de agosto de 2024. O questionário abrangeu três categorias principais:

1. Dados sociodemográficos: sexo, idade, estado civil e formação profissional;
2. Informações ocupacionais: tempo de atuação na profissão e na empresa;
3. Hábitos relacionados ao sono: quantidade de horas de sono, participação no PMS e a percepção dos motoristas sobre a eficácia do programa.

3.3 Pré-teste e Ajustes do Instrumento de Coleta

Antes da aplicação do questionário definitivo, foi realizado um pré-teste com um pequeno grupo de motoristas, seguindo as recomendações de Goode e Hatt (1972), com o objetivo de identificar inconsistências e problemas de compreensão nas perguntas. Este pré-teste ajudou a refinar o questionário, ajustando questões que não eram claras ou que poderiam gerar ambiguidades. Após o feedback dos participantes do pré-teste, foram feitas as correções necessárias, garantindo que o questionário final estivesse adequado para a coleta dos dados.

3.4 Coleta de Dados

As entrevistas foram conduzidas presencialmente e seguiram um roteiro semiestruturado, permitindo aos entrevistados liberdade para expor suas percepções e experiências. As respostas foram registradas de forma escrita e, posteriormente, categorizadas para análise. O processo de coleta de dados também seguiu rigorosamente os princípios éticos de pesquisa, assegurando o anonimato dos participantes e o uso das informações coletadas apenas para fins acadêmicos.

3.5 Análise de Dados

Os dados coletados foram analisados de maneira qualitativa. Conforme descreve Kauark (2010), ela é feita de forma descritiva onde o pesquisador é o instrumento chave e avalia cada resposta de seus entrevistados individualmente, sendo o processo e o significado os focos principais da abordagem.

As respostas foram categorizadas em temas principais, tais como “percepção sobre a qualidade do sono”, “impacto do sono na atividade profissional” e “benefícios do PMS para a qualidade de vida”. Essa categorização permitiu uma análise detalhada das percepções dos motoristas, identificando padrões e nuances importantes sobre como o Programa de Medicina do Sono impacta tanto sua vida pessoal quanto profissional.

Os resultados obtidos foram comparados com a literatura existente sobre sono, fadiga e qualidade de vida no trabalho, reforçando ou contrastando os achados com estudos anteriores.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Descrição da Empresa Objeto do Estudo

A Viação Águia Branca, fundada em 1946, é uma empresa pioneira do grupo Águia Branca. No mesmo ano, iniciou suas operações com o primeiro ônibus para transporte de passageiros entre Governador Valadares e Teófilo Otoni, em Minas Gerais. Com o sucesso inicial, adquiriu um segundo ônibus seis meses depois.

Desde então, a empresa, sob a liderança dos irmãos fundadores Vallecio Chieppe, Wander Chieppe e Aylmer Chieppe, cresceu significativamente nas regiões onde atua, expandindo sua frota e as empresas do grupo Águia Branca.

De acordo com a Viação Águia Branca (2024), o grupo transporta cerca de 10 milhões de passageiros anualmente, atendendo 700 localidades em suas 347 linhas interestaduais e intermunicipais. A empresa gera aproximadamente 3.700 empregos diretos e indiretos, impactando 9 estados brasileiros: Espírito Santo, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Alagoas, Sergipe, Pernambuco e Rondônia.

Desde 2001, a empresa atua conforme o Sistema Integrado de Gestão da Qualidade, sendo certificada pela ISO 9001. Este sistema resultou em um índice de satisfação de 81,4% entre os passageiros, que reconhecem o serviço prestado como bom ou ótimo (Viação Águia Branca, 2019). A Figura 01 ilustra a frota de ônibus Viação Águia Branca.

Figura 5 - Imagem da frota de ônibus da Viação Águia Branca



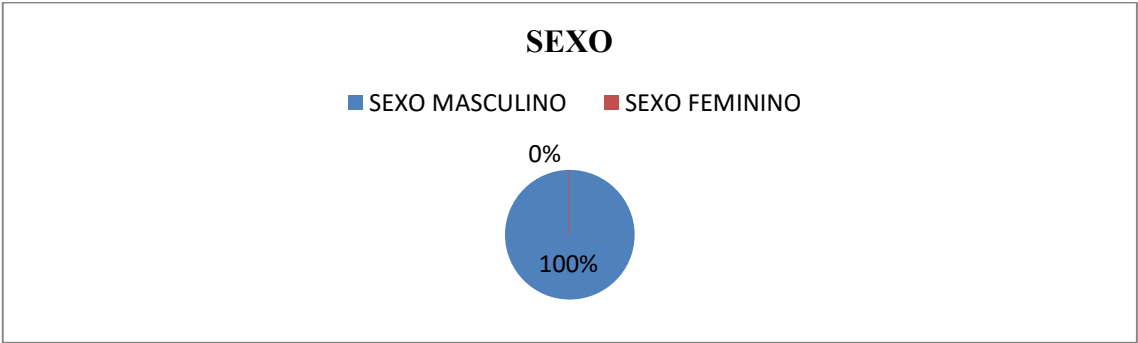
Fonte: Viação Águia Branca, 2024.

Priorizando a qualidade e segurança no atendimento aos clientes, a Viação Águia Branca investe em infraestrutura técnica e operacional, realiza uma seleção criteriosa de motoristas, renova constantemente sua frota e utiliza tecnologia atualizada. Além disso, implementa programas de segurança no trânsito (Viação Águia Branca, 2019).

4.2 Perfil dos Entrevistados

O perfil dos funcionários entrevistados na pesquisa apresenta uma predominância masculina (Gráfico 01), o que reflete o quadro geral da empresa, composta majoritariamente por homens na função de motorista.

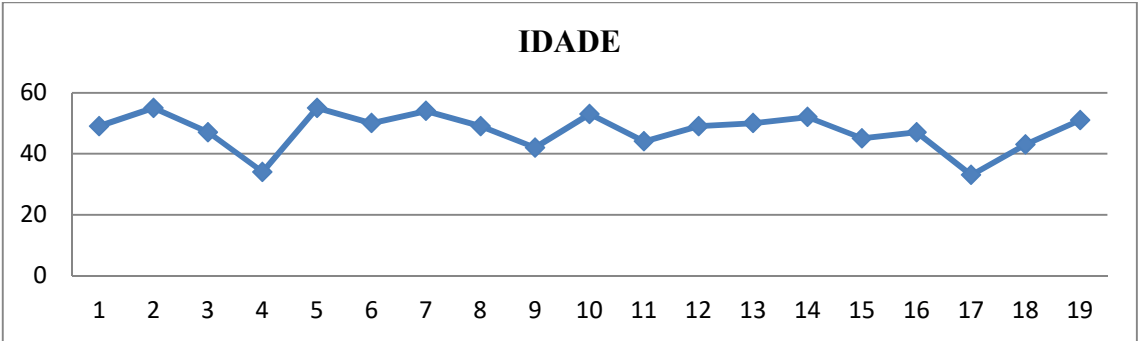
Gráfico 1 - Gênero



Fonte: autoria própria, 2024.

A faixa etária dos entrevistados situa-se entre 30 e 60 anos (Gráfico 02).

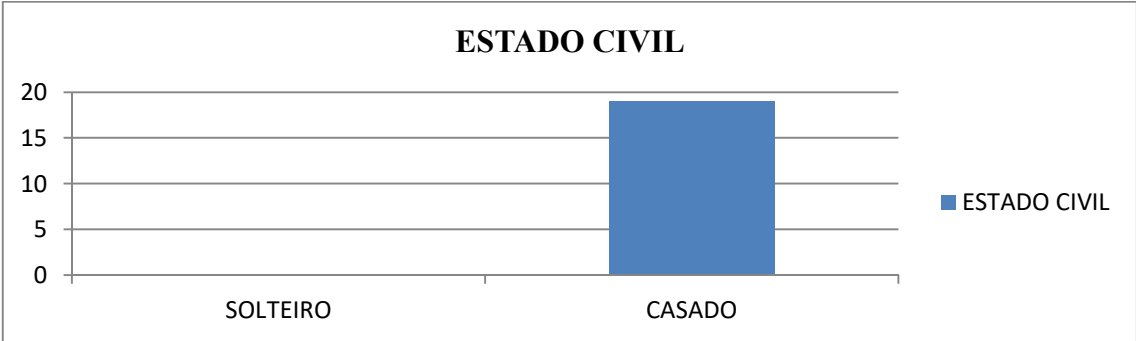
Gráfico 2 - Idade



Fonte: autoria própria, 2024.

Predomina na amostra o fato de que 100% dos motoristas são casados (Gráfico 03).

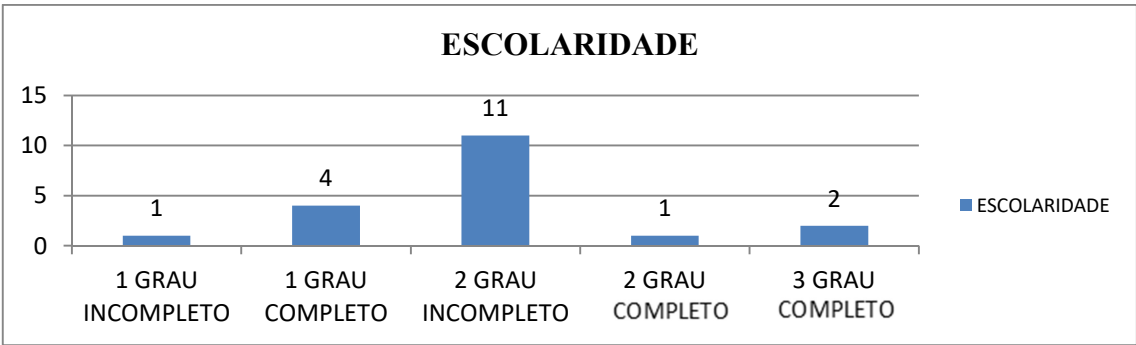
Gráfico 3 - Estado Civil



Fonte: autoria própria, 2024.

No que diz respeito à qualificação escolar (Gráfico 04), os motoristas apresentam níveis de educação variáveis, desde o 1º grau incompleto até o ensino superior, tendo a maioria chegado ao ensino médio, embora sem completar o curso.

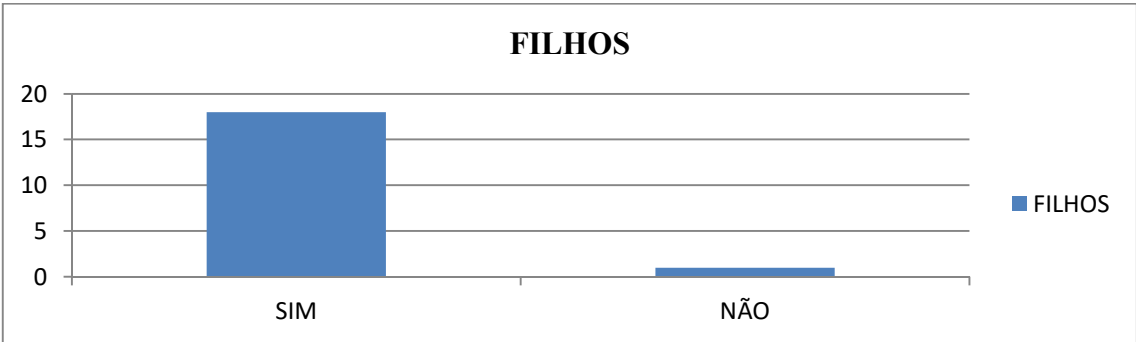
Gráfico 4 - Escolaridade



Fonte: autoria própria, 2024.

Entre os motoristas entrevistados, 99% são pais (Gráfico 05).

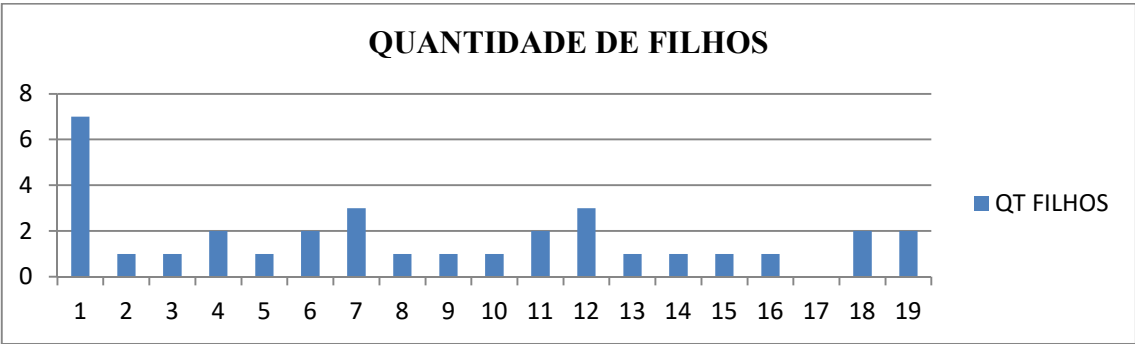
Gráfico 5 - Filhos



Fonte: autoria própria, 2024.

Além disso, os entrevistados possuem uma média de dois filhos cada (Gráfico 06).

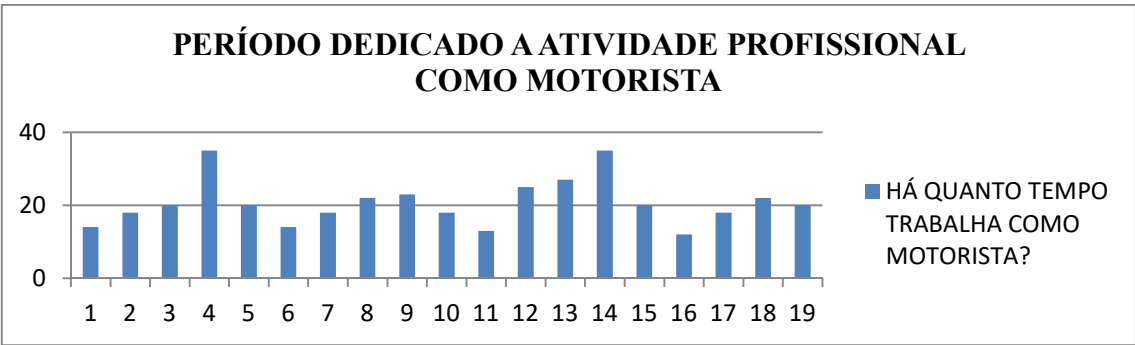
Gráfico 6 - Quantidade de Filhos



Fonte: autoria própria, 2024.

O Gráfico 07 apresenta que os entrevistados atuam na profissão há muitos anos, o motorista com menos tempo de experiência já conta com 12 anos de atuação, enquanto o mais experiente soma 35 anos dirigindo no modal rodoviário. Essa vasta experiência reflete-se na qualidade dos serviços prestados.

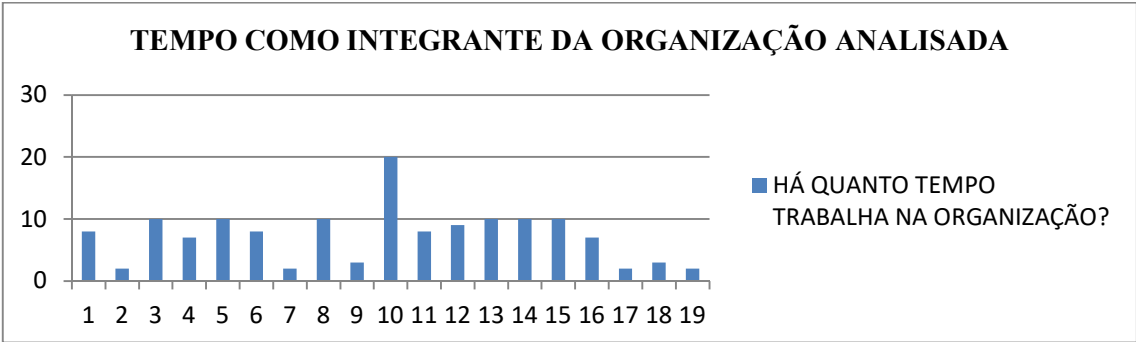
Gráfico 7 - Tempo de Experiência Profissional



Fonte: autoria própria, 2024.

Conforme o Gráfico 08, a experiência profissional dos motoristas varia significativamente, com o menos experiente tendo 12 anos de atuação e o mais experiente, 35 anos de serviço no modal rodoviário, destacando a expertise no setor. Em relação ao vínculo com a empresa, todos os motoristas possuem uma média de pelo menos dois anos de contrato com a Viação Águia Branca, e o mais antigo tem 20 anos de trabalho na empresa. Importante ressaltar que todos fazem parte do Programa de Medicina do Sono, uma ferramenta essencial para garantir sua saúde e segurança no trabalho.

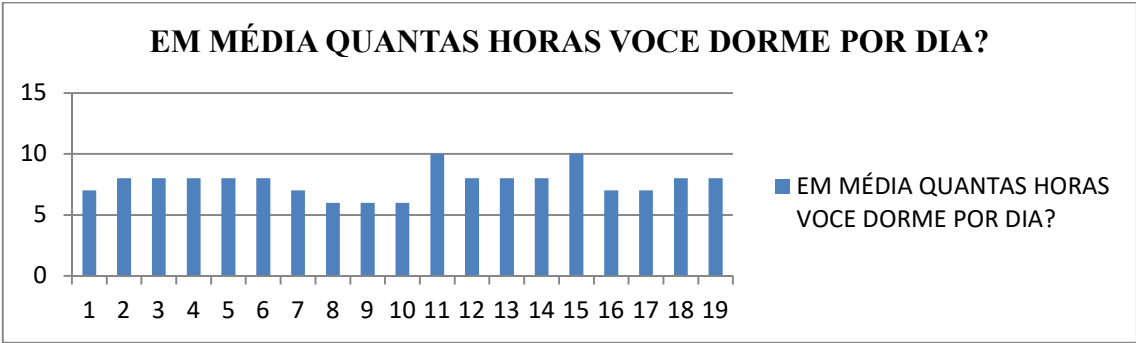
Gráfico 8 - Tempo de Empresa



Fonte: autoria própria, 2024.

Os motoristas apontam que precisam de, no mínimo, seis horas de sono para estarem aptos a realizar suas atividades laborativas com segurança e eficiência. Aqueles que dormem menos que esse tempo relatam dificuldade de concentração, o que pode comprometer sua capacidade de agir rapidamente diante dos desafios do trânsito. (Gráfico 09).

Gráfico 9 - Horas que dorme por dia



Fonte: autoria própria, 2024.

A pesquisa também revelou que muitos dos entrevistados já exerceram outras profissões antes de optar pela carreira de motorista rodoviário. A qualidade do sono foi amplamente destacada como um fator fundamental para o desempenho no trabalho, uma vez que dirigir veículos de transporte de passageiros exige atenção máxima. O Programa de Medicina do Sono, nesse contexto, desempenha um papel fundamental, fornecendo orientações sobre alimentação adequada, exames médicos regulares e dicas para melhorar o sono, o que, segundo os motoristas, reflete diretamente na qualidade de vida.

4.3 Percepções dos Motoristas sobre o Programa de Medicina do Sono

Os depoimentos colhidos durante a pesquisa reforçam a importância do programa. Um dos entrevistados declarou: "O programa me proporciona informações sobre alimentação, para manter adequadas minhas taxas de glicose, triglicerídeos e colesterol, além de cuidados com a saúde como exames de rotina e acompanhamento médico. Isso reflete positivamente na minha qualidade do sono, no desempenho pessoal e profissional, me proporcionando melhor qualidade de vida" (E10). Outro acrescentou: "Passei a participar de palestras sobre o tema, ministradas por videoconferência com especialistas em sono, voltadas para a qualidade de vida e o trabalho dos motoristas" (E01).

O entendimento sobre a importância do sono adequado foi um ponto constantemente reforçado pelos motoristas. Um dos entrevistados destacou: "O programa me proporcionou melhor entendimento a respeito da importância de se ter um sono adequado, que ofereça descanso físico e mental para repor as energias" (E05). Outro motorista comentou sobre as orientações recebidas: "Recebi informações sobre alimentação, atividade física, uso de álcool e os impactos sobre a saúde e a qualidade de vida quando não há equilíbrio" (E17).

A manutenção de uma boa qualidade de sono tem relação direta com a capacidade do indivíduo de executar suas atividades diárias com eficiência. Um dos entrevistados comentou: "Acordo mais bem-disposto e descansado, me sentindo pleno para realizar atividades e proporcionar bons momentos com a família" (E09). Outros motoristas notaram melhorias no humor, na disposição para realizar tarefas do dia a dia e na interação social com a família e os amigos. Um deles destacou: "Ter uma boa qualidade de sono me permite ter melhor disposição para realizar minhas atividades junto à família, cuidar dos meus interesses pessoais e estar com os amigos" (E16).

Quando questionados sobre o impacto do programa no trabalho, todos os motoristas foram unânimes em afirmar que o sono de qualidade melhora a segurança nas estradas, mantém-nos alertas e mais dispostos para atender as demandas dos passageiros. Um dos motoristas disse: "Consigo realizar meu trabalho com mais segurança ao conduzir os veículos nas estradas, pois meus reflexos estão preservados e permaneço vigilante. Assim, minha viagem é realizada de forma tranquila do início ao fim" (E07).

Os motoristas também realizam exames regulares, como a polissonografia e o Teste de Manutenção de Vigília (TMV), para monitorar sua qualidade de sono e identificar possíveis distúrbios, como apneia. Um dos entrevistados relatou: "Realizo regularmente o acompanhamento da minha qualidade de descanso através da polissonografia e também

analiso a qualidade da manutenção de vigília para viagens noturnas" (E15). Aqueles diagnosticados com apneia, por exemplo, recebem tratamento adequado com o uso do CPAP,

cujá sigla significa Continuous Positive Airway Pressure em português (pressão positiva contínua nas vias aéreas). CPAP é um aparelho que fornece um fluxo de ar constante para o paciente, evitando que a respiração seja interrompida, usado para tratar a apneia obstrutiva do sono, uma condição que ocorre quando as vias aéreas se fecham durante o sono.

O aparelho é composto por pequenos compressores que enviam ar sob pressão para uma máscara adaptada ao nariz do paciente. Dependendo da necessidade, pode ser usado um modelo facial que cobre o nariz e a boca. O aparelho é seguro e eficiente, e melhora a qualidade do sono, aliviando sintomas como dores de cabeça, cansaço e dificuldade de concentração o que lhes permite retomar suas jornadas de trabalho com saúde e segurança.

Além dos benefícios no âmbito profissional, o programa também trouxe melhorias para a vida social e familiar dos motoristas. Eles relataram que, com um sono adequado, sentem-se mais dispostos a participar de atividades com a família e amigos. Um entrevistado mencionou: "Com a saúde em dia e boa qualidade de descanso, consigo cuidar melhor da minha casa e me relacionar melhor com as pessoas que gosto" (E02). Outro acrescentou: "Passei a ter mais vontade de usar meu tempo livre para atividades que me trazem bem-estar e até cuidar de outros negócios" (E14).

Embora a implementação de novos hábitos de saúde nem sempre seja fácil, os motoristas que participam do programa relatam melhorias significativas em suas vidas. Um dos entrevistados declarou: "Antes de conhecer a Medicina do Sono, não conseguia dormir direito, tinha muitas dores de cabeça e acordava estressado. Depois do tratamento e do uso do CPAP, minha vida melhorou significativamente. Hoje, acordo descansado e me sinto muito melhor" (E13).

O programa de Medicina do Sono da Viação Águia Branca, além de melhorar a saúde dos motoristas, também contribui para uma maior segurança no trabalho. A qualidade de vigília e a atenção aprimoradas pelos cuidados com o sono são essenciais para garantir viagens seguras, especialmente em trajetos longos e noturnos. Alguns motoristas sugeriram como melhoria no programa a entrega dos laudos dos exames realizados, mencionando que a falta dessa transparência gera ansiedade em relação a possíveis restrições no trabalho, conforme relataram E01, E05, E08, E13, E16 e E19.

Dessa forma, o programa desempenha um papel importante na melhoria da qualidade de vida dos motoristas, tanto no trabalho quanto fora dele, refletindo-se em sua saúde, segurança e bem-estar.

5 CONCLUSÃO

O estudo sobre o impacto do Programa de Medicina do Sono (PMS), com ênfase na qualidade de vida no trabalho e na saúde e qualidade de vida no trabalho dos motoristas da empresa de transporte rodoviário, foi capaz de avaliar a aplicação do PMS na rotina laboral dos motoristas e revelou resultados significativos.

A implementação do PMS permitiu o acompanhamento contínuo da qualidade do sono dos motoristas, ao identificar distúrbios do sono possibilita realizar o tratamento antes que alguma ocorrência de trânsito denote que o motorista necessitava de acompanhamento médico específico. O acompanhamento contínuo auxilia a gestão no processo de escalonamento dos profissionais em jornadas mais favoráveis ao seu cronotipo.

Os dados coletados e analisados indicam que, com a utilização do PMS, foi possível identificar prontamente motoristas que necessitavam de avaliações específicas, intervenções médicas ou ações corretivas. Esse acompanhamento contínuo das condições de saúde e bem-estar, aliado à análise de anomalias, proporcionou uma gestão mais eficiente e segura, refletindo diretamente na segurança das operações de transporte.

Além disso, o estudo demonstrou que a empresa conseguiu integrar processos de forma eficaz, resultando em decisões mais ágeis e embasadas em dados concretos apurados pelo PMS. A implementação do programa, associada a boas práticas de gestão e cuidados com a qualidade de vida dos motoristas, contribuiu para a melhoria da segurança e da gestão de riscos no setor de transporte rodoviário, visto que os próprios profissionais relatam que realizam suas viagens se sentindo completamente preparados e bem-dispostos.

O estudo comprovou por meio de indicadores de risco uma redução nas ocorrências com indícios de sonolência do motorista durante o trajeto, relacionadas à fadiga.

Revelou ainda que as ações preventivas propostas pelo PMS tiveram impacto na qualidade de vida tanto no âmbito profissional, quanto no âmbito familiar, resultando em melhoria das relações interpessoais.

O conjunto de práticas preventivo presentes no programa proporciona acompanhamento contínuo do desempenho do motorista no que tange a realização de sua atividade, relacionamento com os demais colegas no ambiente de trabalho e também com os passageiros.

Trouxe luz ao processo de preparação da equipe de recepção/liberação do motorista com a utilização de técnicas para realizar entrevistas de qualidade a fim de garantir que o profissional apresentou-se realmente em condições de promover uma viagem segura.

Contudo, a pesquisa também destacou a importância de investimentos contínuos em novas tecnologias para realização dos monitoramentos visando a celeridade do processo e resposta mais ágil pontual para tomada de decisões pela gestão.

Recomenda-se, no entanto e esse é um pedido dos próprios entrevistados, que lhes sejam fornecidos resultados/laudos ou um parecer da equipe médica do PMS após cada exame realizado, visto que essa devolutiva só ocorre tempos depois da realização dos exames isto porque o profissional/paciente precisa ter ciência do seu atual estado de saúde para se sentir seguro.

Também se sugere que o programa seja ampliado no intuito de alcançar outras organizações e promover maior impacto na saúde, qualidade de vida e segurança dos profissionais do setor de transporte e usuários das rodovias e consequentemente prevenir ou reduzir possíveis acidentes vinculados a fadiga e sonolência durante o trabalho.

E também que outras empresas do setor considerem a adoção de práticas similares, visando alcançar benefícios semelhantes em termos de segurança, produtividade e qualidade de vida dos profissionais.

A exemplo da Empresa analisada tais ações podem não apenas aprimorar a gestão da saúde dos motoristas, mas também aumentar a segurança e a eficiência das operações de transporte, garantindo a qualidade de vida do trabalhador e bem estar para realização das atividades profissionais e pessoais.

REFERÊNCIAS

ALBERTON, Anete. **Uma metodologia para auxiliar no gerenciamento de riscos e na seleção de alternativas de investimentos em segurança**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1996.

ALBUQUERQUE, Lindolfo Galvão de e LIMONGI-FRANÇA, Ana Cristina. **Estratégias de recursos humanos e gestão da qualidade de vida no trabalho: o stress e a expansão do conceito de qualidade total**. Revista de Administração - RAUSP, v. 33, n. abr./ju 1998, p. 40-51, 1998Tradução

AGENCIA BRASIL, **A partir de hoje, Denatran passa a ser Secretaria Nacional de Transito**. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2021-09/partir-de-hoje-denatran-passa-ser-secretaria-nacional-de-transito> Acesso em: 18 de outubro de 2024.

ANDREASSEN, T. W. (Dis)satisfaction with public services: the case of public transportation. **The Journal of Services Marketing**, Bingley, v. 9, n. 5, p. 30-41, Dec. 1995.

ANTT – **Sobre a ANTT**. Disponível em <https://www.gov.br/antt/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/sobre#:~:text=Criada%20pela%20Lei%20n%C2%BA%2010.233,Estados%20e%20Postos%20de%20Fiscaliza%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 16 de abril de 2024.

ANTT - **PANORAMA DO SETOR 2023/2024 - BOLETIM DE INFORMAÇÕES GERENCIAIS**. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/informacoes-estrategicas/publicacoes/panorama-do-setor.pdf> Acesso em 14 de abril de 2024.

ANTT – **MONITRIIP – SISTEMA DE MONITORAMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL E INTERMUNICIPAL COLETIVO DE PASSAGEIROS**. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/passageiros/monitriip> Acesso em 10 de novembro de 2024.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO PIAUÍ - ALEPI. **Dormir ao volante está entre principais causas de acidentes**. Por Ângela Núbia Carvalho Sousa. 17 out. 2023. Disponível em: <https://www.alepi.pi.gov.br/radio/noticias-radio/dormir-no-volante-principais-causas-acidentes>. Acesso em: 25 ago. 2024.

ASSI, M. **Gestão de riscos com controles internos: ferramentas, certificações métodos para garantir a eficiência dos negócios**. São Paulo: Saint Paulo, 2012.

ASSIS, M. P. de. **Projetos de Qualidade de Vida no Trabalho: caminhos percorridos e desafios**. **RAE Light**. São Paulo, v. 2, nº2, p. 2632, mar./abr. 1995.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BERGER, B. G., & MACINMAN, A. Exercise and the quality of life. In R. N. Singer, M. Murphey, & L.K. Tennant (Orgs.). **Handbook of research on sport psychology** (pp. 729-760). Nova York, NY: Macmillan, 1993.

BRASIL. **Lei nº 10.446, de 10 de Janeiro de 2002**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm. Acesso em 10 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 12.996, de 18 de Junho de 2014**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12996.htm#art3. Acesso em 10 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 6.194 de 19 Dezembro de 1974**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6194.htm. Acesso em 10 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de Setembro de 1990**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm. Acesso em 10 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 8.987, de 13 de Fevereiro de 1995**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987compilada.htm. Acesso em 10 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em 10 set. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.074, de 7 de Julho de 1995**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9074cons.htm. Acesso em 10 set. 2023.

ABNT. **Norma Técnica Brasileira de Gestão de Risco (ISO/IEC 31010:2009)**. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4656830/mod_resource/content/1/ISO31000.pdf. Acesso em 13 de março de 2024.

ABNT. **Norma Técnica Brasileira de Gestão de Risco (ISO/IEC 31000:2018)**. Disponível em: https://dintegcgcin.saude.gov.br/attachments/download/23/2018%20-%20Diretrizes%20-%20Gest%C3%A3o%20de%20Riscos_ABNT%20NBR%20ISO%2031000.pdf. Acesso em 13 de março de 2024.

BRASIL. **Normas Gerais no Transporte Rodoviário de Passageiros**. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/guia/clientes/normas-gerais-no-transporte-rodoviario-depassageiros.htm>. Acesso em 10 set. 2023

BRITO, Julia Martins de, **A Qualidade De Vida No Trabalho: Um Estudo Na Empresa Brasil Brasileiro E Turismo S/A**. 23f. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2020

CAMARA DOS DEPUTADOS. **Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001.** Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2001/lei-10233-5-junho-2001-338107-publicacaooriginal-1-pl.html> Acesso em 10 setembro 2023.

CAMARA DOS DEPUTADOS. **Lei nº 13.103, de 2 de Março de 2015.** Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2015/lei-13103-2-marco-2015-780193-norma-pl.html> Acesso em 10 setembro 2023.

CHIAVENATO, Idalberto. *Gestão de pessoas: o novo papel dos recursos humanos nas organizações*. Barueri, SP: Manole, 2010.

CULEBRAS, A. Síndrome de apnea del sueño: soluciones a corto plazo y riesgo cerebrovascular a largo plazo. *Revista de Neurología*, 42 (1), 2006, 34-41.

CLP – CENTRO DE LIDERANÇA PÚBLICA. **Um diagnóstico sobre os acidentes de trânsito no Brasil em 2023.** Disponível em: <https://clp.org.br/um-diagnostico-sobre-os-acidentes-de-transito-no-brasil-em-2023/#:~:text=A1%C3%A9m%20dos%20custos%20humanos%20dos,para%20melhorar%20a%20seguran%C3%A7a%20vi%C3%A9ria>. Acesso em: 20 de junho de 2024

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **CNT e NTU detalham, pela primeira vez, o perfil das empresas do transporte rodoviário urbano de passageiros no Brasil, disponível em:** <https://cnt.org.br/agencia-cnt/cnt-e-ntu-detalham-pela-primeira-vez-o-perfil-das-empresas-do-transporte-rodoviario-urbano-de-passageiros-no-brasil> Acessado em 25 de outubro de 2024.

DE CICCIO, F. M. G. A F.; FANTAZZINI, M. L. *Introdução a Engenharia de Segurança de Sistemas*. São Paulo: Fundacentro, 1995.

DETRAN-BA – Departamento Estadual de Trânsito da Bahia. **Acidentes de trânsito custam 50 bilhões para a sociedade brasileira, aponta estudo.** Disponível em: [Acidentes de trânsito custam 50 bilhões para a sociedade brasileira, aponta estudo \(detran.ba.gov.br\)](https://detran.ba.gov.br), Acesso em 20 de junho de 2024.

EXAME. **Compliance: o que é, categorias, vantagens e como colocar em prática,** Disponível em: <https://exame.com/invest/guia/o-que-e-compliance-e-como-funciona/amp/>. Acesso em: 28 de abril de 2024.

FERNANDES, Eda Conte. **Qualidade de vida no trabalho:** como medir para melhorar. Salvador: Casa da Qualidade, 1996.

FERRARA, M., De Gennaro, L. How much sleep do we need? *Sleep Medicine*, 5(2), 2001, 155- 179.

FERREIRA, A. Antônio; REIS, Ana C. F; PEREIRA, Maria I. **Gestão Empresarial: de Taylor aos nossos dias.** Evolução e Tendências da Moderna Administração de Empresas. São Paulo: Pioneira, 1999.

FOSTER, R.; KREITZMAN, L. *Rhythms of life*. 1. ed. Surrey, UK: Profile Books Ltd., 2004.

FRANÇA, Ana C. L.; RODRIGUES, Avelino L. **Stress e trabalho: guia básico com abordagem psicossomática**. São Paulo: Atlas, 1997.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar Projetos de Pesquisa**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GITMAN, Lawrence J. **Princípios de administração financeira**. 7. ed. São Paulo: Harbra, 1997.

GOODE, W. J.; HATT, P. K. **Métodos em pesquisa social**. São Paulo: Nacional, 1972.

HANDY, C. **A era do paradoxo. Dando um sentido para o futuro**. São Paulo: Makron Books, 1995.

HORNE, J. A.; REYNER, L. A. Sleep related vehicle accidents. **BMJ (Clinical research ed.)**, England, v. 310, n. 6979, p. 565-567, Mar. 1995.

JANSON, C., Lindberg, E., Gislason, T., Elmasry, A., & Boman, G. (2001). Insomnia in men - a 10 year prospective population based study. **Journal of Sleep and Sleep Disorders Research**, 24 (4), 425-430.

JOHNSTON, R. **Administração de operações de serviço**. São Paulo: Atlas, 2002.

JUSBRASIL, **Lei° 12587, de 03 de Janeiro de 2012**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/1030660/lei-12587-12> Acesso em 22 de agosto de 2024.

KATO, Jerry Miyoshi. **Cenários Estratégicos para a indústria de transportes rodoviários de cargas no Brasil**. Tese (doutorado) - Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Brasil, 2005. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/102104/221280.pdf?sequence=1&isAllowed=1>. Acesso em: 30 de maio de 2024.

KAUARK, Fabiana da Silva; MANHÃES, Fernanda Castro; MEDEIROS, Carlos Henrique. **Metodologia da Pesquisa: Um Guia Prático**. Itabuna - Bahia, Via Litterarum. 2010.

KERZNER, H. **Project Management: A Systems Approach to Planning, Scheduling, and Controlling**. John Wiley & Sons, 2017.

LE MOS, L. C., Marqueze, E. C., Sachi, F., Lorenzi-Filho, G., & Moreno, C. R. de C.. (2009). **Síndrome da apneia obstrutiva do sono em motoristas de caminhão**. *Jornal Brasileiro De Pneumologia*, 35(6), 500–506. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1806-37132009000600002>, Acesso em 28/09/2024.

LIMONGI-FRANÇA, Ana Cristina e ASSIS, Maria Paulina. **Projetos de qualidade de vida no trabalho: caminhos percorridos e desafios**. RAE Light, v. 2, n. 2, p. 26-32, 1995
Tradução

LIMONGI-FRANÇA, A. C. **Indicadores empresariais de qualidade de vida no trabalho: esforço empresarial e satisfação dos empregados no ambiente de manufatura com certificação ISO 9000**. São Paulo: FEA-USP, 1996.

LITTNER, M., Hirshkowitz, M., Kramer, M., Kapen, S., Anderson, W., Bailey, D., Berry, R., Davilla, D., Johnson, S., Kushida, C., Loubé, D., Wise, M., & Woodson, T. (2003). Practice parameters for using polysomnography to evaluate insomnia: an update. **Sleep**, 26 (6), 754-760.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva maria. **Fundamentos de metodologia científica**, v. 5, 2003.

MARQUES, José Roberto. **Conceito de Qualidade de Vida no Trabalho**. Ibc Instituto Brasileiro de Coaching. 2017.

MATTOS, U. A. O.; MÁSCULO, F. S. **Higiene e segurança do trabalho**. Rio de Janeiro, ABEPRO, 2011.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/caravana-federativa/mobilidade-urbana> Acesso em: 10 de setembro de 2024.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2022/2023. **Secretaria Nacional de Transito – Senatran, o que é?**, Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/senatran> Acessado em 23 de setembro de 2024.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2022/2023. **Secretaria Nacional de Transito – Contran, o que é?**, Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/contran> Acessado em 23 de setembro de 2024.

NEVES, GISELE S. MOURA L; GIORELLI, ANDRE S; FLORIDO, PATRICIA; GOMES, MARLEIDE DA MOTA. Transtornos do sono: visão geral / Sleep disorders: overview. **Rev. bras. neurol** ; 49(2)abr.-jun. 2013.

OHAYON, M. M.; SMIRNE, S. Prevalence and consequences of insomnia disorders in the general population of Italy. **Sleep Medicine**, 3 (2), 2002.

OLIVEIRA, Adeniza Santos *et al.* **A utilização do compliance contábil na gestão de pessoas: uma revisão de literatura**. Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação, v. 9, n. 11, p. 1135, nov. 2023.

PADILHA, ELISEU. **Decreto nº 2.521, de 20 de Março de 1998**. Diário Oficial da União, Brasília, DF. Disponível em: <http://www.normaslegais.com.br/legislacao/decreto-2521-1998.htm>. Acesso em 10 set. 2023.

PAINE, L. S. Managing for Organizational Integrity. **Harvard Business Review**. Massachusetts, v. 72, n. 2, p. 106-117, mar./abr. 1994.

REIMÃO, R. **Sono: estudo abrangente**. 2a. ed. São Paulo: Atheneu, 1996.

RIBEIRO, Larissa; SANTANA, Lidia. Qualidade de Vida no Trabalho: Fator Decisivo para o Sucesso Organizacional. **Revista de Iniciação Científica – RIC Cairu**. Jun. 2015.

RODRIGUES, Marcus Vinícius Carvalho. **Qualidade de vida no trabalho: evolução e análise no nível gerencial**. 4 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.

ROTH, T., ZAMMIT, G., KUSHIDA, C., DOGHRAMJI, K., MATHIAS, S., WONG, J., & BUYSSE, D. J. **A new questionnaire to detect sleep disorders**. Sleep Medicine, 3 (2), 2002, 99-108.

SANTOS, Flávia Arruda dos. **Qualidade de vida no trabalho: benefício para empresa e para trabalhador**. 2010. 35 f. Trabalho de conclusão de curso. Universidade Candido Mendes, Rio de Janeiro, 2010.

SANTOS, Bruno Candido dos. **Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil**. Revista Transporte y Territorio, n. 20, p. 87-110, jan./jun. 2019.

SILVA, Lucas Matheus Macieira; SILVA FILHO, João Luiz da; BENEVIDES, Tânia Moura. **Qualidade de vida no trabalho: uma análise do programa medicina do sono para os trabalhadores da empresa Viação Águia Branca**. Revista Formadores - Vivências e Estudos: Caderno de Gestão e Negócios, Cachoeira - Bahia, v. 11, n. 4, p. 63 - 77, nov. 2018.

SOUZA, Jane Dias Gomes de. **A importância da função de compliance em instituições financeiras**. Trabalho de Conclusão de Curso (MBA Executivo em Finanças) – Ibmecc Business School, Rio de Janeiro, 2013.

VEIGA, Cinthia Greive. **História da educação**. São Paulo: Ática, 2007.

VIAÇÃO AGUIA BRANCA. **Nossa História**. Cariacica – ES. 2024. Disponível em <https://www.aguiabranca.com.br/nossa-historia>, Acesso em 21 de abril de 2024.

VIAÇÃO AGUIA BRANCA. **Quem Somos**. Cariacica – ES. 2024. Disponível em <https://www.aguiabranca.com.br/quem-somos> Acesso em 21 de abril de 2024.

VIAÇÃO AGUIA BRANCA. **Segurança**. Cariacica – ES. 2024. Disponível em <https://www.aguiabranca.com.br/seguranca> Acesso em 21 de abril de 2024.

ANEXO

Questionário da entrevista

Data ____/____/____ Hora: ____:____ Local: _____

Nome: _____

Idade: _____ Sexo: Masculino (____) Feminino (____)

Estado Civil: _____ Tem filhos? Sim(____) Não(____) Quantos? _____

Escolaridade / Formação: _____

1. Há quanto tempo trabalha como motorista?

2. Em que outra profissão já trabalhou antes de ser motorista?

3. Há quanto tempo trabalha na organização?

4. De que forma a qualidade / quantidade do sono influencia em seu trabalho?

5. Em média quantas horas você dorme por dia?

6. Se dormir menos do que esse tempo quais alterações você percebe no seu estado de alerta durante o trabalho?

7. De que maneira você participa do programa de medicina do sono?

8. Como o programa de medicina do sono te ajuda a ter melhor qualidade do sono?

9. Que impacto você percebe em sua qualidade de vida se mantiver boa qualidade de sono?

10. Quanto ao seu trabalho, que influência você percebe ao manter boa qualidade de sono?

11. Você já foi submetido a algum exame pelo programa de medicina do sono?

12. O programa lhe proporcionou melhoria em sua qualidade de vida fora do trabalho?

13. O programa lhe proporcionou melhoria na qualidade de vida na realização do trabalho?

14. Que sugestão de melhoria você gostaria de propor para o programa de Medicina do Sono?
