

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DE SANTA CATARINA - UDESC
CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR DA FOZ DO ITAJAÍ - CESFI
DEPARTAMENTO DE GOVERNANÇA PÚBLICA**

ÁUREA TOSHIKO HASHIGUTI TAMURA

**O TRABALHO NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE SOB DEMANDA: ENTRE
AS LUZES DO EMPREGO E A ESCURIDÃO DOS ALGORITMOS**

BALNEÁRIO CAMBORIÚ - SC

2021

ÁUREA TOSHIKO HASHIGUTI TAMURA

**O TRABALHO NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE SOB DEMANDA: ENTRE
AS LUZES DO EMPREGO E A ESCURIDÃO DOS ALGORITMOS**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Curso de Administração Pública do Centro de Educação Superior da Foz do Itajaí, da Universidade do Estado de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração Pública.
Orientador: Dr. Adilson Giovanini

BALNEÁRIO CAMBORIÚ - SC

2021

ÁUREA TOSHIKO HASHIGUTI TAMURA

**O TRABALHO NOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE SOB DEMANDA: ENTRE
AS LUZES DO EMPREGO E A ESCURIDÃO DOS ALGORITMOS**

Trabalho de Conclusão apresentado ao Curso de Administração Pública do Centro de Educação Superior da Foz do Itajaí, da Universidade do Estado de Santa Catarina, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Administração Pública.
Orientador: Dr. Adilson Giovanini

BANCA EXAMINADORA

Adilson Giovanini, Dr
Universidade do Estado de Santa Catarina

Membros

Jose Carlos de Souza, Msc
Universidade do Estado de Santa Catarina

Vanessa Marie Salm, Dra
Universidade do Estado de Santa Catarina

Balneário Camboriú, 26 de agosto de 2021.

Dedico este trabalho a minha família, aos meus amigos e aos motoristas de aplicativo de *carsharing*.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus, por iluminar o meu caminho e me guiar nessa jornada; por me mostrar que, mesmo nas horas mais difíceis, nunca estarei só: Senhor, Muito obrigada!

A todos que contribuíram de alguma forma com a realização deste trabalho, em especial:

Ao meu professor orientador Adilson Giovanini, pela paciência, conversas e incentivo em todas as horas, principalmente por não poupar esforços para me ensinar, orientar, guiar e ajudar. Sem você não teria conseguido construir este trabalho.

A Universidade da Foz do Rio Itajaí- UDESC pela oportunidade, aos professores por todo carinho, conhecimento e aprendizado, a direção e a administração.

Aos colegas, com quem compartilhei essa jornada de aprendizagem, principalmente aos meus colegas Daniel Tanaka, Rodrigo Bohr e Marlene Cecchin (*in memoriam*), pela parceria e amizade.

Aos motoristas participantes da pesquisa, agradeço a confiança, o tempo e a atenção que viabilizaram este trabalho.

Aos meus amigos por toda força, orações e torcida.

Por fim, aos meus familiares pelo apoio e amor incondicional que me proporcionaram durante toda essa jornada.

RESUMO

Com o advento da *internet*, dos *smartphones* e dos algoritmos de monitoramento e controle gerencial se observa a disseminação das plataformas de transporte ponto a ponto sob demanda. Essas plataformas se identificam como empresas tecnológicas intermediadoras de mão de obra, que geram novas oportunidades de renda. Elas flexibilizam as relações de trabalho e eliminam barreiras de entrada, o que atrai os trabalhadores que desejam complementar a sua renda ou que estão com dificuldade para encontrar um emprego no mercado formal. Apesar de representarem uma oportunidade factível de renda, elas não garantem o acesso aos direitos trabalhistas e utilizam diferentes mecanismos de monitoramento e controle gerencial para conformar os trabalhadores. Diante dessa contextualização, o estudo possui como objetivo identificar as características sociodemográficas dos motoristas, as condições de trabalho nessas plataformas e a percepção dos motoristas sobre a necessidade de regulamentação (jornada de trabalho, remuneração e pressão) da atividade. Metodologicamente, trata-se de uma pesquisa qualitativa, exploratória e descritiva, sendo um questionário composto por 28 perguntas aplicado a 101 motoristas que atuam na região da Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí (AMFRI). Os resultados mostram que a complementação na renda, a busca por maior liberdade e a fuga do desemprego são os principais fatores impulsionadores do aumento no número de motoristas de aplicativo. Grande parte dos motoristas passam a trabalhar nessas plataformas ao mesmo tempo em que buscam outras oportunidades de emprego. Em termos de políticas públicas, apesar da satisfação com a autonomia e a liberdade para organizar seu tempo de trabalho, os motoristas gostariam de ter as garantias do emprego formal e o acesso aos direitos trabalhistas básicos. Sob o discurso do empreendedorismo e da magia da tecnologia, o fenômeno denominado de uberização intensifica e precariza o trabalho, apesar dos resultados também indicarem que ela elimina barreiras de entrada e eleva a concorrência entre os trabalhadores, o que provavelmente gera oportunidades superiores de trabalho e renda para os trabalhadores menos preparados para o mercado de trabalho formal.

Palavras-chave: Economia compartilhada. Plataformas de *carsharing*. Transporte por aplicativo. Precarização do trabalho. Regulação.

ABSTRACT

With the advent of the internet, smartphones and management monitoring and control algorithms, the spread of on-demand peer-to-peer transport platforms has been observed. These platforms identify themselves as technological labor intermediary companies, which generate new income opportunities. They make labor relations more flexible and eliminate entry barriers, which attract workers who want to supplement their income or who are struggling to find a job in the formal market. Despite representing a feasible income opportunity, they do not guarantee access to labor rights and use different monitoring and management control mechanisms to conform workers. Given this context, the study aims to identify the sociodemographic characteristics of drivers, the working conditions on these platforms and the drivers' perception of the need for regulation (working hours, remuneration and pressure) of the activity. Methodologically, it is a qualitative, exploratory and descriptive research, with a questionnaire consisting of 28 questions applied to 101 drivers who work in the region of the Association of Municipalities of Foz do Rio Itajaí (AMFRI). The results show that the increase in income, the search for greater freedom and the flight from unemployment are the main factors driving the increase in the number of application drivers. Most drivers start working on these platforms at the same time as they look for other job opportunities. In terms of public policies, despite the satisfaction with autonomy and freedom to organize their working time, drivers would like to have the guarantees of formal employment and access to basic labor rights. Under the discourse of entrepreneurship and the magic of technology, the phenomenon called uberization intensifies and makes work more precarious, although the results also indicate that it eliminates entry barriers and increases competition among workers, which probably generates superior job opportunities and income for workers less prepared for the formal labor market.

Keywords: Sharing economy. Carsharing platforms. Transportation by application. Precarization of labor. Regulation.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Sexo dos motoristas (em percentual).....	44
Gráfico 2 - Motoristas Mulheres, por grupo de faixa etária (Em quantidade)	45
Gráfico 3 - Faixa etária dos motoristas (em percentual)	46
Gráfico 4 - Estado civil dos participantes (em percentual)	47
Gráfico 5 - Número de dependentes da renda dos motoristas (em percentual).....	47
Gráfico 6 - Cor/Raça dos motoristas (em percentual)	48
Gráfico 7 - Grau de escolaridade dos motoristas (em percentual)	49
Gráfico 8 - Período do dia em que os motoristas trabalham durante a semana (em percentual)	50
Gráfico 9 - Período nos finais de semana que os motoristas trabalham (em percentual).....	51
Gráfico 10 – Jornada Laboral- Horas trabalhadas por dia pelos motoristas (em percentual)	51
Gráfico 11 - Motivos para a escolha do aplicativo de <i>carsharing</i> como forma de trabalho (em percentual).....	53
Gráfico 12 - Motivo de escolha da profissão, por faixa etária até 50 anos e mais de 50 anos, em percentual	55
Gráfico 13 - Renda mensal dos motoristas (em percentual).....	56
Gráfico 14 – Proporção de renda mensal dos motoristas oriundas do transporte por aplicativo (em percentual)	57
Gráfico 15 - Você se considera um empreendedor que utiliza o aplicativo de transporte (Uber, 99, outros) para prestar serviço de transporte?.....	58
Gráfico 16 - Proporção de motoristas que consideram a atividade permanente ou temporária, discriminada em termos de Cor/Raça (em percentual)	60
Gráfico 17 - Ano de ingresso na profissão de motoristas sob demanda (em percentual).....	60
Gráfico 18 - Proporção dos motoristas que consideram a atividade de motorista de aplicativo apenas temporária, até que as condições do mercado de trabalho melhorem (em percentual).....	61
Gráfico 19 - Proporção dos motoristas que consideram a atividade permanente, discriminados por nível de escolaridade (em percentual)	62
Gráfico 20 - Proporção de renda mensal por Cor/Raça dos motoristas (em percentual)	67
Gráfico 21 - Proporção da renda oriunda da profissão de motorista de <i>carsharing</i> em relação a Cor/Raça dos motoristas (em percentual)	68

Gráfico 22 - Jornada de trabalho (em horas diárias) por Cor/raça dos motoristas (em percentual)	69
Gráfico 23 - Nível de escolaridade por Cor/raça dos motoristas (em percentual)	69
Gráfico 24 - Percepção dos motoristas em relação a regulamentação, por nível de renda (em percentual)	72

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Percepção dos motoristas que tem a sensação de falsa liberdade proporcionadas pela plataforma.....	75
Quadro 2 – Percepção dos motoristas sobre a forma de trabalho.....	76
Quadro 3 - Principais Benefícios e problemas da profissão de motorista de <i>Carsharing</i>	77

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Motivos que levaram a ser motorista de aplicativo de corrida sob demanda, discriminado por faixa etária de idade.....	54
Tabela 2 - Motivo que levou a ser motorista de aplicativo de corrida sob demanda, discriminado por estado civil, em percentual	55
Tabela 3 - Motivos que levaram a ser motorista de aplicativo de corrida sob demanda, discriminado em termos de Cor/Raça.....	59
Tabela 4 - Motivos que levaram à profissão de motorista de aplicativo, discriminados por nível de escolaridade	63
Tabela 5 - Percepção dos motoristas em relação a profissão e as condições de trabalho (Escala <i>Likert</i>).....	64
Tabela 6 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, discriminados por Cor/Raça Branca, em percentual (Escala <i>Likert</i>).....	66
Tabela 7 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, discriminados por Cor/Raça Pardos, em percentual (Escala <i>Likert</i>).....	66
Tabela 8 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, discriminados por Cor/Raça Pretos, em percentual (Escala <i>Likert</i>).....	67
Tabela 9 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, por Escolaridade Nível Superior, em percentual (Escala <i>Likert</i>)	70
Tabela 10 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, por Escolaridade Nível Médio, em percentual (Escala <i>Likert</i>).....	71
Tabela 11 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, por Nível Fundamental (Escala <i>Likert</i>).....	71

ABREVIATURAS

AMFRI - Associação dos Municípios da Foz do Rio Itajaí

CNPJ - Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

CNH- Carteira Nacional de Habilitação

CRLV- Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo

GPS- Sistema de Posicionamento Global

MEI - Microempreendedor Individual

ODS - Objetivos de Desenvolvimento Sustentável

ONU - Organização das Nações Unidas

FGTS- Fundo de Garantia do Tempo de Serviço

INSS- Imposto Nacional do Seguro Social

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	13
1.1 OBJETIVO GERAL	17
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	17
1.3 JUSTIFICATIVA	17
2 REFERENCIAL TEÓRICO	20
2.1 ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E DEFINIÇÕES CORRELATAS	20
2.2 SURGIMENTO E AVANÇO DAS PLATAFORMAS DE <i>CARSHARING</i>	25
2.3 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E A UBERIZAÇÃO	29
2.4 A REGULAÇÃO DE CORRIDAS POR APLICATIVOS DE TRANSPORTE E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA.....	33
3 METODOLOGIA.....	37
3.1 PROCEDIMENTO UTILIZADO.....	37
3.2 PLANO AMOSTRAL	38
3.3 FORMALIZAÇÃO DO QUESTIONÁRIO APLICADO	41
4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	43
4.1 PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DOS MOTORISTAS.....	43
4.2 CARACTERÍSTICAS DA ATIVIDADE E SUAS RELAÇÕES COM O PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DOS MOTORISTAS.....	64
4.3 RESULTADOS E ANÁLISE PARA AS QUESTÕES ABERTAS	72
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	79
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	83
APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE PESQUISA: MOTORISTA DE TRANSPORTE POR APLICATIVO	94

1 INTRODUÇÃO

O trabalho no século XXI passa por transformações advindas das inovações introduzidas pelas novas tecnologias de informação e comunicação, desencadeadas pela chamada Quarta Revolução Tecnológica Industrial¹. O avanço dessas tecnologias intensifica os desafios a serem enfrentados na nova economia digital, economia de plataforma ou economia de compartilhamento (MORAES, 2020). Com o surgimento dessas novas formas de organização, “o trabalho é revestido de uma flexibilidade antes inexistente, permitindo a redução de mão de obra, além da possibilidade de ser realizado à distância ou por intermédio das diversas tecnologias desenvolvidas” (MARTINS; ALMEIDA, 2017, p. 56).

A crescente ubiquidade de novas formas de trabalho, mais flexíveis e temporárias, decorre do avanço de um conjunto de tecnologias interrelacionadas, sobretudo pela disseminação da robótica, nanotecnologia, localização via *GPS*, *big data*, *machine learning*; e da inteligência artificial. Essas tecnologias promovem transformações significativas no mundo do trabalho em que “Novas formas de controle, organização e gestão hoje se tornam mais reconhecíveis através do trabalho mediado pelas plataformas digitais” (SABINO; ABÍLIO, 2019, p. 109).

As novas tecnologias digitais, *inter alia*, viabilizam o compartilhamento de bens e serviços, potencializam a interação entre os usuários e, principalmente, o uso de tecnologias em rede (GANSKY, 2011). Os *smartphones* e a *internet* conectam os usuários e possibilitam a realização de transações através de aplicativos e plataformas digitais especializadas (PIRAN *et al.*, 2018).

A partir desses dispositivos móveis conectados pela *internet*, “surgem empresas que ou terceirizam sua força de trabalho, por meio de plataformas digitais, ou elas mesmas se constituem como plataformas digitais” (MORAES, 2020, p. 378). Como resultado, o trabalho é feito sem formalização das relações com essas empresas, o que gera um mercado informal crescente dominado por trabalhadores sem carteira assinada. Por conseguinte, o avanço dessas plataformas resulta em crescente desregulamentação, flexibilização das condições de trabalho e redução na participação do Estado, o qual deixa de ser responsável por regulamentar as condições de trabalho e por proteger o elo mais fraco dessas relações, o trabalhador (ARAÚJO,

¹ A literatura neo-Schumpeteriana identifica quatro grandes revoluções industriais caracterizadas pela emergência de tecnologias e meios de transporte e comunicação interrelacionados: 1. construção das ferrovias e máquinas à vapor; 2. energia elétrica e emprego em larga escala de combustíveis derivados do petróleo; 3. telecomunicações e internet; 4. indústria 4.0, comunicação distribuída, algoritmos e plataformas digitais (FREEMAN; LOUÇÃ, 2004; SCHWAB, 2019).

2018, ZRENNER, 2015; SMITH; LEBERSTEIN, 2015; CODAGNONE; MARTENS, 2016; ERICKSON; SØRENSEN, 2016; HARRIS, 2017).

No contexto do crescente processo de flexibilização das relações de trabalho, os trabalhadores enfrentam desafios e buscam se moldar para, de alguma maneira, garantir os direitos sociais básicos. Destarte, se observa “um paradoxo: de um lado, a introdução de novas ferramentas tecnológicas traz benefícios sociais e econômicos e, do outro, pode haver um possível aprofundamento da precarização do trabalho” (BARBOSA, 2018, p. 13).

Na esteira do avanço do trabalho digital sob demanda, reforçado pelo aumento no desemprego, uma das áreas em que se percebe maior precarização das relações de trabalho é nas plataformas de transportes por meio de aplicativos (*carsharing*). Observa-se um processo de expansão agressivo dessas plataformas, que em poucos anos passaram a operar em vários locais ao redor do globo, cobrindo quase a totalidade dos países (SILVA; PAIVA; DINIZ, 2017).

O surgimento das plataformas de *carsharing* gera novos desafios para a mobilidade urbana. Vale dizer, elas modificam o modo como o Estado brasileiro atua no “âmbito das relações individuais de trabalho e das tendências provocadas pelo mercado, quais sejam, a flexibilização e a precarização do trabalho” (ARAÚJO, 2018, p. 3).

O novo formato de prestação do serviço via aplicativos especializados na realização de corridas coloca em questionamento as estruturas tradicionais de regulação das condições de trabalho, pensadas para outros contextos. O surgimento desse novo padrão de fornecimento de serviços era inimaginável pelas autoridades públicas e, principalmente, pelos reguladores até o período recente. De modo que muitas leis e normas trabalhistas não se mostram adequadas a essa nova realidade e precisam ser revisitadas e reformuladas (NODA; SILVA; GIBRAN, 2018).

No Brasil, o rápido crescimento no transporte realizado através de aplicativos como Uber, Cabify, Garupa e 99 Pop, gera impacto significativo no mercado de transporte individual de passageiros. Diante dessa rápida ascensão também surgem questionamentos importantes sobre a necessidade de se estabelecer a melhor forma de relacionamento entre a sociedade e o Estado e sobre o modo como devem ser definidas as condições de trabalho (NODA; SILVA; GIBRAN, 2018).

A expansão dessas novas formas de trabalho resulta em condições degradantes que precarizam os trabalhadores, os quais ficam inteiramente “desprovidos de garantias, direitos ou segurança associados ao trabalho; arcam com riscos e custos de sua atividade; disponível ao trabalho, recrutados e remunerado sob novas lógicas” (ABÍLIO, 2019, p. 2).

Conforme destacado por Martins e Almeida (2017, p. 74):

Ignorar a precarização dessa forma de trabalho, assim como adotar regulações que inviabilizem o setor, pode afetar negativamente essa nova categoria de trabalhadores. O desenvolvimento de políticas públicas que visem à proteção dos direitos trabalhistas desses motoristas, ainda que mínima, [...] possibilitaria garantir condições dignas a esses trabalhadores. Permitirá, ainda, efetivar [...] a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; além de contribuir para o crescimento sustentável desse modelo de trabalho do país, cujos impactos econômicos não podem ser ignorados

Nesse sentido, o Estado se vê diante da imperativa necessidade de desenvolver políticas públicas que ajudem os trabalhadores a lidar com esse novo mercado imprevisível e incerto. Ele pode criar e estimular o crescimento de empregos não precários, produtivos e de qualidade, de forma a proporcionar liberdade, equidade, segurança e dignidade humana para superar a pobreza, a redução de desigualdades sociais e garantir o desenvolvimento sustentável (BERG *et al.*, 2008).

Para Moraes (2020, p. 390) “as garantias e proteções do trabalho (formal e informal) deveriam ser repensadas para além do trabalho, englobando as condições de vida mesmas da população”. A ausência de regulamentação e políticas públicas direcionadas a esse novo mercado, faz com que os trabalhadores permaneçam “em um estado de indefinição e desprovidos de proteção juslaboral” (MARTINS; ALMEIDA, 2017, p. 73).

Assim, observa-se uma grande discussão na literatura especializada sobre o modo como essas plataformas de corrida por aplicativos conduzem os trabalhadores para um cenário de crescente precarização nas relações de trabalho (ANTUNES, 2018; ABÍLIO, 2019; ABÍLIO, 2020; MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019; LEAL; RODRIGUES, 2020). Em oposição às afirmações das plataformas, os trabalhadores são controlados indiretamente por meio de regras e algoritmos computacionais que restringem, condicionam e estimulam o trabalho em jornadas extensas, frequentemente superiores a 12 horas por dia, em situações de risco elevado e em troca de uma remuneração ínfima. Os motoristas de aplicativos estão imersos em um cenário de gerenciamento algorítmico, sendo amplamente sujeitos a estratégias psicológicas e de gamificação que influenciam em suas decisões. As plataformas apelam à liberdade de trabalho para hipnotizar os trabalhadores, sendo as flutuações na oferta e demanda utilizadas para justificar baixos salários e condições de trabalho degradantes (ABÍLIO, 2019; ABÍLIO, 2020).

Nesse sentido, Giovanini (2020) destaca a relevância de se estabelecer um debate, principalmente no âmbito dos governos locais, sobre o papel do governo em termos de

regulamentação dos trabalhadores que atuam nessas plataformas de compartilhamento. O autor destaca o dilema contemporâneo observado pelos *policy makers*, que se encontram divididos entre a desregulamentação das condições de trabalho para gerar inovação e empregos e a necessidade de políticas que busquem fazer frente aos efeitos negativos dessas novas formas de trabalho. Em particular, questiona a necessidade de se revisar os instrumentos tradicionais de regulamentação, diante do elevado grau de descentralização das transações promovidas pelas plataformas digitais, que atuam e desenvolvem seus próprios mecanismos de governança.

Segundo Dellarocas (2010) e Brescia (2016), apesar dos malefícios decorrentes da flexibilização das relações de trabalho, os governos precisam ter cautela ao adotar políticas reguladoras, pois elas podem inviabilizar iniciativas, desestimular a inovação e comprometer o desenvolvimento social e econômico do país. O grande desafio enfrentado pelos governos na atualidade se refere à necessidade de equilibrar dois objetivos aparentemente opostos: 1. não criar barreiras de mercado que reduzam a concorrência e a inovação; e 2. estabelecer uma sintonia com os instrumentos regulatórios, de modo que não se observe a precarização das condições dos trabalhadores, através da fragilização dos direitos básicos mínimos dos trabalhadores, em favor da livre-concorrência e do livre-mercado. A equalização desses dois objetivos representa um desafio que demanda inovação nas regulamentações, para o qual ainda não existem respostas definitivas.

Com efeito, antigas práticas de regulamentação, mediante a imposição de barreiras de mercado, não são mais aceitas, visto que desestimulam e atrasam a inovação, além de resultarem em menor concorrência, sendo desfavoráveis ao pleno desenvolvimento de um sistema capitalista pujante, inovador e dinâmico. No entanto, a ausência de regulamentação também não representa uma resposta factível, visto que implica em repassar aos trabalhadores todos os “custos do capitalismo”, os quais em uma situação limite passam a arcar com todo o risco da inovação, sendo parte significativa das incertezas de mercado repassada para as suas remunerações (DELLAROCAS, 2010; BRESCIA, 2016).

Em face a esse paradoxo, se observa a relevância de estudos que busquem caracterizar de forma mais detalhada essas novas condições de trabalho, de modo a aportar evidências que introduzam novos elementos à análise e facilitem a formulação de respostas mais adequadas a esse importante dilema hodierno. Mais precisamente, que identifiquem as reais condições de trabalho geradas por essas plataformas e possibilitem a derivação de respostas mais assertivas com respeito às políticas que devem ser adotadas pelo Estado, de forma a promover condições mais dignas para os trabalhadores sem, contudo, penalizar a geração de empregos e renda.

Em face a essa discussão sobre a precarização das condições de trabalho e perda de direitos dos trabalhadores se define a seguinte pergunta de pesquisa: Qual a percepção dos motoristas de aplicativos de *carsharing* da AMFRI sobre a regulamentação e as suas condições de trabalho?

1.1 OBJETIVO GERAL

Analisar a percepção dos motoristas de aplicativos de *carsharing* da AMFRI sobre a regulamentação e as suas condições de trabalho.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Para atingir o objetivo geral proposto foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- a) Levantar o perfil sociodemográfico dos motoristas de aplicativos de *carsharing* da AMFRI;
- b) Descrever as condições de trabalho dos motoristas de aplicativos de *carsharing* da AMFRI e associá-las aos seus perfis;
- c) Identificar a percepção dos motoristas de aplicativos de *carsharing* da AMFRI sobre a necessidade de regulamentação do seu trabalho.

1.3 JUSTIFICATIVA

A escolha do tema “O Trabalho nos Aplicativos de Transporte Sob Demanda: Entre as Luzes do Emprego e a Escuridão dos Algorítmicos”, justifica-se pela necessidade de se compreender a realidade vivenciada por esses trabalhadores, as suas percepções em relação às condições de trabalho e a forma em que se dá a regulamentação dessas novas formas de trabalho. Ele também se justifica pela importância e relevância que o tema possui na atualidade, diante do avanço dessas plataformas, um fenômeno contemporâneo que traz muitos benefícios na forma de serviços mais acessíveis e flexíveis. No entanto, também introduz novos desafios e questionamentos sobre a necessidade (ou não) de se regulamentar as condições de trabalho e de se garantir os direitos dos trabalhadores (DELLAROCAS, 2010; BRESCIA, 2016).

Alguns autores são favoráveis à desregulamentação e à flexibilização das relações de trabalho devido aos ganhos gerados em termos de inovação e bem-estar. Eles defendem o

potencial da Economia do compartilhamento de promover o desenvolvimento sustentável, o acesso e a promoção de um mundo melhor (SLEE, 2017; SUNDARAJAN, 2016; MENDES; CEROY, 2015; TERRIER *et al.*, 2016; AKERLOF, 1978; BRASIL, 2018, 2019,). Outros, em contrapartida, enfatizam a perda de direitos trabalhistas, discriminação de raça e gênero, o falso apelo à sustentabilidade e as limitações dos mecanismos de avaliação da reputação (ABÍLIO, 2020; LEAL; RODRIGUES, 2020; PEREIRA, 2019; ANTUNES, 2018; ZRENNER, 2015; SMITH; LEBERSTEIN, 2015; CODAGNONE; MARTENS, 2016; ERICKSON; SØRENSEN, 2016; HARRIS, 2017).

O inegável avanço dessas plataformas e as profundas transformações provocadas por elas na Região da AMFRI evidenciam a necessidade de se compreender as transformações decorrentes e de se identificar os aspectos positivos e negativos associados a essa expansão. De modo que se justifica a realização desse estudo, uma vez que a precarização das condições de trabalho, se verificada, talvez evidencie a necessidade de políticas públicas que promovam condições mais dignas de trabalho.

Assim, o objeto de estudo desse trabalho aborda um importante tema contemporâneo, passível de realização de políticas públicas, o qual carece de evidências capazes de orientar os gestores públicos em suas decisões na administração pública. A maior compreensão das condições de trabalho dos motoristas da região fornece importante suporte empírico que pode auxiliar no desenho de políticas públicas que se traduzem em maior ganho em termos de bem-estar para os municípios da região.

O estudo das plataformas de *carsharing* que atuam na região da AMFRI possibilitará a identificação mais pormenorizada das condições de trabalho observadas pelos trabalhadores e a sua correlação com o perfil dos trabalhadores. Essas informações resultarão em um diagnóstico mais detalhado do modo como o avanço dessas plataformas impacta os municípios da região. Além de fornecer importantes informações que permitirão avaliar se os trabalhadores estão sendo expostos a condições inadequadas e se existe discriminação salarial de acordo com as características sociodemográficas. Destarte, o estudo fornecerá importantes evidências que permitirão subsidiar políticas públicas futuras, desenhadas com o objetivo de equalizar a formação de um ambiente de mercado favorável à inovação e ao empreendedorismo com a garantia de condições mais dignas de trabalho.

Além de verificar se essas plataformas conduzem para condições mais degradantes de trabalho, que são danosas para os motoristas, a possibilidade de elas estimularem e endossarem velhas práticas prejudiciais a determinados grupos da sociedade é outro fator que justifica a sua realização. Uma vez que a presença de preconceito e discriminação dos grupos mais vulneráveis

evidencia a necessidade de políticas públicas que estimulem essas plataformas a adotarem contramedidas, que busquem reduzir, senão eliminar, essas práticas tão perversas e onerosas à sociedade.

A realização desse estudo também encontra respaldo nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), definidos pela Organização das Nações Unidas (ONU). Em 2015, ela lançou a Agenda 2030, com 17 objetivos que estimulam os países a trabalharem conjuntamente para combater os maiores males da sociedade atual, até 2030. O oitavo objetivo **Trabalho decente e crescimento econômico**, estabelece que os países precisam desenvolver e operacionalizar estratégias efetivas voltadas para a formalização do trabalho e para a oferta de oportunidades de emprego inovadoras, dignas e produtivas aos trabalhadores (ONU, 2015). Destarte, o diagnóstico dos desafios contemporâneos e a proposição de políticas públicas capazes de propiciarem melhores condições aos trabalhadores adere à essa agenda.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para uma melhor compreensão do tema de pesquisa, a subseção 2.1 faz uma breve descrição do que se entende, atualmente, por Economia compartilhada, além de explicitar as definições que se relacionam diretamente com esse termo. A seguir, a subseção 2.2 analisa o modo como surgiram as Plataformas de *carsharing* e os seus avanços ulteriores. Na sequência, a subseção 2.3 discorre sobre as condições de Trabalho nessas plataformas. Posteriormente, a subseção 2.4 analisa o modo como está sendo realizada a regulação das plataformas de *carsharing*, com ênfase para a forma como alguns municípios brasileiros têm se posicionado em relação à regulação dessas transações.

2.1 ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO E DEFINIÇÕES CORRELATAS

A Economia do compartilhamento surgiu nos Estados Unidos, na década de 1930, em meio ao caos causado pela grande depressão econômica, associado ao surgimento de tecnologias sociais alternativas, diante do aumento na população, no desemprego e na degradação dos recursos naturais. Esse termo foi formalmente introduzido na literatura científica por Lessig (2008), que identifica dois modelos econômicos alternativos e concorrentes: 1. a Economia comercial, baseada na lógica de mercado e permeada por transações monetárias; e 2. a Economia do compartilhamento, balizada em transações que não exigem trocas monetárias, mediadas por relações sociais que não visam o lucro.

Lessig (2008) propôs esse termo com base no conceito de bens compartilháveis, definido por Benkler (2004) como bens subutilizados que após a sua compra fornecem excesso de capacidade aos proprietários, a qual pode ser emprestada para outros consumidores durante o intervalo de tempo em que esses bens permanecem ociosos. Assim, Benkler (2004) defende a possibilidade desses bens serem aproveitados de forma mais eficiente por meio da sua utilização conjunta por mais de um indivíduo.

Cabe destacar que o compartilhamento ou troca não é algo novo na história e existe desde os primórdios da humanidade. O que se observa é apenas o surgimento de novas formas de compartilhamento, mediadas pelas novas tecnologias digitais (BOTSCHAN; ROGERS, 2010). Lessig (2008) argumenta que o sistema econômico na realidade é um sistema híbrido, sendo que o compartilhamento identifica transações que complementam as trocas comerciais.

Segundo Ganapati e Reddick (2018), o avanço na economia do compartilhamento foi possibilitado pelo uso da tecnologia da informação, caracterizada pelo compartilhamento de

bens e serviços ponto a ponto através da *Internet*. Nesse contexto, existem vários conceitos semelhantes e com significados que, não raro, se confundem com a definição de Economia do compartilhamento. Dentre os quais cabe destacar os seguintes: “Economia colaborativa” (BOTSMAN; ROGERS, 2010), “Capitalismo baseado em multidões” (SUNDARARAJAN, 2016), “*Elancing*” (AGUINIS; LAWAL, 2013), “Economia do Show” (MULCAHY, 2016), “Economia de malha” (GANSKY, 2010), “Economia sob demanda” (FRENKEN; SCHOR, 2017, 2019) e “Economia de plataforma” (VAN ALSTYNE; PARKER; CHOUDARY, 2016). Cada um desses termos se concentra em uma dimensão específica do escopo mais amplo identificado pelas novas possibilidades de transações propiciadas pelo advento das novas tecnologias de comunicação, sendo definições concorrentes/complementares ao conceito de economia do compartilhamento.

Para Acquier, Thibault e Pinkse (2017), a economia do compartilhamento é um conceito guarda-chuva em construção, devido a sua diversidade interna, contradição e complexidade. Por se tratar de um fenômeno relativamente novo e mutante não é fácil identificar a sua fronteira (GÖRÖG, 2018). Como as novas tecnologias digitais se encontram em constante ebulição, com o surgimento de novos aplicativos e funcionalidades, esse termo é constantemente revisitado, seja através da ampliação na sua definição original ou pelo seu desmembramento em definições distintas. Por conseguinte, não existe um consenso na literatura sobre qual a definição mais adequada (ACQUIER; THIBAUT; PINKSE, 2017).

Nesse sentido Giovanini (2020, p. 1208) destaca que a economia compartilhada, por apresentar caráter extremamente abrangente, pode ser interpretada de forma incorreta, sendo necessário fazer uma distinção entre os vários conceitos e “aspectos específicos relacionados à modificação na natureza das transações econômicas, propiciadas pela utilização das novas tecnologias digitais”. Compete distinguir os conceitos que mais se assemelham, cuja definição se faz de suma relevância para a correta compreensão da abrangência assumida por esse termo:

1. **Economia digital:** trata-se da definição mais abrangente, que identifica todas as transações realizadas com a ajuda da *internet*, das tecnologias móveis e da *internet* das coisas. Engloba as transações que ocorrem com a aplicação das novas tecnologias digitais, isto é, todas as transações realizadas através da *internet*. A sua antítese é a economia analógica, que reúne as transações *offline*, permeadas por tecnologias de comunicação anteriores à *internet* (CASSAR; HEATH; MICALLEF, 2010; RINNE, 2017);
2. **Economia de Plataforma:** identifica a criação de estruturas digitais customizadas e voltadas para a realização de transações online, comerciais e não comerciais. Inclui,

por exemplo, o *Amazon* e o Mercado Livre, que são plataformas especializadas em comércio digital, apesar de também incluir plataformas de compartilhamento de ativos, como o *AirBnb* (KENNEY; ZYSMAN, 2016);

3. **eLancing**: identifica os ambientes e plataformas digitais especializados em reunir pessoas e empregadores para realizarem trabalhos especializados. Enfatiza o caráter cada vez mais distribuído das transações *online* (AGUINIS; LAWAL, 2013);
4. **Economia de malha**: conceito desenvolvido por Gansky (2010), muito próximo ao de Economia do compartilhamento. Identifica o surgimento de um sistema socioeconômico edificado com base na “[...] criação, produção, distribuição, comércio e consumo compartilhado de bens e serviços por pessoas e organizações” (SILVEIRA; PETRINI; SANTOS, 2016, p. 300). Gansky (2010) coloca a topologia da rede no centro da definição e mostra que as transações ocorrerem em malhas (*mesh*), por meio do surgimento de redes que permitem que qualquer ator se vincule em qualquer direção com outros atores do sistema. De modo que o compartilhamento se dá de forma recorrente e distribuído, por meio de uma série de transações. A realização de “várias vendas” possibilita a multiplicação dos lucros e o estreitamento dos laços entre as empresas e os consumidores;
5. **Economia sob demanda (On-Demand Economy)**: remete ao fornecimento digital de atividades que atendem às demandas dos consumidores por meio do acesso imediato e flexível aos bens e serviços (FRENKEN; SCHOR, 2017, 2019). Ela identifica as plataformas que utilizam aplicativos móveis ou websites para conectar consumidores a um serviço ou mercadoria (COCKAYNE, 2016). Esse conceito restringe a economia do compartilhamento às transações ponto a ponto, digitais, realizadas por plataformas que não possuem fins lucrativos (ACQUIER; THIBAUT; PINKSE, 2017). Entre as transações abrangidas se encontram: maquiagem, entrega de refeições e reparos manuais. Como exemplo de plataformas digitais que podem ser classificadas nessa categoria se encontram o *Taskrabbit*, que é especializada em conectar os agentes que precisam de serviços domésticos com profissionais especializados, e o *Uber Eats*, que realiza o serviço de entrega de refeições em domicílio;
6. **Economia Gig/Economia Freelancer**: reúne as formas de trabalho mais flexíveis e temporárias que surgiram em resposta ao avanço nas transações online (MULCAHY, 2016). Ela ocorre quando trabalhadores oferecem seus serviços em tempo parcial para as firmas através de plataformas digitais especializadas, que os contratam de

acordo com a sua demanda. Esses trabalhadores não contam com os direitos dos trabalhadores tradicionais, como carteira assinada, proteção e previdência e ficam sujeitos ao comportamento do mercado (STEFANO, 2016).

O Uber, por exemplo, é considerado parte da *Gig Economy*,² pois envolve a prestação de serviço *in loco* por meio de plataformas digitais especializadas. Já plataformas de trabalho como *Freelancer* e *Quora* são classificadas como *Gig Economy/eLacing*, pois possibilitam a reunião de empregadores e trabalhadores para realizarem trabalhos temporários sob demanda. Essas plataformas apresentam como objetivo principal o compartilhamento de bens e serviços através de redes digitais, que geralmente usam um aplicativo ou site para facilitar o compartilhamento (GANAPATI; REDDICK, 2018).

Segundo Rifkin (2014, 2016), o compartilhamento via aplicativos representa um novo modelo pós-capitalista de realização de transações. Ele acomoda as necessidades e desejos relacionados ao acesso aos bens e serviços com a crescente conscientização em relação à adoção de hábitos mais sustentáveis e que resultem em menor ônus para os indivíduos, a sociedade e o meio ambiente (BOTSMAN; ROGERS, 2010).

O modo mais simples de se compreender a economia do compartilhamento é através da construção de uma dualidade entre os conceitos de troca e de compartilhamento. Na troca, as transações envolvem a mudança na propriedade dos bens. De modo que o acesso aos bens fica restrito aos consumidores que possuem renda suficientemente elevada, os quais compram esses bens e os mantêm ociosos em grande parte do tempo, o que resulta em subutilização dos recursos e em negação do acesso de outros consumidores com menor renda. Assim, na troca a subutilização convive com a restrição ao acesso, sendo uma característica intrínseca a esse modelo de consumo (BOTSMAN; ROGERS, 2011; BOTSMAN, 2011; BELK, 2017; BELK *et al.*, 2019; GIOVANINI, 2020).

Por outro lado, no compartilhamento não ocorre a mudança na propriedade do bem, mas apenas a disponibilização do acesso através de *smartphones* e aplicativos especializados. A presença de bens subutilizados representa um dos fatores responsáveis por propiciar o crescimento do compartilhamento. De modo que essa nova tendência de consumo consegue promover a utilização mais efetiva dos recursos disponíveis (GIOVANINI, 2020).

Para Ganapati e Reddick (2018), as empresas de economia do compartilhamento fazem uso intensivo das plataformas digitais para reunir diferentes grupos de produtores e consumidores, com a finalidade de estabelecer conexões entre pessoas e organizações no tempo

² Frenken e Schor (2017, 2019) classificam essa plataforma na Economia sob demanda, pois ela fornece um novo serviço de forma flexível e temporária, que responde as demandas que surgem de forma pontual.

e no espaço. Já Botsman e Rogers (2010) destacam que a economia do compartilhamento utiliza a internet para conectar pessoas, formar grupos e gerar interações entre pares. Essa nova maneira de consumo permite que as pessoas economizem dinheiro, espaço e tempo. Também possibilita que elas façam novas amizades e se tornem cidadãos ativos novamente.

Por outro lado, alguns autores se posicionam contra a utilização do termo Economia do compartilhamento, pois remete de forma errônea para uma visão otimista, de que as transações possuem caráter altruísta (BELK, 2017; BELK *et al.*, 2019). Eles argumentam que o termo envolve uma apresentação enganosa que apela para a confiança e para a comunidade e oculta uma realidade sombria. Em sua grande maioria as plataformas que se autodenominam como iniciativas de Economia do compartilhamento possuem como objetivo principal a busca pelo lucro e não um desejo sincero de promover relações sociais (SLEE, 2017; MURILLO; BUCKLAND; VAL, 2017).

Essas diferentes visões sobre a Economia do compartilhamento são importantes para entender a expansão das transações relacionadas a esse novo mercado e o quanto essa nova lógica de realização de transações é reforçada pela difusão das tecnologias de comunicação distribuída, principalmente pelos *smartphones* e pelo mercado de aplicativos (GANAPATI; REDDICK, 2018). Nessa nova forma de consumo os *smartphones* e a *internet* são utilizados para conectar usuários e fornecedores e possibilitar transações através de aplicativos e plataformas digitais especializadas, o que resulta em utilização mais efetiva dos ativos que se encontram subutilizados (BOTSMAN; ROGERS, 2010; GANSKY, 2011; RIFKIN, 2014, 2016; BELK, 2017; BELK *et al.*, 2019; PIRAN *et al.*, 2018).

Para Ganapati e Reddick (2018, p. 2), “a *Internet* é [...] central para a atual economia de compartilhamento que permite redes de pares, reunindo prestadores de serviços e consumidores em um ambiente *on-line* comum.” Com os avanços ocorridos na tecnologia dos *smartphones* e com o acesso à *internet* de qualidade se abre uma janela de oportunidade³ em relação aos mercados de aplicativos e plataformas digitais especializadas, que passaram a ser utilizados para propiciar o acesso aos serviços locais em tempo real.

Como exemplos de plataformas se destacam a *Lyft* e o *Uber*, projetadas desde o início para os *smartphones*, sendo intensivas em serviços baseados em localização que conectam usuários e motoristas para fornecer um passeio local. Essas plataformas apresentam como

³ O termo Janela de oportunidades foi proposto pela literatura neo-Schumpeteriana para identificar um período após a introdução de uma inovação em que essa ainda se encontra acessível e disponível no mercado, sendo relativamente fácil adquirir as habilidades e aptidões necessária para a fabricação dos bens e serviços relacionados a ela (TIGRE, 2016).

objetivo principal o compartilhamento de bens e serviços através de redes digitais, que geralmente usam um aplicativo ou site para facilitar o compartilhamento (GANAPATI; REDDICK, 2018). O próximo tópico descreve como surgiram as plataformas de *carsharing*, além de definir esse conceito de forma mais precisa.

2.2 SURGIMENTO E AVANÇO DAS PLATAFORMAS DE CARSHARING

O compartilhamento de carros (*Carsharing*) é um serviço de aluguel de automóveis que substitui a propriedade de veículos particulares. Ele enfatiza a acessibilidade e a conveniência em detrimento da posse, ao possibilitar o pagamento pela utilização de veículos que se encontram nas proximidades, os quais são alugados por tempo em aplicativos especializados (VALENTE; PATRUS, 2019).

Os ecossistemas de compartilhamento de veículos são constituídos por três partes distintas: 1. as empresas, responsáveis pelo fornecimento da infraestrutura utilizada para a realização das transações (plataformas digitais, aplicativos e algoritmos especializados); 2. o *pool* de motoristas, que fornecem os serviços de transporte; e 3. o conjunto de usuários, que contratam esses serviços através das plataformas digitais. As empresas de *carsharing* utilizam as novas tecnologias digitais (*smartphones*, *internet* e geolocalização) para intermediar a prestação de serviço de transporte e conectar os motoristas autônomos com os usuários através de aplicativos especializados (VALENTE; PATRUS, 2019).

O compartilhamento de carros parte do pressuposto de que é possível se dissociar a utilização dos serviços de transporte da propriedade do automóvel. Ele se encontra atrelado à forte contradição e ineficiência econômica presente no sistema baseado na propriedade de automóveis. Como o automóvel é um bem indivisível e com elevado custo de aquisição nem todas as pessoas conseguem ter acesso a este bem, tendo dificuldade para se deslocarem. Por outro lado, as pessoas que possuem renda suficiente para adquirir um carro não o utilizam na sua capacidade máxima, o qual se mantém subutilizado e parado em cerca de 90% do tempo. De modo que a carência de acesso aos serviços de transporte convive com a elevada subutilização dos veículos existentes (BOTSMAN; ROGERS, 2010).

O *Carsharing* resolve este problema de alocação dos recursos ao possibilitar o acesso aos automóveis que se encontram subutilizados, sem a necessidade de aquisição. Assim, o compartilhamento de carros representa uma alternativa à propriedade privada (BOTSMAN; ROGERS, 2010).

As iniciativas pioneiras de *carsharing* consistiam em projetos com períodos de

demonstração pré-definidos, cujo objetivo era apenas exibir e testar tecnologias de compartilhamento de carros. Com o amadurecimento do mercado muitos desses projetos se transformaram em serviços permanentes de compartilhamento. Segundo Harms e Truffer (1998), a primeira iniciativa de compartilhamento de carros foi realizada na União Europeia, por uma cooperativa denominada *Sefage*. Criada em Zurique, na Suíça, essa iniciativa operou entre os anos de 1948 e 1998 e possuía como principal objetivo estimular o compartilhamento de carros por indivíduos sem condições de comprar um carro próprio.

Entre as décadas de 1970 e 1990, outras experiências além da *Sefage* foram realizadas, porém sem continuidade; dentre estas se destacam: a *Procotip*, na França (de 1971 a 1973); *Witkar*, na Suíça (de 1974 a 1988), *Green Cars*, na Grã-Bretanha (de 1977 a 1984); *Bilpoolen*, na Suécia (de 1976 a 1979); *Vivallabil*, na Suécia (de 1983 a 1998); *Mobility Enterprise*, nos Estados Unidos (de 1983 a 1986); *Short-Term Auto Rental*, nos Estados Unidos (de 1983 a 1985); e *Bilkooperativ*, na Suécia (de 1985 a 1990) (SHAHEEN; COHEN, 2007).

A Uber, lançada em 2010 nos EUA, foi uma das empresas que possibilitaram a expansão desse modelo de negócio. Essa empresa utilizou conceitos oriundos da economia do compartilhamento para criar um *marketplace* próprio, responsável por propiciar o compartilhamento de carros por meio da conexão entre motoristas e usuários desses serviços (MARIANO; DIAZ, 2017). Conjuntamente com empresas como *Cabify*, *Easy Taxi* e *99 Pop*, ela foi responsável por uma forte onda de contratação sob demanda de automóveis, que propiciou o avanço desse modelo para a grande maioria dos países (VASCONCELOS; ASSIS; HENDRIX, 2019).

A contratação de serviços de transporte sob demanda difere do aluguel de automóveis, pois oferece mais flexibilidade e conveniência. No aluguel é preciso passar por um longo processo de preenchimento da documentação necessária, realizar o pagamento de diárias completas, independentemente da duração ou distância da viagem, e pagar pelo combustível utilizado. Nesse modelo, os veículos alugados se encontram distantes do usuário, nas áreas centrais da cidade ou perto dos aeroportos. Por outro lado, no compartilhamento o usuário paga apenas pelo tempo efetivamente utilizado do veículo e não precisa pagar taxas extras, pois o fornecedor do serviço se responsabiliza por esses custos. As plataformas recorrem à recursos gerenciais e algoritmos dinâmicos para facilitar o acesso ao serviço. Os veículos solicitados sob demanda geralmente estão próximos ao cliente, sendo necessário apenas que o usuário tenha um telefone ou acesso *online* para realizar a sua reserva (LITMAN, 2000; WIRTZ *et al.*, 2019).

As empresas de *carsharing* empregam novas tecnologias digitais para intermediar a prestação de serviço de transporte, sendo os motoristas autônomos conectados diretamente ao

cliente via aplicativo. Entre os ganhos gerados por essa modalidade de transporte se destacam (VALENTE; PATRUS, 2019):

1. A redução nos custos para os usuários e novas oportunidades de renda e trabalho;
2. O acesso à serviços de transporte flexíveis, acessíveis e baratos para as pessoas que não possuem condições para comprar um carro;
3. Preenchimento de nichos de mercado, sendo uma alternativa mais eficiente e flexível para pequenas empresas, que não precisam possuir um carro próprio para realizarem entregas ocasionais;
4. Maior equidade e melhora nas opções de mobilidade para as pessoas que não tem acesso de qualidade aos sistemas tradicionais de transporte (LITMAN, 2000);
5. Acesso facilitado à serviços de transporte em situações excepcionais e de emergência (JOHANSSON, 1987);
6. Custos menores aos gerados pela propriedade de um veículo próprio;
7. Redução na necessidade de gasto de tempo com tarefas de manutenção, reparo e limpeza;
8. Redução no uso de veículos superdimensionados, os motoristas podem utilizar veículos compartilhados para atender picos ocasionais de capacidade e desempenho, não precisam adquirir veículos que excedam as suas necessidades diárias;
9. Redução no número de veículos em circulação e nos custos decorrentes de congestionamento, manutenção das vias e acidentes;
10. Maior sustentabilidade ao reduzir a emissão de poluentes e o consumo de recursos naturais (LITMAN, 2000; SHAHEEN; SPERLING; WAGNER, 1998).

Os serviços de transporte sob demanda também apresentam algumas desvantagens, como a redução nos benefícios relacionados ao prazer da direção e a maior dependência e exposição à terceiros e a situações de perigo. Apesar dessa desvantagem, os ganhos gerados se mostram compensadores (LITMAN, 2000).

Para os usuários, o surgimento de necessidades urgentes de deslocamento, a praticidade, acessibilidade, flexibilidade e economicidade são os principais fatores que estimulam a utilização de aplicativos de *carsharing*. Já para os motoristas o ingresso nesse mercado decorre de diversos fatores, entre os quais se destacam: redução na renda mensal, desemprego, aposentadoria, separação, flexibilidade, liberdade, doença e a busca por uma fonte de renda extra (SOARES, 2017; VALENTE; PATRUS, 2019).

Nessa dinâmica, as relações de trabalho entre os motoristas e as empresas de aplicativo ocorrem de maneira informal, sem qualquer vínculo empregatício. Essas empresas denominam

os prestadores de serviços como “empreendedores” ou “parceiros” e tentam vender a ideia de que os motoristas possuem liberdade para definir os seus horários de trabalho e o número de horas trabalhadas. Assim, eles podem escolher quando, onde e quanto trabalhar. Além de poderem trabalhar para várias plataformas de uma só vez para reduzir sua dependência em relação a uma plataforma específica (SUNDARARAJAN, 2016).

De acordo com as plataformas de *carsharing*, elas são apenas responsáveis por utilizar as novas tecnologias de comunicação para combinar motoristas e usuários. Ou seja, não são empresas de transporte de fato, mas sim empresas de tecnologia que desenvolvem plataformas de aplicativos especializadas na mediação entre o passageiro e o motorista (SUNDARARAJAN, 2016).

As plataformas de *carsharing* chegaram ao Brasil no ano de 2014, com a Uber. Essa empresa oferece uma plataforma tecnológica que possibilita aos motoristas utilizarem o seu aplicativo para se conectarem com os usuários que precisam se deslocar entre dois pontos distintos, mediante o pagamento de uma taxa cujo valor é definido por algoritmos com base em informações de oferta, demanda, distância e tempo necessário para a realização da viagem. Assim, a remuneração recebida por esses serviços não é fixa, o valor cobrado dos clientes é pago aos trabalhadores de acordo com a procura, o dia, o horário, a localidade, entre outros fatores. Cabe ressaltar que os trabalhadores não sabem de antemão a remuneração recebida e não conhecem de forma clara as regras que influenciam na sua remuneração (TEODORO; SILVA; ANTONIETA, 2017; AKERLOF, 1978).

A UBER, em 2020, já estava presente em 69 países, em mais de 10.000 mil cidades no mundo, contando com mais de cinco milhões de motoristas/entregadores parceiros e 103 milhões de usuários. Além de possuir aproximadamente 20 mil funcionários (UBER, 2020). No Brasil, a empresa já possui mais de um milhão de motoristas/entregadores parceiros e 22 milhões de usuários, presente em mais de 500 municípios (UBER, 2021). Entre os principais concorrentes da empresa em nível global estão: *Cabify*, *Easy Taxi* e *99 Pop*. Em essência, os serviços prestados por essas empresas são semelhantes aos fornecidos pela Uber, ressalvada a presença de pequenas diferenciações (VASCONCELOS; ASSIS; HENDRIX, 2019).

A *Cabify* foi fundada em 2011, em Madri (Espanha), atualmente está disponível em nove países, presente em mais de 85 cidades e oferece trabalho autônomo a centenas de milhares de motoristas (WIKIPÉDIA, 2021). A *Easy Taxi* surgiu em 2011, durante o *Startup Weekend* Rio, mas foi lançada apenas em abril de 2012. O objetivo inicial da empresa era de conectar os passageiros e os taxistas de forma eficiente e segura. A empresa também possibilita a chamada de táxi pelo celular e atualmente opera em 30 países (EASY TAXI, 2019). Por fim, a *99 Pop*,

fundada em 2012 no Brasil, foi adquirida em 2018 pela *Didi Chuxing*. Ela é a segunda empresa com maior número de motoristas no país, atrás apenas da Uber, e está presente em mais de mil cidades brasileiras. Além de contar com 600 mil motoristas e conectar 18 milhões de passageiros (99 POP, 2021).

2.3 A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E A UBERIZAÇÃO

Nas últimas décadas, fatores como o avanço das tecnologias de comunicação, a substituição da mão de obra por robôs e máquinas e a ocorrência da crise econômica mundial de 2008 resultaram em drástico crescimento no número de desempregos. Nesse interim, diante da grande oferta de mão de obra, os trabalhadores tiveram que aceitar trabalhos caracterizados pela informalidade e precariedade, o que resultou em uma mudança profunda nas relações de trabalho (PEREIRA, 2019).

Nesse contexto, com o avanço das tecnologias de comunicação distribuída e com as mudanças nas formas de consumo surgem novos modelos de negócios sob demanda, mediados por plataformas digitais. Essas tecnologias possibilitaram a emergência de formas mais flexíveis de relacionamento no universo da economia compartilhada, mais precisamente definidas como pertencentes ao conceito de “*Gig Economy*” ou “economia de bicos”, onde empresas por meio de plataformas digitais especializadas contratam trabalhadores ou *freelancers* para empregos temporários e flexíveis (GÖRÖG, 2018). Os trabalhadores que prestam esses serviços não possuem vínculo de trabalho, não contam com os direitos dos trabalhadores tradicionais (como carteira assinada, proteção contra acidentes e previdência social), assumem riscos elevados e ficam sujeitos ao comportamento do mercado (STEFANO, 2016).

Nesse contexto, surge o fenômeno tipificado pela literatura especializada como “uberização do trabalho”, o qual é representado pelas novas formas de relacionamento e subordinação mediadas pelas plataformas de aplicativos. Essas plataformas possibilitam a conexão flexível e temporária entre firmas e prestadores de serviços, contratados sob demanda. Essas novas modalidades de trabalho se encontram em franca expansão, sendo estimuladas por mudanças tecnológicas no campo da informação e da comunicação. Esse fenômeno se expandiu e eclodiu como uma das principais formas de trabalho no século XXI para a maior parte da população que “ou enfrenta o desemprego como realidade, ou acumula diversos trabalhos informais “bicos” e tem na uberização um complemento de sua renda” (PEREIRA, 2019, p. 12).

Para Moraes, Oliveira e Accorsi (2019), o trabalho uberizado se caracteriza pela realização de atividades presenciais, gerenciadas por plataformas digitais, sem muitos critérios para a seleção dos candidatos. Os trabalhadores contam com a possibilidade de atuação em diversas plataformas, sendo avaliados pelos clientes de acordo com a qualidade dos serviços prestados. A incerteza, a intermitência, o monitoramento do trabalho em tempo real, a falta de transparência e a inexistência de normas e direitos trabalhistas sobre as formas de relacionamento são algumas das características presentes nessas formas de trabalho.

A UBER é um exemplo de empresa que recorre ativamente à informalidade e a formação de relações mais flexíveis de emprego como forma de expansão, vindo daí o termo “uberização” (*uberization*). Essa empresa se define apenas como uma empresa tecnológica intermediadora, se isentando de qualquer responsabilização, sobretudo no que se refere aos direitos trabalhistas (PEREIRA, 2019). Na visão de Pereira (2019, p. 16), a UBER representa “uma nova forma de subordinação do trabalhador ao capital, na qual a empresa, sem a intermediação de um “emprego” formal, viabiliza a junção entre meios de produção, força de trabalho e mercado consumidor”.

Para Abílio (2019), a uberização do trabalho é uma nova forma de gerir, organizar e controlar o trabalho, sendo uma tendência mundial tributária ao desenvolvimento de tecnologias e ao gerenciamento algorítmico. Segundo a autora, as plataformas digitais são os vetores dessa nova forma de organização, com o seu avanço se observa a emergência de diferentes definições que buscam tipificar os diversos tipos de relações de trabalho mediadas por plataformas, sob a lógica algorítmica, que surgiram nas últimas décadas.

O elemento central catalisado pelas plataformas são as novas formas de dispersar o trabalho sem perder o controle sobre ele. Essa possibilidade já era evidente nas cadeias produtivas globais e suas enormes redes de subcontratação [...]. Entretanto, a dispersão/centralização agora se concretiza em uma multidão de trabalhadores subordinados a uma única empresa. Tal processo atualmente consolida o trabalhador como um auto gerente-subordinado que já não é contratado, mas se engaja no trabalho via a adesão às plataformas (ABÍLIO, 2019, p. 2).

Outro aspecto central da uberização é o fato de as empresas não poderem demitir os trabalhadores, pois não existe contratação. A ausência de vínculo formal significa que elas podem desligar o trabalhador da plataforma por diversos motivos, os quais nem sempre são claros para o trabalhador, pois elas não prestam explicações sobre os fatores que as levaram a essa ação (ABÍLIO, 2019). O fato de saberem que estão sendo avaliados o tempo todo resulta em elevada ansiedade entre os trabalhadores, que podem ser expulsos da plataforma sem um

motivo aparente ou uma justificativa adequada (ANDRÉ; SILVA; NASCIMENTO, 2019; CASAGRANDE; ZAMORA; OVIEDO, 2021).

Ainda, a uberização se apresenta como uma tendência organizacional que exclui direitos e transforma trabalhadores em empreendedores subordinados. Estes ficam prontamente disponíveis à plataforma e são utilizados como trabalhadores *just-in-time*, sendo os seus ganhos vinculados ao tempo que trabalham, tendo que arcar com todos os custos e riscos. Isto é, a plataforma, além de não oferecer as proteções e direitos básicos dos trabalhadores, repassa para a sua remuneração todas as incertezas do mercado e todas as perdas geradas pelo seu modelo de negócios. Além de estimular o ingresso de novos trabalhadores para elevar a concorrência e reduzir as remunerações pagas (ABÍLIO, 2020).

Para Neves e Sutil (2020, p. 2), isso resulta em “responsabilidade radical do emprego, pela qual a responsabilidade por todos os custos e benefícios associados a um ator econômico são exclusivamente dele.” Entre os trabalhadores que dependem dessas empresas para intermediar o trabalho se destacam os motoristas de aplicativos de *carsharing*, entregadores de plataformas de *delivery* (ciclistas e motociclistas), dentre outros.

Essas empresas de compartilhamento utilizam a alta tecnologia das plataformas digitais para produzir e reproduzir a uberização do trabalho. Elas “contribuem com a ampliação de frações precarizadas da classe trabalhadora, que competem e substituem setores tradicionais e profissionais”. A instabilidade na oferta e na demanda são utilizadas como justificativa para pagar baixas remunerações aos trabalhadores (MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019, p. 76). Destarte, elas efetivamente criam uma massa de trabalhadores marginalizados, plenamente a sua disposição, para a qual podem repassar todas as incertezas, inclusive o risco de acidentes devido às condições de trabalho (VALENTE; PATRUS, 2019).

Nesse sentido, abrem-se discussões em relação a regulamentação dessas plataformas, frente à tendência de precarização nas relações de trabalho e aos novos desafios impostos em termos de mobilidade urbana (CANNON; SUMMERS, 2014; RAUCH; SCHLEICHER, 2015; BARRY; CARON, 2015; CRESPO, 2016; DUDLEY; BANISTER; SCHWANEN, 2017; THELEN, 2018). Para Moraes, Oliveira e Accorsi (2019, p. 76), sob o enfoque das relações de trabalho as empresas da economia de compartilhamento “são responsáveis pela produção e reprodução da uberização do trabalho”. Os autores argumentam que existe uma relação de trabalho fora do padrão, sendo esse relacionamento disfarçado por um novo tipo de estrutura de flexibilização, que contribui para o aumento no número de profissionais empregados sob condições precárias de trabalho.

Assim, esse modelo de economia gera questionamentos e críticas devido à sua falta de clareza, abrangência e por causa da carência de uma regulamentação mais adequada em nível local e nacional, em relação a impostos, seguros, segurança pública, concorrência leal, situação do emprego e direitos trabalhistas (GÖRÖG, 2018). Na visão das plataformas de *carsharing* como Uber, Cabify, 99 pop, os motoristas são contratados sob demanda, não são empregados, mas empreendedores autônomos. Elas argumentam que os trabalhadores podem escolher quando, onde e em que condições trabalhar (CHEN; FU; VREEDE, 2018). No entanto, essa aparente autonomia se mostra vantajosa apenas para as plataformas, apesar do discurso ser amplamente comprado pelos trabalhadores, que são hipnotizados pelo discurso de liberdade (COHEN *et al.*, 2016; ROSCIGNO; SAUER; VALET, 2018).

Com a crise econômica observada pelo Brasil a partir de 2015 se observa a elevação no número de desemprego e, em consequência, o avanço na procura por esses trabalhos. A maior oferta de trabalhadores diminuiu o retorno financeiro desses profissionais, precarizando ainda mais os seus serviços. Esses precisam trabalhar por longas horas, sem descanso, e arcar com todos os custos dos seus serviços, em troca de uma baixa remuneração (ABÍLIO, 2020).

De acordo com Rosemblat (2018), o discurso dessas plataformas, de flexibilidade, liberdade de trabalho e empreendedorismo implica apenas em maior precarização das condições de trabalho, pois além de arcar com todos os riscos da profissão e do mercado, os trabalhadores não usufruem de um contrato que garanta o mínimo de direitos, como seguro-desemprego, férias, assistência médica, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), adicional noturno, entre outros. Assim, a relação existente equivale a uma relação de trabalho e não a uma relação de mercado.

Por conseguinte, essas plataformas necessitam de uma regulamentação mais justa quanto ao modo como são estabelecidas as relações de trabalho (RAHMAN, 2016; VAN DOORN, 2017; KIM, *et al.*, 2019). Ademais, percebe-se um desamparo do Estado em relação a legislação e a regulamentação das condições mínimas de trabalho nessas novas atividades.

Desse modo, embora homens e mulheres sofram com esse desamparo, as discriminações em relação as mulheres nesse mercado de trabalho, aptas e qualificadas, podem enfrentar preconceitos em relação as ocupações para as quais elas podem se candidatar, como exemplo ser motorista de *carsharing*. Para Nascimento (2014, p. 12), “o capital incorpora o trabalho feminino de forma desigual, e a inserção das mulheres no mundo do trabalho como uma conquista é convertida num instrumento de desigualdade entre os sexos.” Dessa forma, a procura por esses trabalhos tende a ser menor em relação aos homens, devido a profissão estar muito associada a figura masculina, além de temor a assédio físico, moral, sexual, e grande

insegurança de acesso a determinados locais e horários, acabam por reduzir sua renda e ganhos em comparação aos homens (SOARES *et al.*, 2021).

Embora seja um fato, a estrutura social da discriminação de gênero e raça nesse modelo de economia compartilhada “não anestesia o movimento de agência e de resistência; iniciativas com o objetivo de aliviar tais constrangimentos tem se tornando uma oportunidade direcionada a pessoas que ainda sofrem com o racismo, a homofobia e a misoginia” (SATURNINO, 2019, p. 4).

O próximo tópico, apresenta a forma como está sendo regulada a corridas por aplicativos de transporte e a Legislação Brasileira.

2.4 A REGULAÇÃO DE CORRIDAS POR APLICATIVOS DE TRANSPORTE E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

A economia do compartilhamento é aderente às definições de paradigma tecnológico⁴ de Dosi (1982) e de paradigma tecno-econômico de Pérez (2001), caracterizando o ingresso em um novo sistema tecnológico composto por um conjunto de tecnologias que surgem inter-relacionadas (FREEMAN, 1992). A emergência de um novo paradigma tecno-econômico demanda a modificação nas instituições típicas do paradigma anterior e a adaptação às novas tecnologias emergentes (PÉREZ, 2010). Logo, a emergência da Economia do compartilhamento talvez demande a adaptação das instituições à nova realidade observada (VEZZOLI *et al.*, 2015).⁵

Com o avanço das plataformas de *carsharing* no Brasil se observa a emergência de um debate sobre o modo como deve se realizar a sua regulamentação. De acordo com a Constituição Brasileira (art. 1º, IV), ele pode ser interpretado como fruto da liberdade de iniciativa, motivada tanto nos fundamentos do Estado Democrático de Direito quanto na Ordem Econômica

⁴ Giovanni Dosi (1982) define paradigma tecnológico a partir do conceito de paradigma científico proposto por Kuhn, o qual é definido como “um conjunto de conhecimentos práticos ou praticáveis, tidos como mais eficientes em solucionar determinados problemas relevantes”. Assim, o paradigma tecnológico é definido como “um padrão aceito para solução destes problemas e origina um progresso normal dentro de uma trajetória circunscrita ao paradigma vigente” (BARBOSA; FERREIRA, 2016, p. 2). Circunscreve, por conseguinte, uma determinada dependência de um padrão de soluções tecnológicas que tendem a se perpetuar na forma de uma trajetória temporalmente delimitada e perpetrar soluções correlacionadas.

⁵ Os conceitos de paradigma tecno-econômico propostos por Pérez (2010) e de Sistemas complexos de Arthur (2015) enfatizam a mudança institucional como elemento intimamente relacionado ao avanço tecnológico. Vale dizer, a mudança tecnológica demanda a modificação nas instituições econômicas e sociais, de modo que as alterações institucionais decorrentes da introdução de novas tecnologias abarcam, mas não se restringem às modificações nas transações econômicas, sendo o escopo das modificações amplo e extensível à sociedade como um todo.

Nacional e deve trazer benefícios econômicos e sociais para a sociedade em sua integralidade (SOARES, 2017).

Para Mendes e Ceroy (2015) é fundamental que as discussões sobre a regulamentação considerem a tensão entre a importância da livre iniciativa para o desenvolvimento do mercado e a necessidade de intervenção do Estado para o seu funcionamento. A legislação deve seguir os princípios constitucionais que sustentam a Ordem Econômica e Financeira Nacional. De modo a permitir a proteção dos consumidores, a expansão da competitividade, o estímulo à inovação e o desenvolvimento socioeconômico.

Nesse tocante, a Lei nº 12.587/2012 define as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Até a sua publicação não existia uma legislação específica sobre mobilidade urbana (TERRIEN *et al.*, 2016; AKERLOF, 1978). Ela, determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política pública aos municípios a política de mobilidade urbana, como instrumento fundamental necessário ao crescimento sustentável das cidades brasileiras”.

Diante do avanço das plataformas de *carsharing* alguns municípios, pressionados pelos taxistas, editaram leis proibindo a sua atuação. Contudo, essas leis foram consideradas inconstitucionais pelos Tribunais de Justiça, cuja interpretação foi de que elas violam a livre iniciativa (art. 1º, IV), a liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão (art. 5º, XIII), assim como a livre concorrência (22, XI, BRASIL, 1988).

A Procuradoria Geral da República emitiu parecer afirmando que "apenas a lei federal pode interferir sobre o transporte privado individual de passageiros organizado por aplicativos online [...]". Os Municípios não têm competência para legislar sobre “transporte”, matéria de competência privativa da União (art. 22, XI, da CF/88) (BRASIL, 1988).

Devido a esse impasse, taxistas e motoristas de aplicativos de *carsharing* pressionaram o Congresso Nacional para que o tema fosse regulamentado. Como resultado, em 26 de março de 2018 é sancionada a Lei nº 13.640 (Lei do UBER), que altera a Lei 12.587/2012. Ela reconhece a existência legal desses serviços e atribui aos Municípios e ao Distrito Federal a incumbência de regulamentar a atividade e de monitorar o seu funcionamento. Ademais, dado o princípio da livre-concorrência, considera inconstitucional iniciativas municipais que visem proibir o serviço (BRASIL, 2018).

A Lei nº 13.640/2018 estabelece uma série de condições para que o motorista de UBER e similares possam exercer a sua profissão, a saber: possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada, conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo governo, manter o Certificado de Registro e

Licenciamento de Veículo (CRLV) e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. Também institui que o motorista que descumprir as regras terá seu trabalho caracterizado como transporte ilegal de passageiros (BRASIL, 2018).

Essa lei define ainda que não será necessária autorização prévia emitida pelo poder público municipal para que o motorista de aplicativo possa exercer a sua atividade. Também não há obrigatoriedade de o motorista ser o proprietário, fiduciante ou arrendatário do veículo, assim como de usar placa vermelha.

Apesar dos avanços gerados pela Lei nº 13.640/2018, vários municípios no Brasil ainda criam leis com a finalidade de proibir as plataformas de aplicativo *carsharing*. Em decorrência disto, o Supremo Tribunal Federal, em decisão tomada por unanimidade no dia 08 de maio de 2019, afirma que essas leis são inconstitucionais e representam violação aos princípios da livre iniciativa e concorrência.

Em nota, UBER (2019) afirma que a falta de regulamentação no âmbito municipal, não significa ilegalidade. De acordo com a empresa não há concorrência desleal, pois o seu foco é oferecer mais opções para as pessoas se deslocarem pelas cidades, o que traz benefícios aos consumidores e incentiva a entrada de novos ofertantes no mercado de transporte remunerado individual de passageiros.

No entanto, a regulamentação das atividades exercidas por esses trabalhadores da *gig economy* ainda são bastante incipientes nos municípios. No poder legislativo, as leis que norteiam esse novo modelo de relação de trabalho são escassas e abrem margem para empresas de aplicativo se esquivar da responsabilização, sobretudo, dos direitos trabalhistas mínimos para com os prestadores de serviços (PEREIRA, 2019). Conforme trecho extraído do termo de contrato de serviço estabelecido entre o motorista e a empresa:

VOCÊ RECONHECE QUE A UBER NÃO É FORNECEDORA DE BENS, NÃO PRESTA SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA, NEM FUNCIONA COMO TRANSPORTADORA, E QUE TODOS ESSES SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA SÃO PRESTADOS POR PARCEIROS INDEPENDENTES, QUE NÃO SÃO EMPREGADOS(AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS (UBER, 2021, p. 1).

Assim, esse termo configura a lógica da uberização, seu vínculo entre as empresas e o sujeito se dá em moldes de parceria e não de emprego (SOARES *et al.*, 2021; SLEE, 2017).

De acordo com UBER (2020), mais de 20 municípios no Brasil já regulamentaram a profissão de motorista de aplicativos *carsharing*. A cidade de São Paulo foi pioneira, através do Decreto 58.981/2016, recentemente alterado pelo Decreto nº 58.595/2019. Já a cidade de

Vitória no Espírito Santo regulamentou o transporte por aplicativos por meio do decreto 16.770/16 e do decreto 16.785/16 e, segundo Uber (2019), possui a regulamentação mais moderna em vigor no Brasil. Os principais pontos presentes no decreto 16.770/16 são: qualquer pessoa pode se cadastrar para ser condutor de transporte por aplicativo, mesmo não sendo morador da cidade; as informações do motorista, como habilitação e endereço, além de detalhes sobre o veículo utilizado para o serviço, quando houver solicitação da prefeitura, podem ser compartilhadas; as empresas estabelecem o valor cobrado, mas também são obrigadas a informar os valores dos serviços aos passageiros; os motoristas podem escolher entre ter um veículo de até cinco anos de uso ou possuir um seguro no valor mínimo de R\$ 100 mil por ocupante do automóvel, incluindo o motorista. E, o valor da outorga é fixado a 1% do valor da corrida.

Recentemente, o governo federal autorizou os motoristas de *carsharing* a aderirem ao programa de microempreendedor individual (MEI). A resolução nº 148, publicada no Diário Oficial da União no dia 8 de agosto de 2019, busca formalizar os trabalhadores e dar acesso a benefícios previdenciários. Nela foi adicionada a classificação "Motorista de aplicativo independente", que contempla profissionais com renda de até 81 mil reais por ano e visa suprimir uma das maiores fragilidades possuídas pelo transporte mediante aplicativos, a saber: a perda de direitos dos trabalhadores, como aposentadoria por idade, salário-maternidade, aposentadoria por invalidez, auxílio-doença e pensão por morte para dependentes. Para ter acesso a esses benefícios, o motorista deve fazer um cadastro inicial e pagar uma tarifa única para o registro do Cadastro Nacional da Pessoas Jurídicas (CNPJ), além do pagamento mensal para o Governo de R\$ 49,90 do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), acrescido de R\$ 5,00 para Prestadores de Serviço.

3 METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos serviram de suporte para a realização desta pesquisa, organizando, sistematizando e viabilizando o alcance dos seus objetivos. Para tanto, neste item será apresentado (3.1) o Procedimento utilizado, (3.2) o Plano amostral da pesquisa, e (3.3) a formalização do Questionário Aplicado.

3.1 PROCEDIMENTO UTILIZADO

Para atingir os objetivos propostos, o presente estudo foi feito através de uma pesquisa descritiva, exploratória e abordagem qualitativa, sendo o tema explorado através da aplicação de um questionário e da elaboração de estatísticas descritivas.

De acordo com Gil (2002, p. 41), a pesquisa descritiva “tem como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis”. Além disso, ela emprega técnicas padronizadas de coleta de dados, como questionários. Já a pesquisa exploratória normalmente é realizada quando há pouco conhecimento sobre o tema a ser abordado, procurando por meio de estudo exploratório conhecer com maior profundidade o assunto (RAUPP; BEUREN, 2004). Ela possui como objetivo “proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses” (GIL, 2002, p. 41).

A pesquisa qualitativa, por sua vez, procura obter um conjunto de informações ao longo do seu desenvolvimento, sem o uso de métodos estatísticos, ela se apresenta de forma estruturada, desenvolvendo conceitos, ideias e entendimentos. Raupp e Beuren (2006, p. 92), expõem que “na pesquisa qualitativa concebem-se análises mais profundas em relação ao fenômeno que está sendo estudado”.

Não obstante, para a coleta de dados e informações da pesquisa se emprega o método documental não sistematizado, mediante o levantamento de informações em artigos científicos, dissertações, legislações sobre a regulamentação e termo de contrato de serviço das plataformas de *carsharing*. Em complemento, se realiza o levantamento dos dados sobre o perfil e a percepção dos motoristas sobre diferentes aspectos relacionados às condições e a necessidade de regulamentação do trabalho, por meio da aplicação de um questionário para uma amostra representativa de motoristas de aplicativos que trabalham na região da AMFRI.

A análise descritiva de dados é utilizada para organizar, sintetizar, sistematizar e descrever os aspectos mais importantes do conjunto de características observadas nos trabalhadores. Além de possibilitar a comparação entre dois ou mais conjuntos de trabalhadores com características distintas (REIS, 2002). Entre as ferramentas descritivas a serem utilizadas se destaca a elaboração de gráficos, tabelas e medidas de síntese, como porcentagens, que fornecem uma maior clareza ao comportamento dos dados. A descrição dos dados, conforme destacado, “tem como objetivo identificar anomalias, até mesmo resultante do registro incorreto de valores, e dados dispersos, aqueles que não seguem a tendência geral do restante do conjunto” (REIS, 2002, p. 5).

O questionário foi criado através da ferramenta de elaboração de formulários *Google forms*, sendo aplicado à motoristas de aplicativo de *carsharing* na região da AMFRI. A utilização dessa ferramenta decorre do contexto de pandemia do novo coronavírus (COVID-19), o qual dificulta a aplicação presencial do questionário, devido ao risco de contágio, sendo necessário se respeitar as medidas de distanciamento social propostas pelos governos estadual e municipal. Em agravamento a esse cenário, a autora convive com pessoas do grupo de risco. Assim, a realização de entrevistas presenciais poderia realizar na transmissão do vírus para essas pessoas.

Os motoristas foram estimulados a compartilharem o *link* do questionário em grupos de *WhatsApp* específicos para motoristas de aplicativo, com vistas a atingir o maior número possível de respondentes. A aplicação do questionário ocorreu entre os dias 09 de fevereiro e 30 de junho de 2021 e permitiu obter 101 respostas de motoristas.

A tabulação dos dados foi realizada no *software* versão *Excel* 2016, sendo gerado um relatório que reúne as respostas para cada pergunta. Desse modo se possibilita mensurar a percepção dos motoristas a respeito da regulamentação e das condições de trabalho desses motoristas de transporte por aplicativo de *carsharing*.

3.2 PLANO AMOSTRAL

A amostragem, pode ser definida como um “processo de retirada de informações dos "n" elementos amostrais, no qual deve seguir um método criterioso e adequado de tipos de amostra” (LOPES, 2003, p. 1). Para melhor compreensão sobre o plano amostral é necessário descrever alguns conceitos:

População (N): Conjunto de todos os elementos relativos a um determinado fenômeno que possuem pelo menos uma característica em comum. Ela pode ser finita (número

limitado de observações e passível de contagem) e infinita (número ilimitado de observações e impossível de contagem);
 Amostra (n): É um subconjunto da população e deverá ser considerada finita. Ela deve ser selecionada seguindo certas regras e ser representativa, de modo que caracterize a população como se fosse uma fotografia desta (LOPES, 2003, p. 1).

Assim, a população de motoristas de aplicativos será analisada mediante a extração de uma amostra probabilística, sendo garantido que todos os motoristas possuam a mesma chance de responder à pesquisa. Como os motoristas são um grupo homogêneo de indivíduos, a estrutura do plano de amostragem será uma Amostra estratificada, sendo utilizada para garantir a representatividade da amostra coletada.

Uma amostragem estratificada, de acordo com Cochran (1977), é caracterizada por uma população inicialmente discriminada em subpopulações de elementos ou estratos, respectivamente. Ela deve observar dois critérios: o primeiro é que as observações não devem se sobrepor e o segundo é que elas, conjuntamente, devem abranger a totalidade da população. Essa estratificação exige que os valores sejam conhecidos. Após a definição dos estratos é coletada uma amostra de integrantes de cada um dos estratos, respectivamente, por meio da realização de seleções independentes (COCHARAN, 1977).

A estratificação é uma técnica amplamente utilizada para aumentar a precisão nas estimativas das características da população, por meio da amostra coletada. Ela possibilita a divisão de uma população heterogênea em subpopulações que são homogêneas, além da obtenção de estimativas que apresentam baixo desvio padrão dentro de cada estrato, o que resulta numa estimativa adequada do valor médio de cada subpopulação, sem a necessidade de uma amostra com tamanho elevado. Os valores médios obtidos para cada estrato podem ser combinados para se obter uma estimativa precisa para o conjunto de elementos que integram a população (COCHARAN, 1977).

Além disso, a amostragem estratificada pode ainda ser discriminada em uniforme, proporcional e ótima. A amostragem estratificada uniforme exibe o mesmo tamanho para todos os estratos. Na amostragem estratificada proporcional, o tamanho da amostra que compõe cada estrato é proporcional à participação do estrato na população total. Já na Amostragem estratificada ótima, além de olhar para o tamanho do estrato, o pesquisador também leva em consideração a variabilidade dentro do estrato (COCHARAN, 1977).

A amostragem também pode ser realizada sem a reposição dos indivíduos já amostrados ou com a reposição. Na amostragem sem reposição cada indivíduo amostrado é excluído do conjunto de indivíduos que podem ser amostrados. Já na amostragem com reposição os indivíduos já amostrados são adicionados novamente ao conjunto do qual serão extraídos novos

indivíduos a serem amostrados, podendo o mesmo indivíduo ser amostrado mais de uma vez (COCHARAN, 1977).

Os motoristas de aplicativos serão amostrados por meio da amostragem estratificada sem reposição com distribuição ótima. Isto é, as amostras serão geradas com base no tamanho e na variabilidade dos estratos.

Segundo Bussab e Moretin (2017), o tamanho da amostra n é identificado por meio da aplicação da seguinte fórmula:

$$n = \left(\frac{Z_{\alpha/2} \cdot \sigma}{E} \right)^2, \quad (1)$$

sendo, n o número de indivíduos da amostra; $Z_{\alpha/2}$ o valor crítico correspondente ao grau de confiança desejado; σ , o desvio padrão; E , a margem de erro máxima da estimativa, identificando a diferença máxima entre a média amostral e a média verdadeira da população.

Para o presente estudo se utiliza o valor crítico de 1,96, associado ao grau de confiança de 95%; sendo a renda dos motoristas utilizada como critério para definir o tamanho da amostra. A margem de erro máxima aceita é de R\$ 150,00 entre a média da renda real dos motoristas e a renda estimada.

O desvio padrão, por sua vez, foi definido com base na realização de um pré-teste do questionário, mediante o levantamento de uma amostra inicial de 38 observações, sendo obtida uma remuneração média de R\$ 3.210,53 com desvio padrão de R\$ 1.473,33. A análise detalhada da amostra revelou a presença e três observações discrepantes, motoristas que afirmam possuir renda mensal superior a R\$ 6.000,00. Após a exclusão desses dados discrepantes a média e o desvio padrão foram calculados novamente, sendo obtidos os seguintes valores, R\$ 2.885,71 e R\$ 993,25, respectivamente.

Em posse dessas informações, a equação (1) é aplicada ao cômputo do tamanho da amostra, formalmente:

$$n = \left(\frac{1,96 * 993,25}{200} \right)^2 = 94,80, \quad (2)$$

De modo que será necessário aplicar o questionário à 95 motoristas para se obter uma amostra representativa e que possibilite a extrapolação dos resultados obtidos para a população de motoristas da AMFRI como um todo.

3.3 FORMALIZAÇÃO DO QUESTIONÁRIO APLICADO

Para a pesquisa utilizou-se um questionário composto por 28 perguntas, sendo discriminadas em duas partes: 25 questões fechadas e 3 questões abertas (Apêndice 1), desenvolvidas a partir da literatura de consulta, de modo que após a aplicação do questionário fosse possível analisar as respostas de acordo com os conceitos pesquisados.

A primeira parte do questionário aplicado é constituído por 25 perguntas que levantam o perfil sociodemográfico dos respondentes (sexo, idade, estado civil, cor/raça, escolaridade, local de residência, número de dependentes, renda, tempo de trabalho nas plataformas de *carsharing*, jornada diária de trabalho e períodos trabalhados durante a semana e finais de semana). A escala *Likert* de cinco pontos (1. Concordo plenamente, 2. Concordo parcialmente, 3. Indiferente, 4. Discordo parcialmente e 5. Discordo plenamente) é utilizada para obter afirmações mais precisas dos motoristas. Uma vez que respostas dicotômicas (sim e não) mensuram de forma superficial a percepção dos motoristas.

Conforme formalizado por Ludwig *et al.* (2015), a escala *Likert* é utilizada em questionários para pesquisa de opinião e analisa o nível de concordância com a afirmação realizada no enunciado da pergunta. A possibilidade de os respondentes expressarem o seu grau de concordância em diferentes graduações resulta na compreensão mais detalhada da sua percepção em relação ao problema em pauta (LUDWIG *et al.*, 2015).

A segunda parte do questionário é composta por três questões abertas que possibilitam aos motoristas expressarem as suas opiniões e percepções em relação ao trabalho nas plataformas de *carsharing*. Essa etapa do questionário possui como objetivo proporcionar maior liberdade e levantar afirmações que complementem, justifiquem e expliquem melhor as questões pré-definidas anteriormente.

Conforme mencionado no item 3.1, por ocorrer em meio a pandemia do novo coronavírus (COVID-19), a aplicação do questionário não pode ser realizada de forma presencial devido a restrições de segurança sanitárias. Sendo assim, alcançar o número de respostas exigiu bastante esforço, tempo e dedicação, pois foram necessárias explicações prévias sobre a relevância da pesquisa e o assunto para a aplicação do questionário disponibilizado de forma *online* nas divulgações através de grupos de *WhatsApp* de motoristas de aplicativo de transporte da região. Esse esforço foi complementado mediante a identificação pontual de motoristas, por meio de recomendação, sendo os mesmos contactados com o objetivo de se obter uma amostra representativa.

Estabelecer laços apenas pelas redes sociais foi um grande desafio para a pesquisa, principalmente por exigir muita confiança por parte do entrevistado ao clicar e abrir o questionário por um *link* disponibilizado pelo celular. Em meio a tantos golpes gerados por *links* falsos, clonagem de celulares e em uma época de insegurança por causa da pandemia é natural que os respondentes sejam resistentes a abrir *links* estranhos. Ainda, muitos motoristas se mostraram avessos a essa abordagem, sobretudo porque o questionário demandava o fornecimento de informações pessoais (idade, escolaridade, sexo, renda). Ademais, como os motoristas utilizam o *smartphone* como ferramenta de trabalho, abrir e responder o questionário implica em deixar de trabalhar, sendo que muitos optaram por responder mais tarde e acabaram não o respondendo.

4 ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

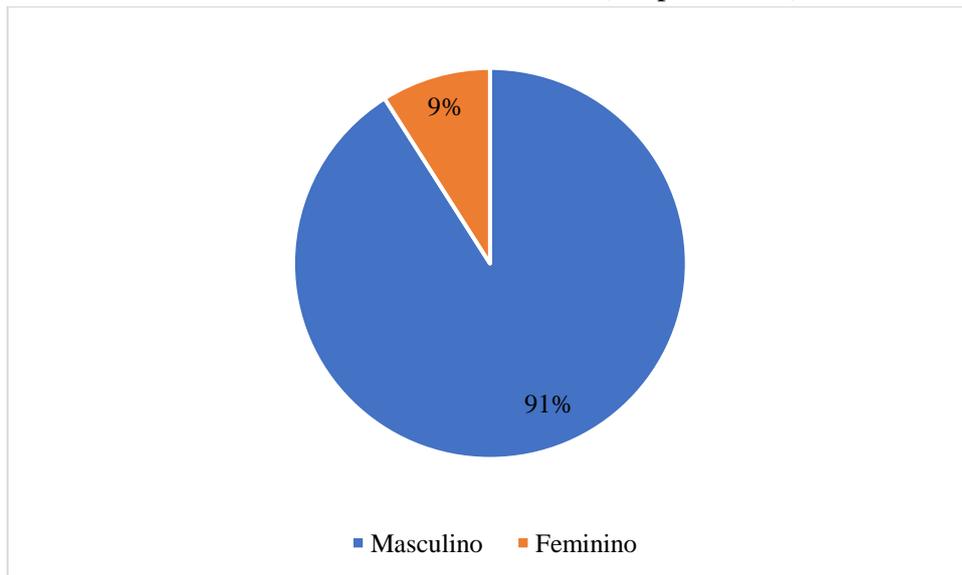
Neste capítulo serão apresentados os resultados encontrados para o questionário aplicado. Para isso, a seção (4.1) descreverá o Perfil Sociodemográfico dos motoristas, mediante a análise de características gerais, como: Sexo, Idade, Estado Civil, Número de Dependentes, Cor/Raça, Escolaridade. Na seção (4.2) serão apresentados os motivos que levaram os motoristas a profissão: Renda, Tempo de trabalho nas empresas de transporte por aplicativo, Jornada diária de trabalho e Dias trabalhados durante a semana e nos finais de semana. Já a seção (4.3) são descritas as respostas que serviram para analisar a percepção dos motoristas quanto às relações de trabalho.

4.1 PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DOS MOTORISTAS

Os resultados encontrados para o questionário aplicado demonstram que 45% são residentes em Balneário Camboriú, 23% em Camboriú, 18% em Itajaí e 14% em outros municípios da região. Em geral os motoristas trabalham para diversas plataformas, sendo as mais utilizadas o Uber, utilizada por 88% dos motoristas, a 99 (74%) e a Garupa (24%). Esse fato se deve pelas plataformas serem complementares entre si, a diversificação fornece mais opções ao motorista, pois reduz o tempo de espera entre uma corrida e outra e as taxas cobradas pelos aplicativos. As plataformas também possuem perfis de demanda distintos, a depender do local, dia da semana e horário, sendo lucrativo utilizar diversas plataformas.

Em relação ao sexo, conforme o Gráfico 1, a maioria dos motoristas são homens, 91%, enquanto as mulheres representam apenas 9% dos entrevistados. O baixo percentual de mulheres que são motoristas decorre, provavelmente, da sensação de insegurança transmitida por essa atividade.

Gráfico 1 – Sexo dos motoristas (em percentual)

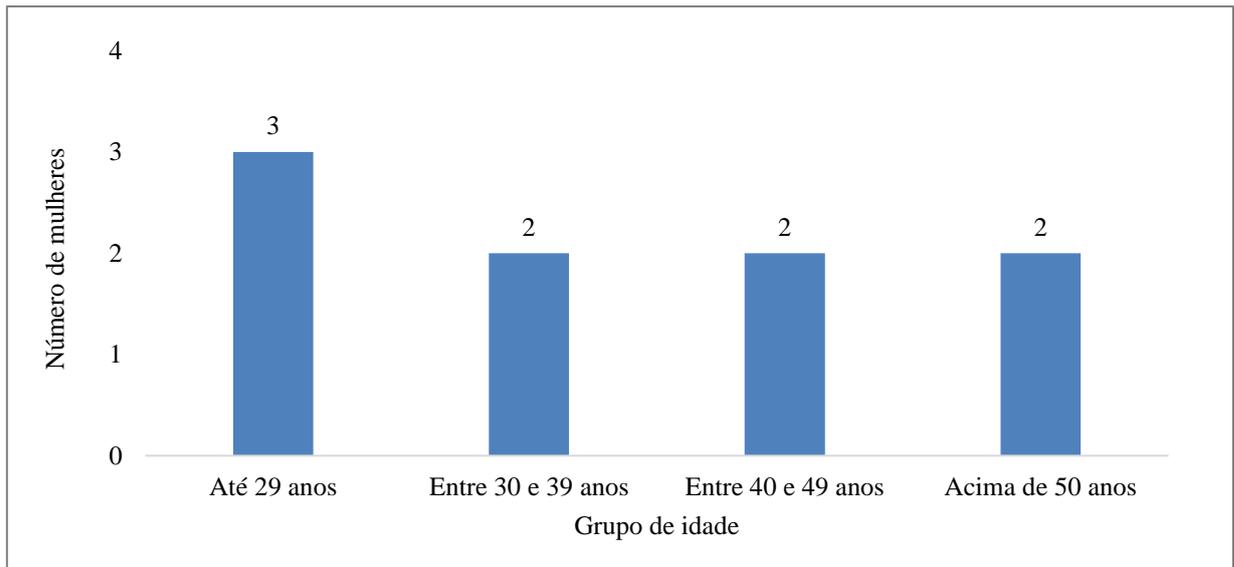


Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Outros pontos que podem ser considerados são a jornada dupla de trabalho e o medo de assédio sexual e de violência. Esses fatores em conjunto fazem com que as mulheres tenham receio em trabalharem como motoristas de transporte por aplicativo (NASCIMENTO, 2014; SOARES, 2021). Essa informação é corroborada por Beigi, Nayyeri e Shirmohammadi, (2020) e Wright (2014), a insegurança e a exposição à riscos acabam por comprometer o ingresso das mulheres nessa atividade, principalmente pelo modelo de profissão de motorista ainda estar muito associado a figura masculina e ao próprio ato de dirigir (COLODETTI; MELO, 2021). A jornada dupla ao exigir que as mulheres conciliem o trabalho com os cuidados dos filhos, e com os afazeres domésticos as sobrecarrega ainda mais. No entanto, devido as necessidades, muitas optam pela profissão para complementar o sustento da sua família ou para obterem liberdade e flexibilidade para fazer os horários de acordo com as suas rotinas. Nesse sentido, se percebe que a política das plataformas de *carsharing*, como exemplo a UBER, são efetivas no discurso de liberdade e autonomia e servem de atrativo para o ingresso na profissão de motoristas.

Em relação aos dados coletados para a AMFRI, cabe destacar que não se observa concentração das mulheres motoristas em um grupo específico de idade (Gráfico 2).

Gráfico 2 - Motoristas Mulheres, por grupo de faixa etária (Em quantidade)

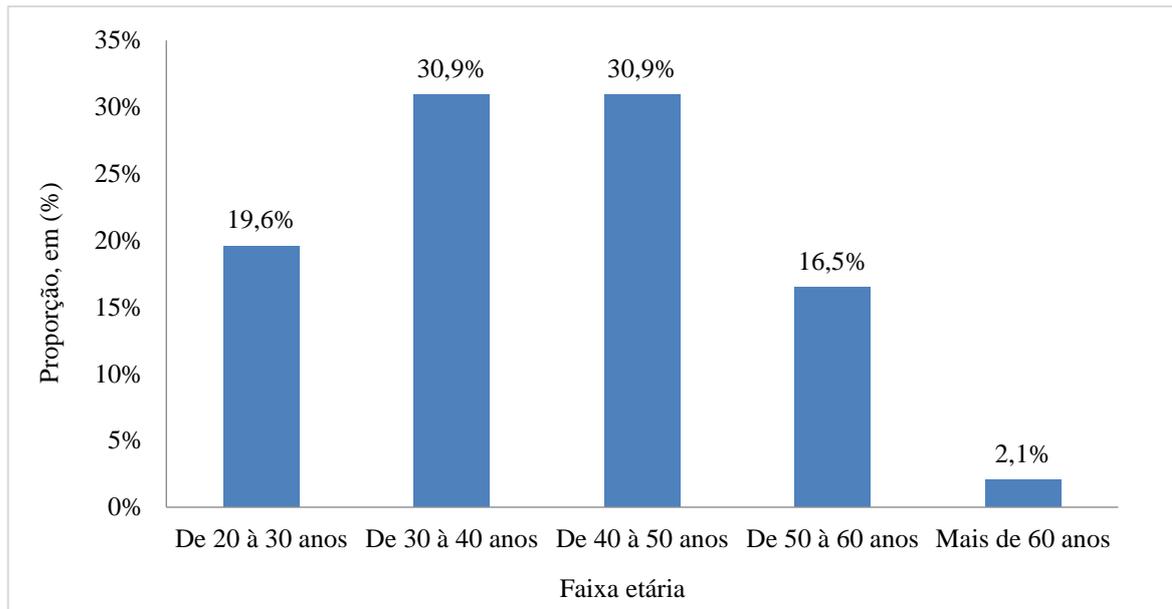


Fonte: Elaborada pela autora (2021).

Os dados identificam que tanto mulheres jovens quanto mulheres mais velhas atuam como motoristas, sendo que três das nove mulheres que atuam nessa atividade possuem até 29 anos; duas, entre 30 e 39 anos; duas, entre 40 e 49 anos; e duas possuem idade superior a 50 anos.

No aspecto geral da faixa etária (homens e mulheres); 19,6% dos motoristas possuem entre 20 à 30 anos. Observa-se predominância dos motoristas de meia idade, dado que 30,9% dos motoristas possuem entre 30 e 40 anos e 30,9% possuem entre 40 e 50 anos (Gráfico 3).

Gráfico 3 - Faixa etária dos motoristas (em percentual)

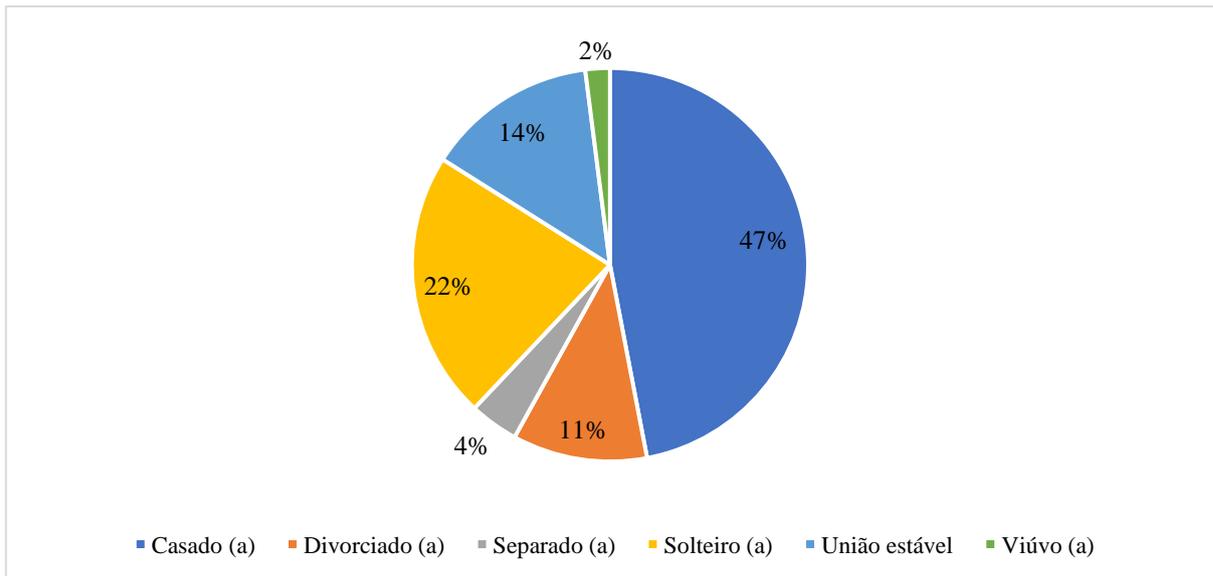


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Observa-se baixa proporção de motoristas (homens e mulheres) com idade mais elevada. Apenas 16,5% possuem entre 50 e 60 anos e 2,1%, mais de 60 anos. Esse fator pode indicar que pessoas com idade mais avançada não consideram o trabalho em aplicativos de corridas sob demanda atrativo. Isto é, elas tendem a valorizar fontes mais estáveis de renda em detrimento de novas formas de trabalho, caracterizadas por uma maior incerteza na renda obtida ao final do dia (argumento esse que será resgatado e reforçado mais a frente).

Quanto ao estado civil, se somados os casados, 47%, e os que estão em união estável 13%, se tem que 60% dos motoristas partilham de responsabilidades em relação ao sustento de seus familiares. Esse dado é corroborado por Tavares (2020), para a qual a necessidade de manter a família resulta na busca por oportunidades para aumentar e/ou complementar a renda. De modo que muitos pais e mães de famílias recorrem aos aplicativos de *carsharing* para obter uma fonte adicional de renda (Gráfico 4).

Gráfico 4 - Estado civil dos participantes (em percentual)

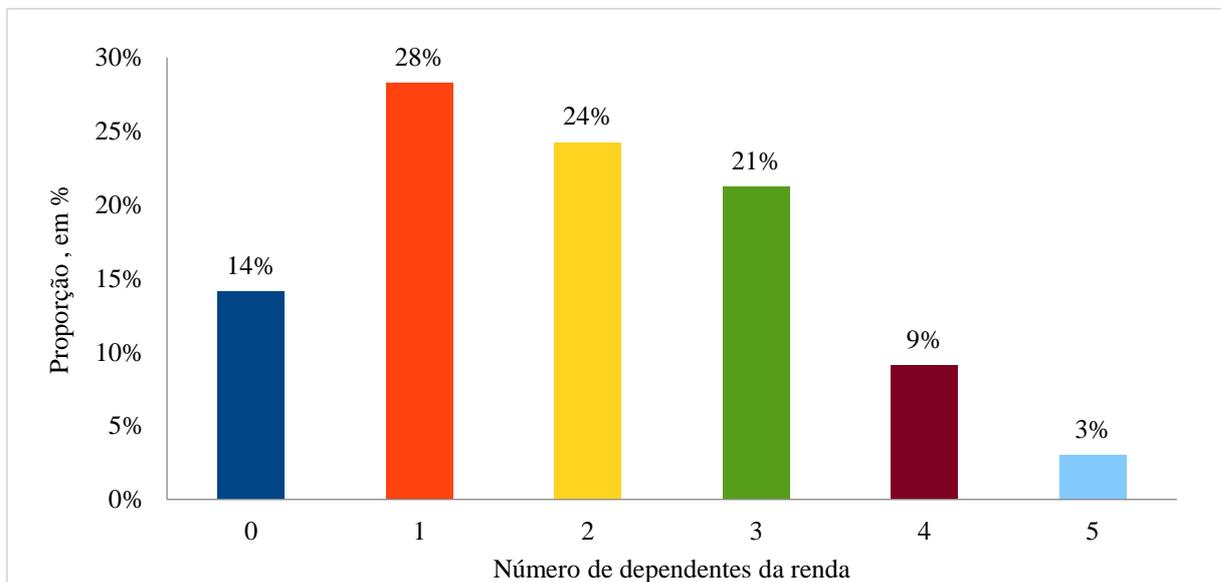


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Com a adição dos divorciados, 4%, e dos separados, 2%, que possuem dependentes, se tem que 66% dos motoristas dependem dessa fonte para complementar a renda. De outro modo, a proporção de motoristas solteiros, 22%, é relativamente baixa se comparada aos casados.

Os motoristas também foram questionados sobre quantas pessoas da sua família dependem da sua renda. Os dados compilados no Gráfico 5 mostram que 28% possuem um dependente; 24%, dois dependentes e 21% possuem três dependentes. Ainda, 14% não possuem dependentes; 9%, até quatro dependentes e 3%, cinco ou mais dependentes.

Gráfico 5 - Número de dependentes da renda dos motoristas (em percentual)

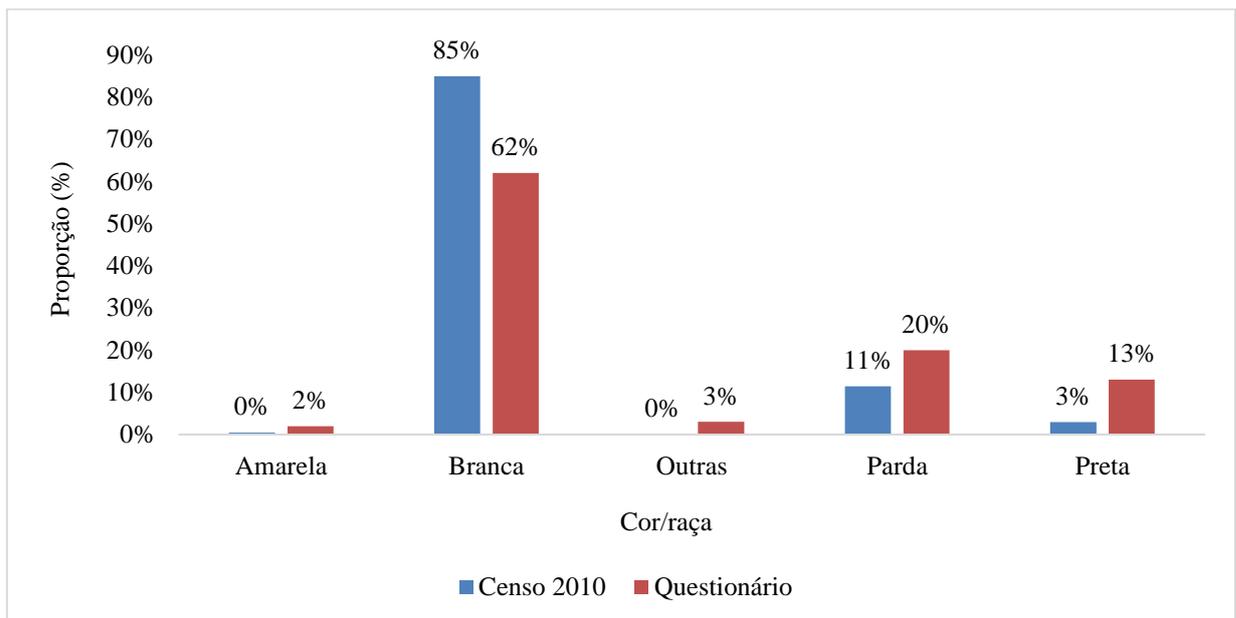


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Assim, 86% dos respondentes possuem dependentes de suas rendas para sobreviver e precisam obter recursos monetários através da atividade de motorista de aplicativo para sustentar os demais membros de sua família.

Em relação a cor/raça dos motoristas, os resultados do questionário mostram que 62%, Gráfico 6, dos motoristas se autodeclaram Brancos. Em adição, 20% são motoristas Pardos; 13%, Pretos; 2%, Amarelos e outros 3% não se consideram em nenhuma dessas classificações.

Gráfico 6 - Cor/Raça dos motoristas (em percentual)

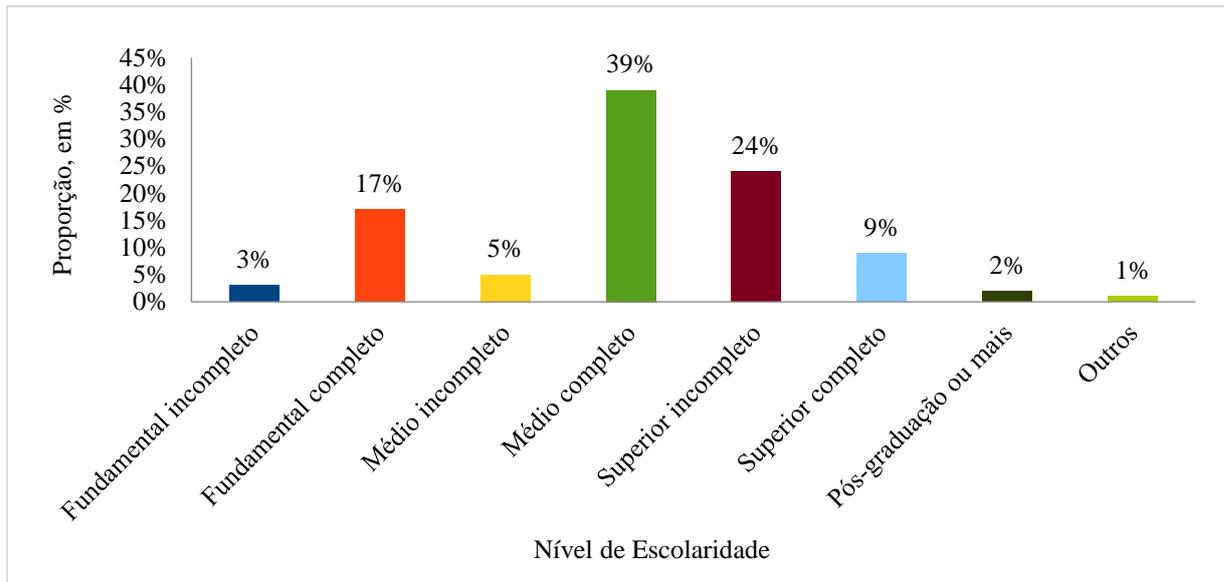


Fonte: Elaborado pela autora (2021), DATASUS.

A comparação com os dados do Censo demográfico de 2010 mostra que proporção superior à composição da população de cor/raça Preta recorre à essa atividade, visto que apenas 3% da população da microrregião de Itajaí é de cor/raça Preta, ao passo que 13% dos motoristas são de cor/raça Preta. Análise semelhante é aplicável aos motoristas de cor/raça Parda, 20% contra 11%, e aos motoristas de cor/raça Amarela, 2% contra 0%.

Quanto ao nível de escolaridade dos motoristas, Gráfico 7. Os resultados compilados apontam que 64% dos motoristas possuem até o grau médio de instrução; 24%, ensino superior incompleto; 9%, ensino superior completo e 2% possuem pós-graduação.

Gráfico 7 - Grau de escolaridade dos motoristas (em percentual)

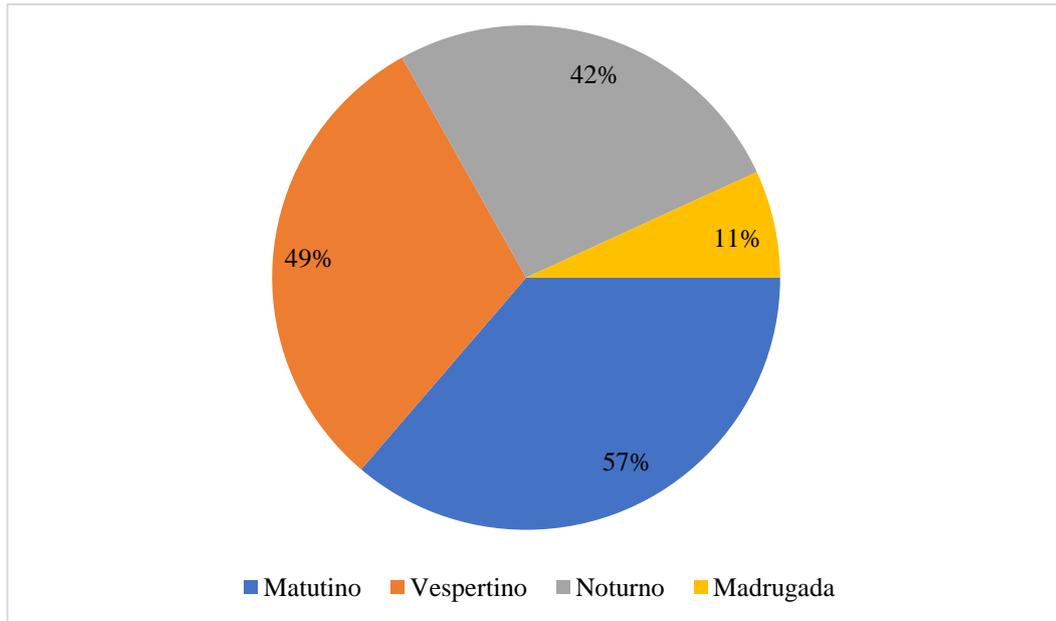


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Esses dados indicam que a atividade atrai profissionais com os mais distintos níveis de qualificação, uma vez que a plataforma não exige nenhuma qualificação superior para trabalhar como motorista de aplicativo. Contudo, predominam motoristas com baixo nível de qualificação, pois 64% dos motoristas possuem no máximo Ensino médio e apenas 11% possuem escolaridade equivalente ou maior do que o Ensino superior. A aderência à profissão de motorista se justifica pelo baixo nível de escolaridade dada pela concorrência no mercado de trabalho exigir cada vez maior qualificação.

Questionados sobre o período do dia em que trabalham durante a semana, 57% dos motoristas responderam no período da manhã, 49% no período da tarde, 42% no período noturno e 11% na madrugada (Gráfico 8).

Gráfico 8 - Período do dia em que os motoristas trabalham durante a semana (em percentual)

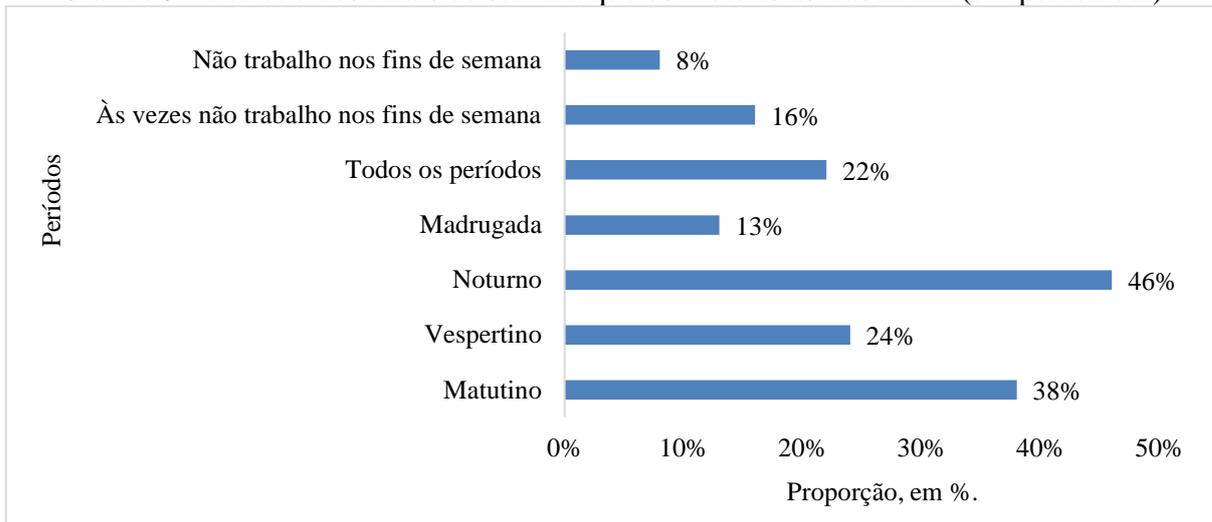


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Esses dados mostram que os motoristas possuem uma leve predileção pelo trabalho matutino, em detrimento do período noturno e, sobretudo, na madrugada, horários em que a demanda por transporte provavelmente é inferior e os riscos de assaltos e exposição a violência são maiores. Os horários da manhã e da tarde são os que apresentam maior demanda de serviços, devido à maior rotatividade e movimentação de usuários que se deslocam para suas casas, trabalhos e demais compromissos. Nesses períodos os motoristas diminuem o tempo de espera entre uma corrida e outra e podem adequar a sua rotina ao trabalho no aplicativo.

Já em relação aos finais de semana, quase a metade dos motoristas, 46%, tem preferência por trabalhar no horário noturno, ao passo que 38% preferem trabalhar no período da manhã, horários em que a demanda pelo serviço provavelmente é maior nos finais de semana (Gráfico 9).

Gráfico 9 - Período nos finais de semana que os motoristas trabalham (em percentual)

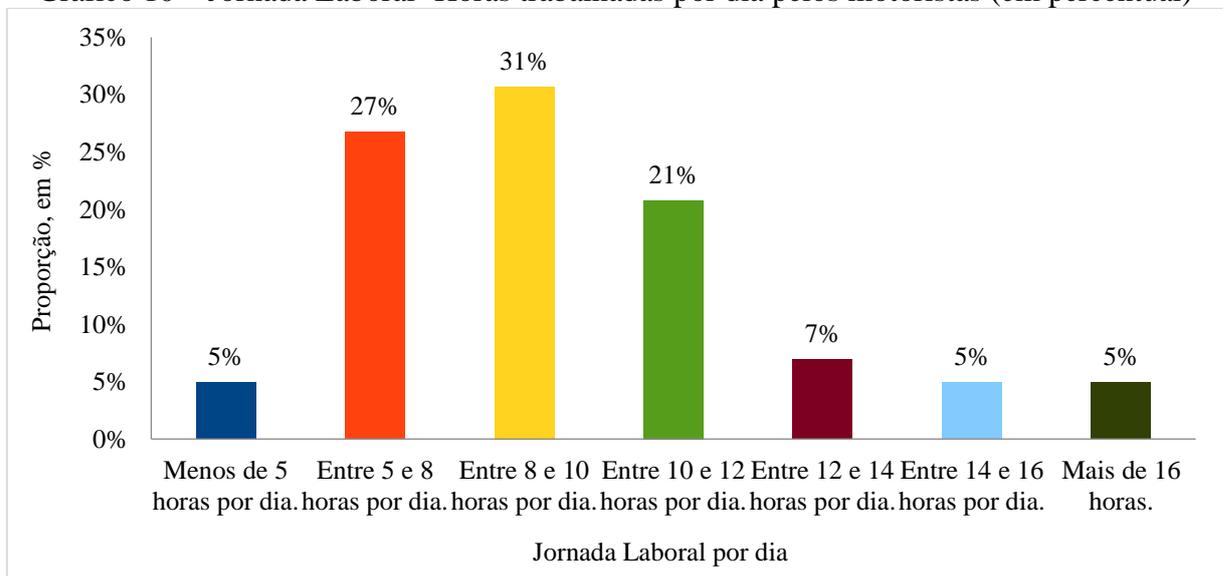


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Além disso, esses resultados demonstram que 16% nem sempre trabalham nos finais de semana e apenas 8% optam por não trabalhar nos finais de semana. Dessa forma, são poucos os motoristas que escolhem não trabalhar nos finais de semana para terem um período de descanso.

Em relação ao número de horas de trabalho por dia, 17% dos entrevistados afirmaram trabalhar doze horas ou mais, 21% entre dez e doze horas, 31% entre oito e dez horas, 27% entre cinco e oito horas e 5% menos de cinco horas por dia. Assim, se observa a predominância de motoristas com jornadas diárias elevadas de trabalho, muito além do período normal de trabalho formal de oito horas (Gráfico 10).

Gráfico 10 – Jornada Laboral- Horas trabalhadas por dia pelos motoristas (em percentual)



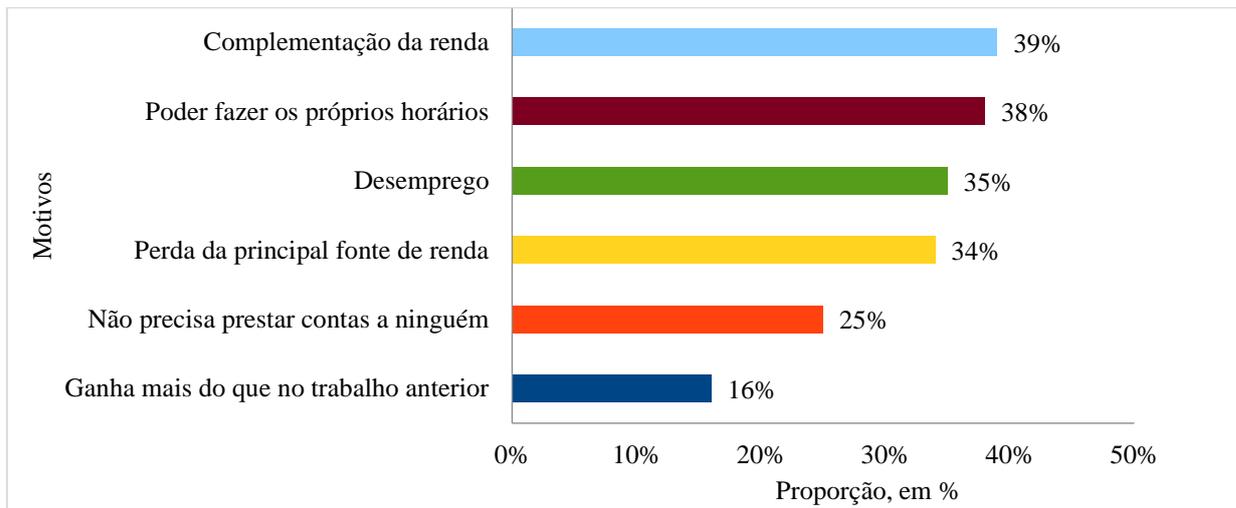
Fonte: Elaborado pela autora (2021).

As extensas horas dedicadas ao trabalho de motorista, no entanto, não garantem maior remuneração, visto que esses trabalhadores dependem da gestão algorítmica dos aplicativos para determinar o valor dos seus serviços, o qual é determinado com base em informações de oferta, demanda, distância e tempo de percurso com o passageiro. Assim, a renda obtida pela corrida não é fixa e o motorista só tem conhecimento do valor recebido após a realização da corrida. Esse fator gera incerteza entre os trabalhadores, que não conhecem de forma clara as regras que influenciam na sua remuneração (TEODORO; SILVA; ANTONIETA, 2017; AKERLOF, 1978).

Esses dados corroboram as críticas encontradas na literatura. A precarização do trabalho é uma das características apresentadas pelo transporte por aplicativo (ROSENBLAT; STARK, 2016; VAN DOORN, 2017; MÄNTYMÄKI; BAIYERE; ISLAM, 2019). Questiona-se, assim, a necessidade de se regulamentar as condições de trabalho dos motoristas de transporte por aplicativo (STEFANO, 2016; STEWART; STANFORD, 2017; ESBENSHADE; SHIFRIN, 2019). A adoção de regras semelhantes às observadas para os motoristas de caminhões, com a imposição de restrições ao número máximo de horas trabalhadas por dia, representa uma possível solução para esse problema (LIMA, 2018).

A análise dos motivos que levaram os trabalhadores à profissão evidencia que 39% realizam a atividade para complementarem a renda, sendo esse o principal fator de atração dessa modalidade. No entanto, esses resultados não condizem com a jornada de trabalho como motorista, visto que apenas 5% afirmam trabalhar menos de cinco horas no aplicativo. Isto é, parte significativa dos motoristas possui dupla jornada e, apesar de terem outro emprego, ainda dedicam elevado número de horas ao trabalho no aplicativo de *carsharing* (Gráfico 11).

Gráfico 11 - Motivos para a escolha do aplicativo de *carsharing* como forma de trabalho (em percentual)



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Adicionalmente, 38% dos entrevistados afirmam que o motivo que os levou a trabalharem como motoristas de aplicativo é a liberdade para fazer os próprios horários. O que representa um paradoxo, dado que cerca de 69% dos entrevistados trabalham mais de oito horas por dia. Esse dado demonstra que os motoristas preferem trabalhar por longos períodos, desde que tenham liberdade de atuação. Cabe salientar que o argumento da liberdade não é aplicável na prática, o discurso fica apenas na retórica para justificar e legitimar a precarização dos trabalhadores. A única liberdade que os motoristas possuem é a ausência de uma estrutura de hierarquia direta, pois o período do dia em que trabalham é influenciado pelas condições de mercado e o número de horas diárias de trabalho é elevado (ANTUNES, 2018; ABÍLIO, 2019; ABÍLIO, 2020; MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019; LEAL; RODRIGUES, 2020).

O desemprego se encontra na terceira posição, 35%, seguida pela perda da principal fonte de renda, com 34%. De modo que grande parte dos respondentes encontra nos aplicativos de *carsharing* uma fonte transitória de renda, diante da dificuldade para conseguirem empregos formais (Tabela 1).

Tabela 1 - Motivos que levaram a ser motorista de aplicativo de corrida sob demanda, discriminado por faixa etária de idade

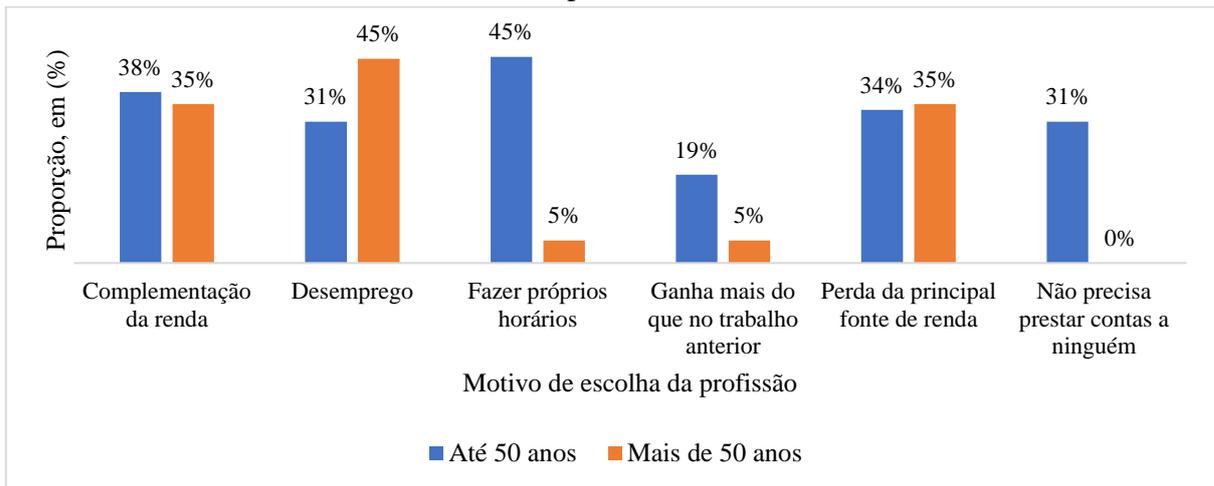
Motivo	Até 30 anos	30 a 39 anos	40 a 49 anos	Mais de 50 anos
Complementação da renda	32%	41%	38%	35%
Desemprego	32%	31%	31%	45%
Fazer próprios horários	47%	45%	45%	5%
Ganha mais do que no trabalho anterior	32%	21%	10%	5%
Perda da principal fonte de renda	37%	34%	31%	35%
Não precisa prestar contas a ninguém	37%	24%	34%	0%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

A análise desses motivos discriminada por grupos de faixa etária evidencia que os motoristas com mais de 50 anos se encontram na profissão principalmente devido ao desemprego (45%), perda da principal fonte de renda (35%) e pela necessidade de complementar a sua renda (35%). Em contraste, entre os motivos que levam os motoristas mais jovens a trabalhar na plataforma se destaca a liberdade de fazer os próprios horários, 47% dos motoristas com até 30 anos, e para não precisar depender de ninguém, 37% (Complementação da renda, Desemprego e Perda da principal fonte de renda são motivos presentes em todos os grupos de idade).

Com efeito, a análise comparativa dos motivos que os levaram a serem motoristas de aplicativo de corrida sob demanda, discriminada para as pessoas com até 50 anos e para as pessoas com mais de 50 anos, Gráfico 12, mostra que a possibilidade de fazerem os próprios horários, 45%, e o fato de ganharem mais do que no trabalho anterior, 19%, são os fatores de atração dos mais jovens. Entre os motoristas mais velhos, contudo, esses fatores deixam de ter relevância. Para esses grupos de pessoas são fatores estritamente ligados à renda que os levam a serem motoristas, com destaque para o Desemprego, identificado como motivo por 45% dos motoristas com mais de 50 anos; a necessidade de Complementação da renda, 35%, e a Perda da principal fonte de renda, 35%.

Gráfico 12 - Motivo de escolha da profissão, por faixa etária até 50 anos e mais de 50 anos, em percentual



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Diante do alto índice de desemprego no país com 14,8 milhões de desempregados (IBGE, 2021) e da falta de oportunidades, esses trabalhadores ficam à mercê do mercado informal. Eles acabam se submetendo mais as pressões e condições impostas pelo trabalho nas plataformas, principalmente aqueles que mais dependem dessa renda para garantir o sustento de suas famílias.

Com relação ao estado civil dos motoristas e aos motivos que os levaram a profissão, Tabela 2, os respondentes Solteiros destacam a Complementação da renda, 37%; Poder fazer os próprios horários, 37%, e a Perda do trabalho principal, 35%. Entre os motoristas em União estável o fato de Poder fazer os próprios horários, 57%; e Não precisar prestar contas a ninguém, 50%, são os principais fatores que influenciaram na decisão de migrar para essa atividade. Assim, esses dois grupos de motoristas atuam na atividade principalmente devido à maior liberdade propiciada por ela.

Tabela 2 - Motivo que levou a ser motorista de aplicativo de corrida sob demanda, discriminado por estado civil, em percentual

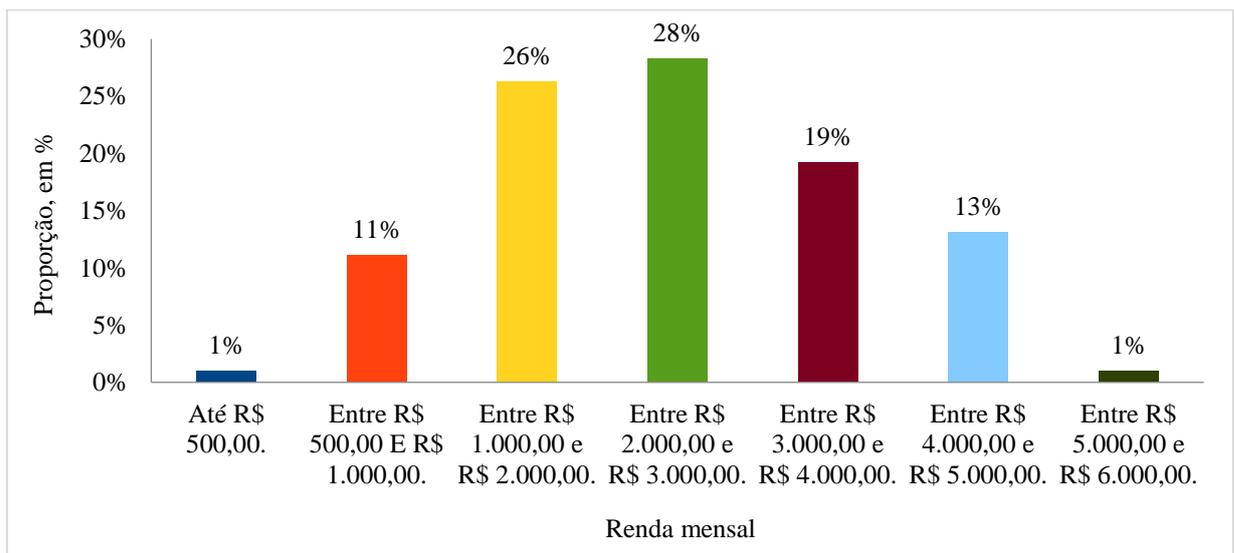
Estado civil	Solteiro	União estável	Casado	Divorciado
Complementação da renda	37%	36%	38%	45%
Desemprego	35%	29%	34%	27%
Fazer próprios horários	37%	57%	36%	18%
Ganha mais do que no trabalho anterior	17%	29%	17%	9%
Perda da principal fonte de renda;	35%	14%	34%	36%
Não precisa prestar contas a ninguém	24%	50%	26%	9%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Entre os motoristas Casados e Divorciados se observa um quadro completamente distinto. Para os motoristas casados não se observa a predominância de um motivo perante os demais. A complementação da renda, 38%, e fazer os próprios horários, 36%, são fatores importantes para eles. Os motivos menos relevantes são ganhar mais do que no trabalho anterior, 17%, e não precisar prestar contas para ninguém, 26%. Já para os motoristas divorciados a Complementação da renda, 45%; a Perda da principal fonte de renda, 36%, e o Desemprego, 27%, se sobressaem dos demais motivos. Vale ressaltar, para os motoristas Casados e, principalmente, para os Divorciados a necessidade ou perda da renda os impelem à essa modalidade de trabalho e não a busca de liberdade e independência. Trabalhar como motorista de aplicativo não é uma escolha e sim uma necessidade em meio à crise e ao desemprego, como forma de garantir uma renda para sobreviver.

Em relação à renda mensal dos motoristas, 13% ganham entre quatro e cinco mil reais, 19% ganham entre R\$ 3,000 mil e R\$ 4,000 mil, 28% ganham entre R\$ 2,000 mil e R\$ 3,000 mil reais, 26% entre R\$ 1,000 mil e R\$ 2,000 mil reais, 11% ganham entre R\$ 500,00 e R\$ 1,000 mil e 1% ganha até R\$ 500,00 (Gráfico 13).

Gráfico 13 - Renda mensal dos motoristas (em percentual)



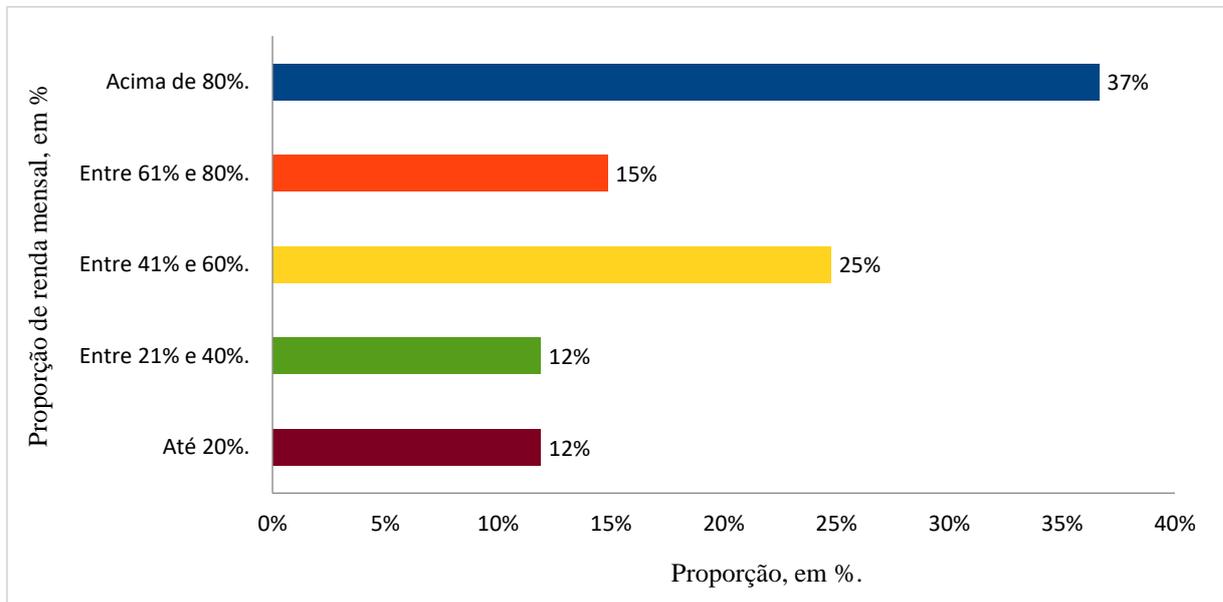
Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Esses valores de renda mensais obtidos com a profissão se concentram entre R\$ 1.000,00 e R\$ 4.000,00 mil reais, visto que 73% dos motoristas se encontram nesse intervalo.

Ademais, para quase metade dos motoristas, 37%, o transporte por aplicativo responde por mais de 80% da sua renda e para 15%, por um valor entre 61% e 80% da sua renda. De

modo que a maioria dos motoristas (52%) apresentam elevada dependência da renda proveniente dessa fonte (Gráfico 14).

Gráfico 14 – Proporção de renda mensal dos motoristas oriundas do transporte por aplicativo (em percentual)



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

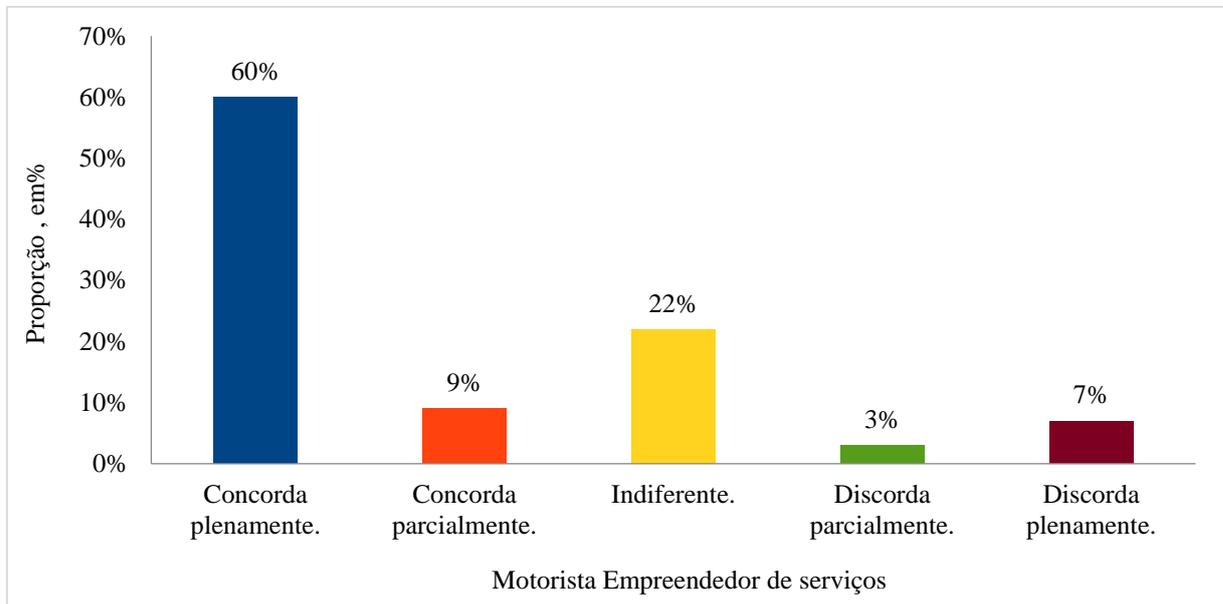
Assim, quanto maior o desemprego e necessidade pelo trabalho, maior é a procura da profissão por esses motoristas. Esses resultados confirmam os argumentos trazidos por Antunes (2018), se observa um aumento no trabalho informal, com extensas jornadas de trabalho de semana a semana e renda baixa para a grande maioria dos motoristas. A dependência da renda em relação a profissão configura um trabalho precário para o motorista que acaba se submetendo as condições impostas, sobretudo em momentos de maior necessidade financeira.

A análise desses resultados aponta para uma crescente privação dos direitos de proteção dos trabalhadores. Os motoristas trabalham por longas horas, quase sempre em dias ininterruptos e recebem não raros salários inferiores ao salário-mínimo, uma vez que eles arcam com todos os custos de manutenção e riscos do seu trabalho. Esses dados se relacionam com os argumentos trazidos por Abílio (2020), ao enfatizar a importância de se estabelecer limites e condições mais dignas de trabalho diante dessa relação de crescente flexibilidade de trabalho.

Outro dado importante se refere à percepção dos motoristas quanto a forma de relacionamento com a plataforma. A maioria se considera empreendedor do próprio negócio, ou seja, 60% concordam plenamente com a afirmação de que são empreendedores que utilizam

o aplicativo de transporte para prestar serviços, 9% concordam parcialmente, 22% são indiferentes, 3% discordam parcialmente e 7% discordam plenamente (Gráfico 15).

Gráfico 15 - Você se considera um empreendedor que utiliza o aplicativo de transporte (Uber, 99, outros) para prestar serviço de transporte?



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Esse fato corrobora o discurso das empresas de *carsharing*, de que os motoristas são donos dos seus próprios negócios e fazem seus próprios horários, sendo empreendedores. No entanto, esses argumentos são contestados por Antunes (2018) e Abílio (2019), a visão de empreendedorismo vendida por essas plataformas possui uma roupagem um tanto obscura aos processos informais do trabalho, cuja transferência de risco e custos são todos atribuídos aos motoristas. Eles seguem subordinados à plataforma, porém são apresentados como empreendedores livres que tomam suas próprias decisões e definem seus horários de trabalho.

Quando se analisa os motivos que levaram a ser motorista de aplicativo, discriminados por Cor/Raça, Tabela 3, se observa que as pessoas brancas ficam divididas entre as opções, com destaque para “Fazer os próprios horários”, opção escolhida por 43%, seguido pelo desemprego, 41%. Entre as pessoas pardas a necessidade de complementar a renda, 47%, e a possibilidade de fazer os próprios horários, 47%, são os principais motivos para a opção por essa atividade. Para esse grupo de pessoas, a perda da principal fonte de renda e o desemprego exerceram baixa influência, 16%.

Tabela 3 - Motivos que levaram a ser motorista de aplicativo de corrida sob demanda, discriminado em termos de Cor/Raça

Motivos	Branca	Parda	Preta
Complementação da renda	34%	47%	55%
Perda da principal fonte de renda	34%	16%	36%
Fazer próprios horários	43%	47%	9%
Desemprego	41%	21%	9%
Ganha mais do que no trabalho anterior	20%	16%	9%
Não precisa prestar contas a ninguém	28%	37%	0%

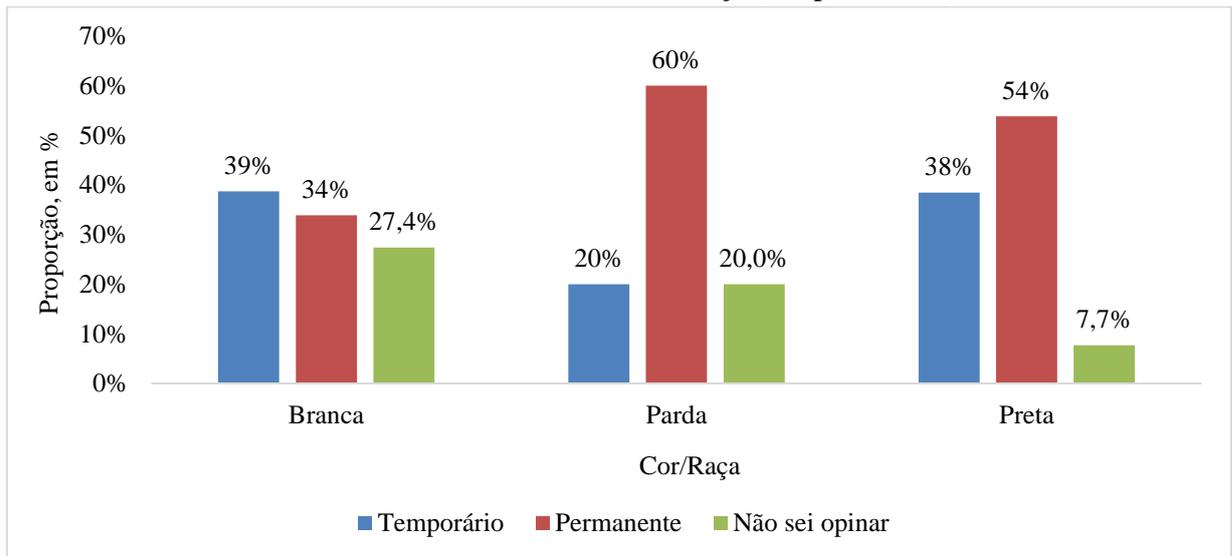
Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Já para as pessoas Pretas a Complementação da renda, 55%, e a Perda da principal fonte de renda, 36%, concentram os fatores que levaram a serem motoristas de aplicativo de corrida sob demanda. Isto é, a possibilidade de fazerem os próprios horários, o desemprego, o fato de ganharem mais do que no trabalho anterior e de não precisarem prestar contas a ninguém não são fatores relevantes.

Esses dados evidenciam realidades desiguais; enquanto para a população Parda, e sobretudo para as pessoas Brancas fazer os próprios horários é um fator que influencia na decisão de trabalhar como motorista de aplicativo, para as pessoas Pretas é a necessidade de renda que as leva a essa atividade. Provavelmente esse grupo de pessoas tendem a ter menor nível de renda do que os demais motoristas, e precisam atuar em um segundo emprego para conseguir obter uma renda digna. Ou ainda, por falta de melhores oportunidades a profissão torna-se a única fonte de renda para garantir o sustento de suas famílias.

As informações compiladas no Gráfico 16 corroboram esse argumento. Conforme se observa, a grande maioria, 54%, dos motoristas que se declaram de cor/raça Preta consideram a atividade permanente. Entre os demais grupos de motoristas esse percentual é de 60% entre os motoristas pardos e de apenas 34% entre os motoristas brancos.

Gráfico 16 - Proporção de motoristas que consideram a atividade permanente ou temporária, discriminada em termos de Cor/Raça (em percentual)

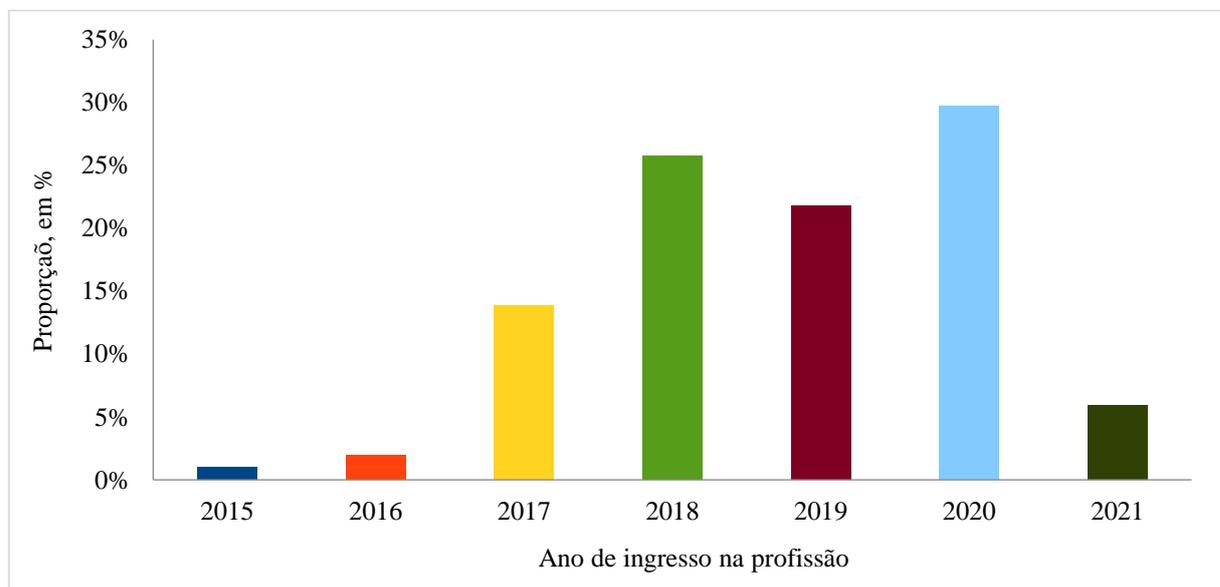


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Diante disso, é perceptível que existem reflexos das desigualdades que se interseccionam e se materializam em diferentes realidades de trabalho (ABÍLIO, 2020).

Os resultados encontrados para a pergunta “Quanto tempo trabalham como motoristas de aplicativos” indicam que o ano em que se observa maior ingresso na atividade é 2020, com 30%; seguido por 2018, com 26%; 2019, com 22%; 2017, com 14%; e 2021, com 6% até a data de realização da pesquisa. Apenas 1% trabalha desde 2015, ou seja, a mais de seis anos na profissão (Gráfico 17).

Gráfico 17 - Ano de ingresso na profissão de motoristas sob demanda (em percentual)

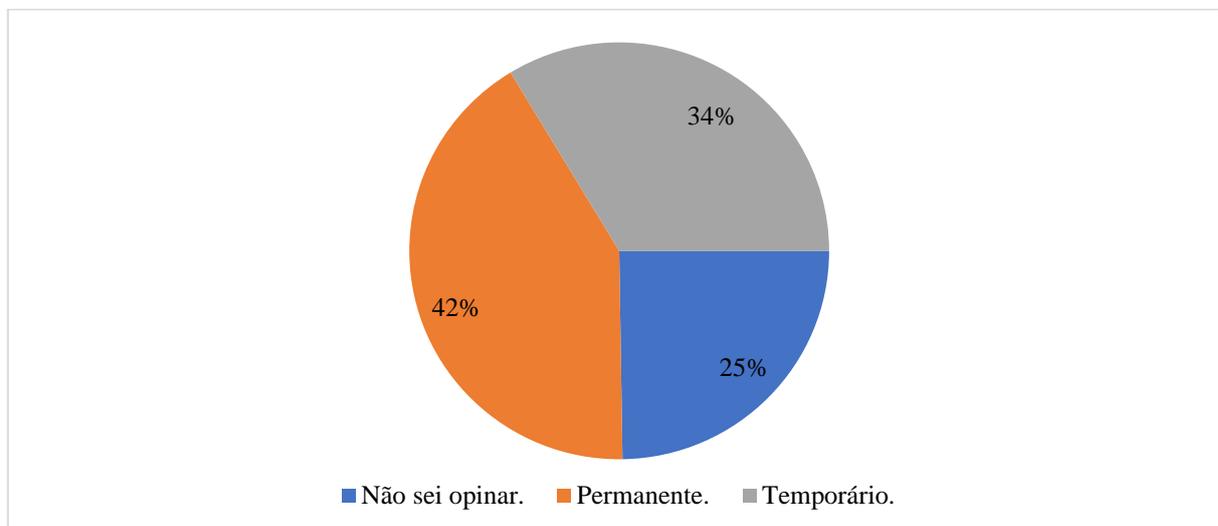


Fontes: Elaborado pela autora (2021).

Os anos de 2015 e 2016 foram os anos com menos motoristas, principalmente por se tratar de uma profissão ainda muito recente no país. Até 2018 o número de motorista em atuação aumentou de forma exponencial, com leve recuo no ano de 2019. No entanto, em 2020 a proporção volta a se acelerar, provavelmente por causa dos impactos da pandemia. Com a crise econômica, o desemprego e a paralização do transporte coletivo na região, se observa um aumento na oferta e na demanda por serviços de transporte individual. Essa atividade representou uma oportunidade efetiva de renda em meio à crise, o que gerou uma grande oferta de mão de obra, que refletiu diretamente na renda desses trabalhadores. Esse argumento é corroborado por Silva (2020), a pandemia afetou drasticamente o emprego e a renda dos trabalhadores principalmente daqueles que se encontram na informalidade.

Ao relacionar essas respostas, Gráfico 18, um resultado que contrariou as expectativas *a priori* se refere aos valores encontrados para a pergunta “Você considera a atividade de motorista de aplicativo apenas temporária, até que as condições do mercado de trabalho melhorem, ou pretende permanecer nesta atividade?”. A princípio, se questionava a possibilidade de que a maioria dos motoristas considera o transporte por aplicativo apenas uma atividade temporária, mas 42% dos motoristas declaram que avaliam essa atividade como permanente e somente 34% a consideram temporária. Os motoristas que não souberam opinar correspondem a 25% dos entrevistados, esse dado demonstra a incerteza desses trabalhadores em relação a profissão e ao mercado de trabalho.

Gráfico 18 - Proporção dos motoristas que consideram a atividade de motorista de aplicativo apenas temporária, até que as condições do mercado de trabalho melhorem (em percentual)

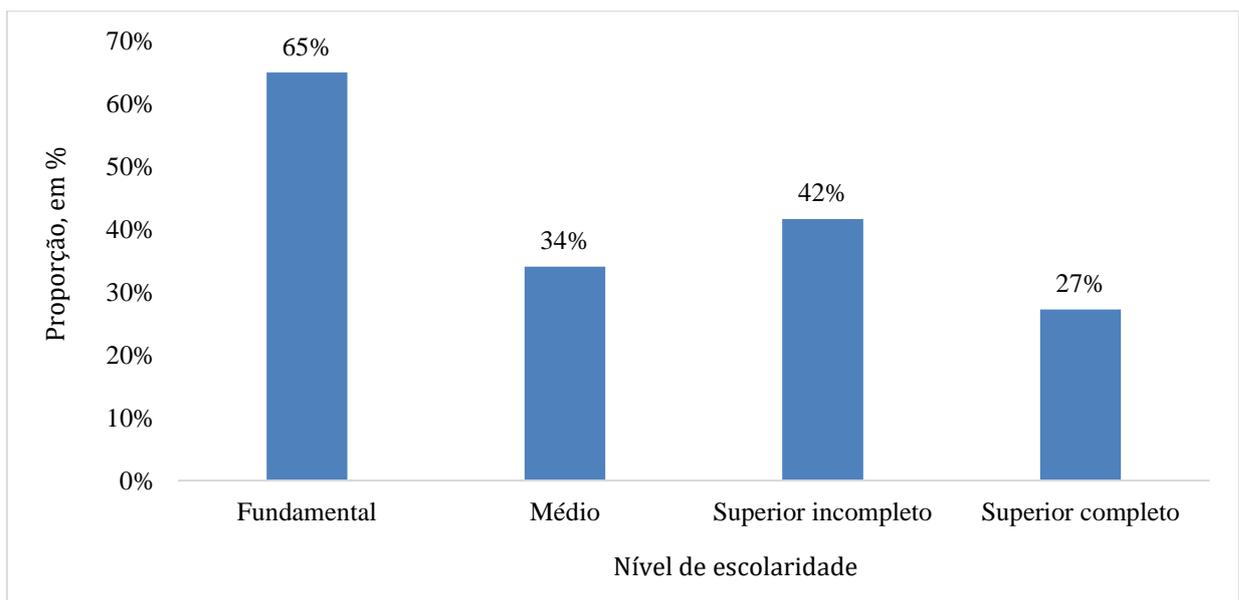


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Assim, apesar da crise econômica e conseguinte perda do emprego e da renda principal se encontrarem entre os principais fatores que levam os motoristas ao transporte por aplicativo, grande parte pretende permanecer na atividade. De modo que o transporte por aplicativo não pode ser considerado apenas uma fuga temporária ao desemprego.

A análise mais detalhada desse resultado, Gráfico 19, revela que os motoristas que consideram essa atividade como permanente são justamente os que possuem menor escolaridade. Entre os motoristas com ensino fundamental completo ou incompleto 65% consideram a atividade permanente. Entre os motoristas com ensino Médio completo ou incompleto esse percentual se reduz para 34%. Já entre os motoristas com ensino superior incompleto 42% veem a atividade como permanente, montante que se reduz para apenas 27% para os que possuem ensino superior completo ou pós-graduação. De modo que os motoristas que possuem menor preparo para a inserção no mercado de trabalho pretendem se manter na atividade.

Gráfico 19 - Proporção dos motoristas que consideram a atividade permanente, discriminados por nível de escolaridade (em percentual)



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Esse dado mostra que os efeitos do avanço do trabalho sob demanda sobre os trabalhadores precisam ser relativizados. Para trabalhadores mais qualificados a profissão de motorista de aplicativo pode ser malvista, devido aos baixos salários e à instabilidade da renda. No entanto, trabalhadores que possuem baixa qualificação tendem a ver a profissão com bons olhos, visto que se trata de um trabalho leve (quando comparado à trabalhos como a construção

civil) e que paga salários superiores às demais alternativas que empregam trabalhadores com baixa qualificação.

Com efeito, os motoristas com ensino fundamental completo ou incompleto, Tabela 4, foram levados a essa profissão principalmente pela necessidade de complementar a renda, 40%; pela perda do trabalho principal, 35%, e pelo desemprego, 30%. Os motoristas com ensino médio completo ou incompleto também optaram pela profissão devido ao desemprego, 41%, e à perda da principal fonte de renda, 34%. Contudo, poder fazer os próprios horários também é um fator importante para esse grupo de respondentes, 36%.

Tabela 4 - Motivos que levaram à profissão de motorista de aplicativo, discriminados por nível de escolaridade

Escolaridade	Fundamental	Médio	Superior incompleto	Superior completo
Complementação da renda	40%	32%	50%	27%
Desemprego	30%	41%	25%	27%
Perda da principal fonte de renda	35%	34%	29%	27%
Ganha mais do que no trabalho anterior	5%	20%	8%	36%
Não precisa prestar contas a ninguém	20%	27%	21%	36%
Poder fazer os próprios horários	15%	36%	50%	64%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Assim, se observa um padrão claro nos dados. Motoristas com maior qualificação optam pela atividade pela possibilidade de poderem fazer os próprios horários, 50% dos motoristas com ensino superior incompleto e 64% dos motoristas com ensino superior completo marcaram essa opção. Por outro lado, para os motoristas com baixa qualificação é a necessidade de renda o principal fator de escolha.

Esses dados corroboram a necessidade de se relativizar os efeitos da expansão dessas modalidades de trabalho. Isto é, nem todos os trabalhadores são prejudicados pelo avanço das plataformas de trabalho sob demanda, sendo que a atividade representa uma opção efetiva de elevação na renda para os trabalhadores menos qualificados. A flexibilização nas condições de trabalho cria importantes oportunidades para esses trabalhadores, conduzindo para uma maior homogeneização nos rendimentos ao elevar os ganhos obtidos justamente pelos trabalhadores localizados na cauda inferior da distribuição de renda. Conforme Resende e Lima (2018, p. 5), é importante observar que, “além de gerar benefícios aos consumidores e incentivar a entrada de novos ofertantes no mercado de transporte remunerado individual de passageiros, tais inovações solucionaram algumas falhas de mercado presentes no setor.”

Esse dado mostra que a eliminação nas barreiras de entrada e a maior flexibilização do mercado de trabalho pode beneficiar os trabalhadores com menor renda e contribuir para a redução na desigualdade de renda existente em âmbito nacional. Fica, porém, o questionamento se essa redução na desigualdade é benéfica para todos os trabalhadores ou se ocorre mediante o recuo na renda média, sendo prejudicial aos trabalhadores em geral.

A seguir, são apresentados os resultados mais específicos em relação ao perfil sociodemográfico dos motoristas e suas percepções em relação a profissão de motorista de *carsharing*.

4.2 CARACTERÍSTICAS DA ATIVIDADE E SUAS RELAÇÕES COM O PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DOS MOTORISTAS

Para a melhor compreensão da percepção dos motoristas em relação a profissão, condições de trabalho (pressão, ansiedade) e a regulamentação, foram analisadas as respostas dadas por todos os respondentes da amostra; por recorte de cor/raça (Branca, Parda e Preta) e mediante a discriminação do nível de escolaridade (Superior, Médio e Fundamental).

Atinente aos resultados gerais obtidos da amostra gerados a partir da escala *Likert*, se identifica a percepção total dos motoristas em relação ao trabalho como motorista de *carsharing*, Tabela 5.

Tabela 5 - Percepção dos motoristas em relação a profissão e as condições de trabalho (Escala *Likert*)

Respostas da Amostra	Preferência por carteira assinada	Regulamentação do trabalho	Emprego Fixo não trabalharia ou menos	Vantagem ausência de vínculo	Satisfação em caso de direitos trabalhistas	Pressão por trabalhar mais	Ansiedade por avaliações	O sistema é justo
Concordo Plenamente	30,7%	53,5%	30%	28%	70%	27%	51%	18%
Concordo parcialmente	18,8%	18,8%	32%	33%	12%	25%	14%	32%
Indiferente	25,7%	14,9%	30%	20%	10%	17%	28%	15%
Discordo parcialmente	3,0%	5,9%	4%	7%	3%	7%	1%	7%
Discordo plenamente	21,8%	6,9%	5%	13%	5%	24%	6%	29%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Ao relacionar as respostas se percebe que a grande maioria dos motoristas (70%) teriam satisfação se tivessem relação formal com as empresas; ou ainda carteira assinada, (30,7%). A maioria também se mostra a favor da regulamentação do trabalho (53,5%). No entanto, os

resultados se mostram contraditórios, pois 28% concordam totalmente e 33% concordam parcialmente com a afirmação de que a liberdade e ausência de vínculo empregatício com as empresas é uma das vantagens dessa atividade. Apesar de defenderem a carteira assinada e o acesso aos direitos trabalhistas, não trabalhariam na profissão caso tivessem um emprego fixo (62%). Esses dados reforçam a flexibilidade de horários como uma vantagem percebida na profissão, sendo desejável para os motoristas conciliar essa liberdade com o acesso aos direitos trabalhistas.

Em relação a pressão e controle pelas plataformas, mais da metade se sentem pressionados a trabalhar mais. Ainda se sentem ansiosos e não consideram justa a avaliação dada pelos usuários. Isso demonstra uma exposição a situações estressantes que podem afetar diretamente a saúde física e mental desses trabalhadores, expostos a todas as pressões psicológicas, falta de segurança, longas jornadas sem descanso, monitorados e controlados pelo sistema que nem sempre é justo nas remunerações pagas a esses trabalhadores. Principalmente num mercado tão volátil de entrada e saída de motoristas que acabam por se submeterem a todo tipo de oferta de corridas, muitas das vezes sem grandes lucros. Dessa forma, o sistema se mostra cruel e perverso, pois esses fatores implicam em precarização dos serviços prestados por esses motoristas, se configura por essas respostas a imagem do trabalhador uberizado, que se empenha diante da necessidade financeira e arca com todos os custos, sem receber contrapartida dessas empresas, sendo pressionado através de diferentes ferramentas de gestão algorítmica, sem ter a quem recorrer para expressar as suas reclamações e frustrações (ABÍLIO, 2019, 2020).

Outro fator importante no perfil desses trabalhadores é identificar se existem desigualdades em relação a cor/raça. Para melhor compreender esses resultados foram cruzadas as respostas dos motoristas. A Tabela 6 mostra a percepção dos trabalhadores que se autodeclararam brancos.

Tabela 6 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, discriminados por Cor/Raça Branca, em percentual (Escala *Likert*)

Cor/Raça-Branca	Carteira assinada	Regulamentação	Emprego fixo	Vantagem Ausência vínculo	Direitos trabalhistas	Pressão	Ansiedade	Avaliação
Concordo Plenamente	35%	55%	32%	35%	68%	26%	45%	19%
Concordo parcialmente	23%	16%	40%	34%	19%	24%	19%	31%
Indiferente	21%	11%	21%	8%	8%	15%	26%	15%
Discordo parcialmente	5%	8%	3%	8%	0%	10%	2%	6%
Discordo plenamente	16%	10%	3%	15%	5%	24%	8%	29%
Total	58%	71%	73%	69%	87%	50%	65%	50%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

A análise dos resultados identifica que os motoristas Brancos, caso tivessem um emprego fixo, não trabalhariam para a plataforma (63%). Eles consideram vantajosa a falta de vínculo de trabalho. No entanto, preferem ter seus direitos trabalhistas reconhecidos (87%) e são a favor da regulamentação (71%).

Quanto a cor Parda, os motoristas são favoráveis a regulamentação (80%) e aos direitos trabalhistas (80%), Tabela 7. Ainda se sentem pressionados a trabalhar mais (60%), são ansiosos em relação a avaliação (75%), mas consideram o sistema justo (60%).

Tabela 7 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, discriminados por Cor/Raça Pardos, em percentual (Escala *Likert*)

Cor/Raça-Parda	Carteira assinada	Regulamentação	Emprego fixo	Vantagem ausência vínculo	Direitos trabalhistas	Pressão	Ansiedade	Avaliação
Concordo Plenamente	30%	45%	20%	5%	80%	35%	75%	10%
Concordo parcialmente	15%	35%	25%	35%	0%	25%	0%	50%
Indiferente	30%	20%	35%	35%	0%	25%	20%	10%
Discordo parcialmente	0%	0%	5%	5%	10%	0%	0%	0%
Discordo plenamente	25%	0%	15%	20%	10%	15%	5%	30%
Total	45%	80%	45%	40%	80%	60%	75%	60%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Na tabela dos respondentes que se autodeclararam da cor/raça Preta os motoristas mostram maior flexibilidade em relação a alguns aspectos da profissão (Tabela 8). Eles consideram vantajosa a regulamentação (69%) e os direitos de trabalho (62%), se sentem ansiosos em relação as avaliações dos clientes/usuário (62%). No entanto, os resultados se

diferenciam em relação aos outros motoristas, pois possuem menor preferência por carteira assinada (31%) e não se sentem pressionados no trabalho (31%).

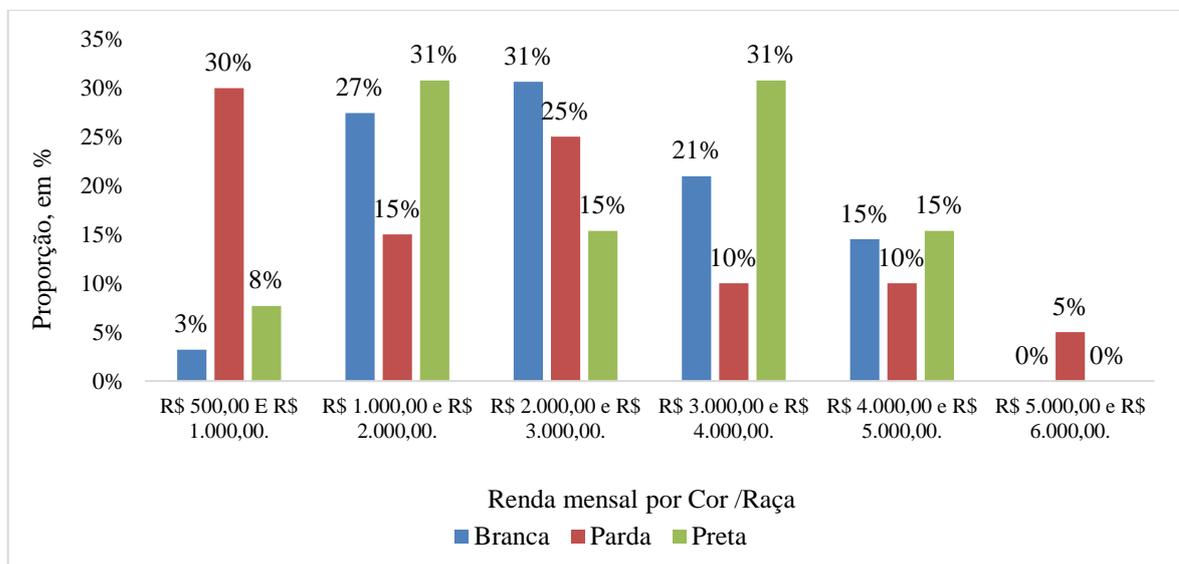
Tabela 8 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, discriminados por Cor/Raça Pretos, em percentual (Escala *Likert*)

Cor/Raça-Preta	Carteira assinada	Regulamentação	Emprego fixo	Vantagem Ausência Vínculo	Direitos trabalhistas	Pressão	Ansiedade	Avaliação
Concordo Plenamente	23%	54%	23%	15%	62%	15%	46%	23%
Concordo parcialmente	8%	15%	15%	23%	0%	23%	15%	23%
Indiferente	46%	23%	54%	62%	31%	23%	38%	31%
Discordo parcialmente	0%	0%	8%	0%	8%	8%	0%	8%
Discordo plenamente	23%	8%	0%	0%	0%	31%	0%	15%
Total	31%	69%	38%	38%	62%	38%	62%	46%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Ainda com referência à cor/raça dos motoristas, em relação a renda obtida, Gráfico 20, os motoristas que se autodeclararam brancos se concentram nas classes de renda entre R\$ 1.000,00 e R\$ 3.000,00 mil reais. Já os motoristas Pardos se concentram nas classes entre R\$ 500,00 e R\$ 3.000,00 mil reais. Os motoristas que se autodeclararam Pretos se concentram nas classes que ganham entre R\$ 1.000,00 e 4.000,00 reais. Esses dados mostram que os motoristas da cor Preta recebem mais do que os de cor Branca e Parda e possuem maior preferência por trabalhar na plataforma. Dessa forma garantir melhores salários, muitas das vezes superiores do que em trabalhos formais.

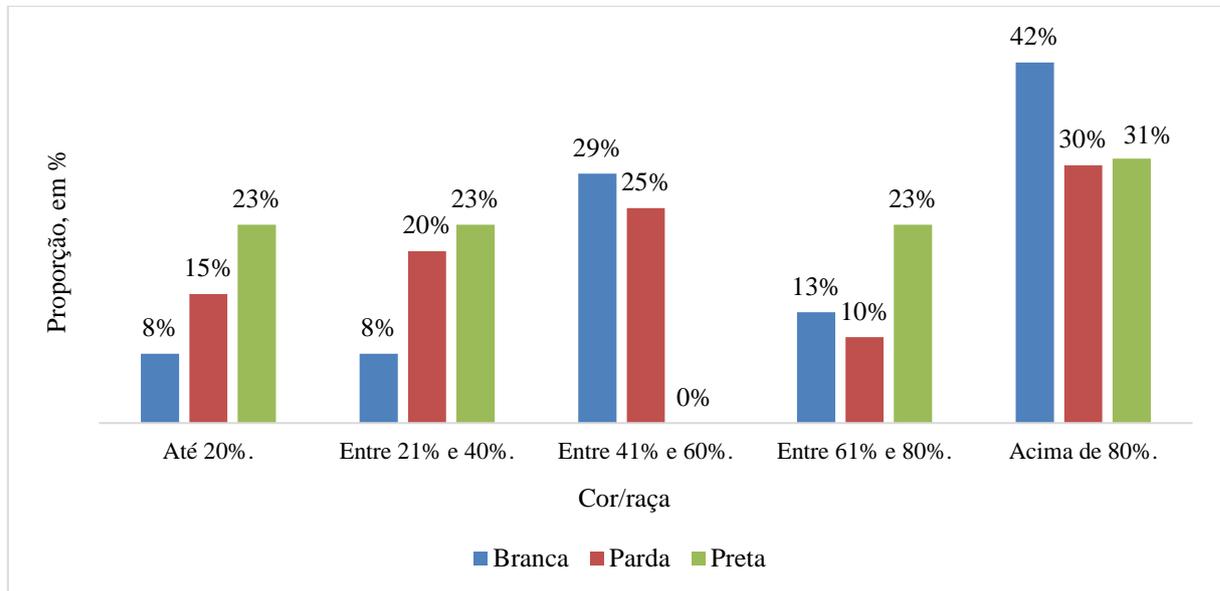
Gráfico 20 - Proporção de renda mensal por Cor/Raça dos motoristas (em percentual)



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

A análise comparativa entre a renda mensal obtida através da profissão em relação a cor/raça dos motoristas mostra que as pessoas Brancas possuem maior proporção da sua renda oriunda do aplicativo, 42% (Gráfico 21).

Gráfico 21 - Proporção da renda oriunda da profissão de motorista de *carsharing* em relação a Cor/Raça dos motoristas (em percentual)

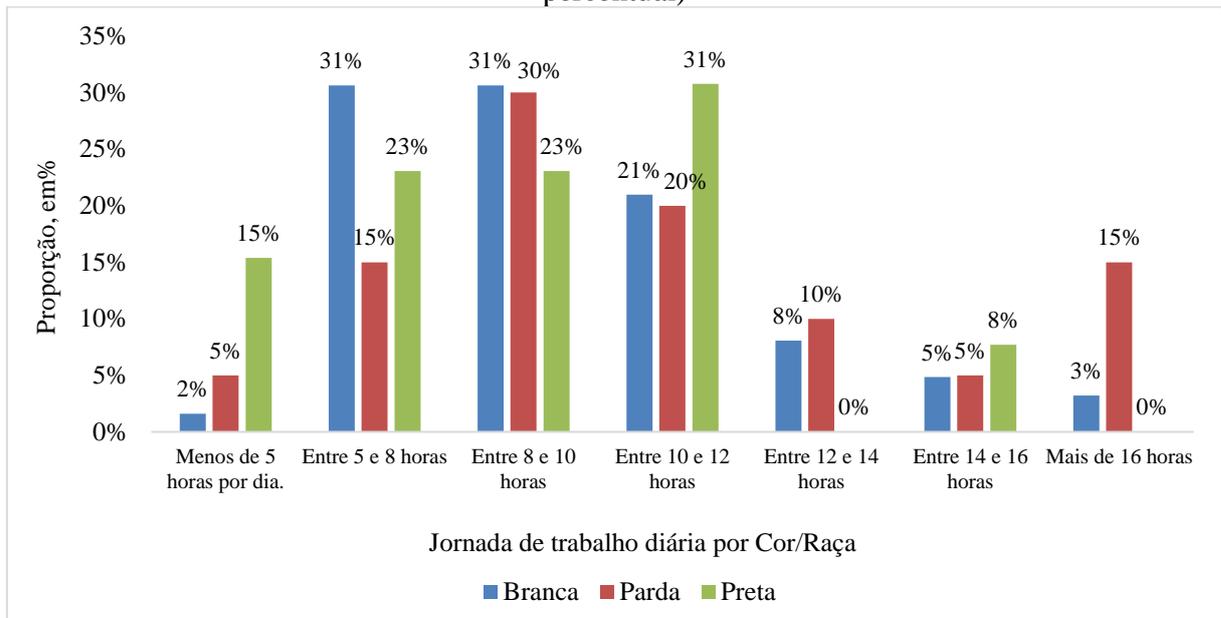


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Já entre os motoristas de cor parda e preta se observa maior distribuição, entre as diferentes proporções. Entre os motoristas da cor Preta se observa maior proporção (31%), do que os Pardos (30%), ou seja, eles possuem maior renda derivada do trabalho no aplicativo. Esse resultado reforça as demais estatísticas tabuladas, as quais mostram que esse grupo identifica os motoristas que possuem maior dependência dessa fonte de renda e se encontra entre os que possuem maiores jornadas de trabalho.

Outro cruzamento das respostas de perfil relacionados está entre a jornada diária de trabalho e a cor/raça dos motoristas, Gráfico 22. Os resultados para o gráfico comparativo apontam que a maior parte dos motoristas que se autodeclaram Branco trabalham em média principalmente entre cinco e oito horas (31%) ou entre oito e dez horas (31%). Já os motoristas que se declaram da cor Parda trabalham em maior parte entre oito e dez horas (23%) e entre dez e doze horas por dia (10%), alguns mais de dezesseis horas (16%).

Gráfico 22 - Jornada de trabalho (em horas diárias) por Cor/raça dos motoristas (em percentual)

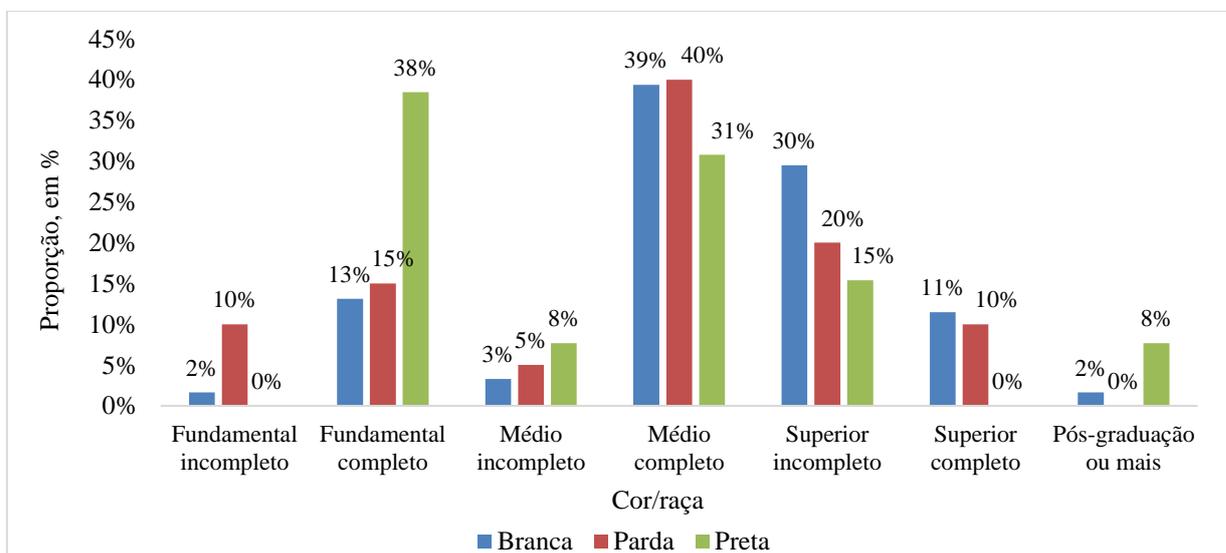


Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Os motoristas que se autodeclararam da cor Preta trabalham em períodos entre cinco e oito horas (23%), entre oito e dez horas (23%) e entre dez e doze horas (31%). Ou seja, mais da metade dos motoristas trabalham acima das oito horas (54%). Esses dados demonstram que eles se dedicam mais tempo ao trabalho de transporte por aplicativo.

Ao cruzar os dados entre a cor/raça dos motoristas e a escolaridade, Gráfico 23, se observa que a os motoristas de cor Branca possuem, principalmente, Nível médio (39%) e Superior incompleto (30%).

Gráfico 23 - Nível de escolaridade por Cor/raça dos motoristas (em percentual)



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Os motoristas de cor Parda se concentram nos níveis de ensino Fundamental Completo (15%), Médio (40%) e Superior Incompleto (15%). Os motoristas de Cor Preta exibem, principalmente, Nível Fundamental Completo (38%) e Nível Médio Completo (31%). Em geral os motoristas apresentam baixo nível de escolaridade, sendo a profissão uma das opções de trabalho, principalmente por não exigir qualificação elevada. Pode se afirmar que apesar de configurar um trabalho precário, em termos de jornadas longas de trabalho e de gerar baixa renda, essa modalidade de trabalho representa uma opção, sobretudo para os motoristas de cor/raça Preta que possuem menor qualificação.

Os resultados referentes à opinião dos motoristas com nível superior, Tabela 9, com relação ao trabalho como motorista de *carsharing*, mostram que os respondentes são favoráveis a regulamentação do trabalho (100%). Eles consideram vantajosa a falta de vínculo com a empresa (100%), a Ausência de carteira assinada (0%) e, em sua maioria, preferiam ter Direitos trabalhistas. Ainda, se sentem pressionados pela plataforma a trabalharem mais (100%) e concordam parcialmente com o sistema de avaliação (100%).

Tabela 9 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, por Escolaridade Nível Superior, em percentual (Escala *Likert*)

Escolaridade- Nível Superior	Carteira assinada	Regulamentação	Emprego fixo	Vantagem ausência vínculo	Direitos trabalhistas	Pressão	Ansiedade	Avaliação
Concordo Plenamente	0%	100%	50%	50%	50%	100%	50%	0%
Concordo parcialmente	0%	0%	0%	50%	50%	0%	0%	100%
Indiferente	50%	0%	50%	0%	0%	0%	50%	0%
Discordo parcialmente	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Discordo plenamente	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	0%	100%	50%	100%	100%	100%	50%	100%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Já para os motoristas de Nível de Escolaridade Médio, Tabela 10, os resultados se mostram diferentes, comparados ao anterior. Eles apontam que os motoristas, caso tivessem um Emprego fixo, não trabalhariam na profissão (79%). Eles são favoráveis a Regulamentação (77%) e aos Direitos Trabalhistas (93%), consideram Vantajosa a falta de vínculo de trabalho com a empresa (64%), se sentem pressionados a trabalhar mais na plataforma (66%) e ansiosos com a avaliação no trabalho (77%).

Tabela 10 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, por Escolaridade Nível Médio, em percentual (Escala *Likert*)

Escolaridade- Nível Médio	Carteira assinada	Regulamentação	Emprego fixo	Vantagem ausência vínculo	Direitos trabalhistas	Pressão	Ansiedade	Avaliação
Concordo Plenamente	25%	59%	36%	18%	82%	41%	61%	16%
Concordo parcialmente	20%	18%	43%	45%	11%	25%	16%	32%
Indiferente	27%	11%	16%	16%	5%	11%	18%	14%
Discordo parcialmente	0%	2%	2%	2%	2%	5%	0%	7%
Discordo plenamente	27%	9%	2%	18%	0%	18%	5%	32%
Total	45%	77%	79%	64%	93%	66%	77%	48%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Para o nível de Escolaridade Fundamental, Tabela 11, os resultados apontam que os motoristas tendem a ser menos favoráveis a regulamentação da profissão (65%). Ao analisar os dados se percebe que em comparação a outros níveis de escolaridade (superior e médio), além de serem menos favoráveis à regulamentação e aos direitos trabalhistas, sentem-se menos pressionados (20%), e ansiosos em relação ao trabalho, (35%).

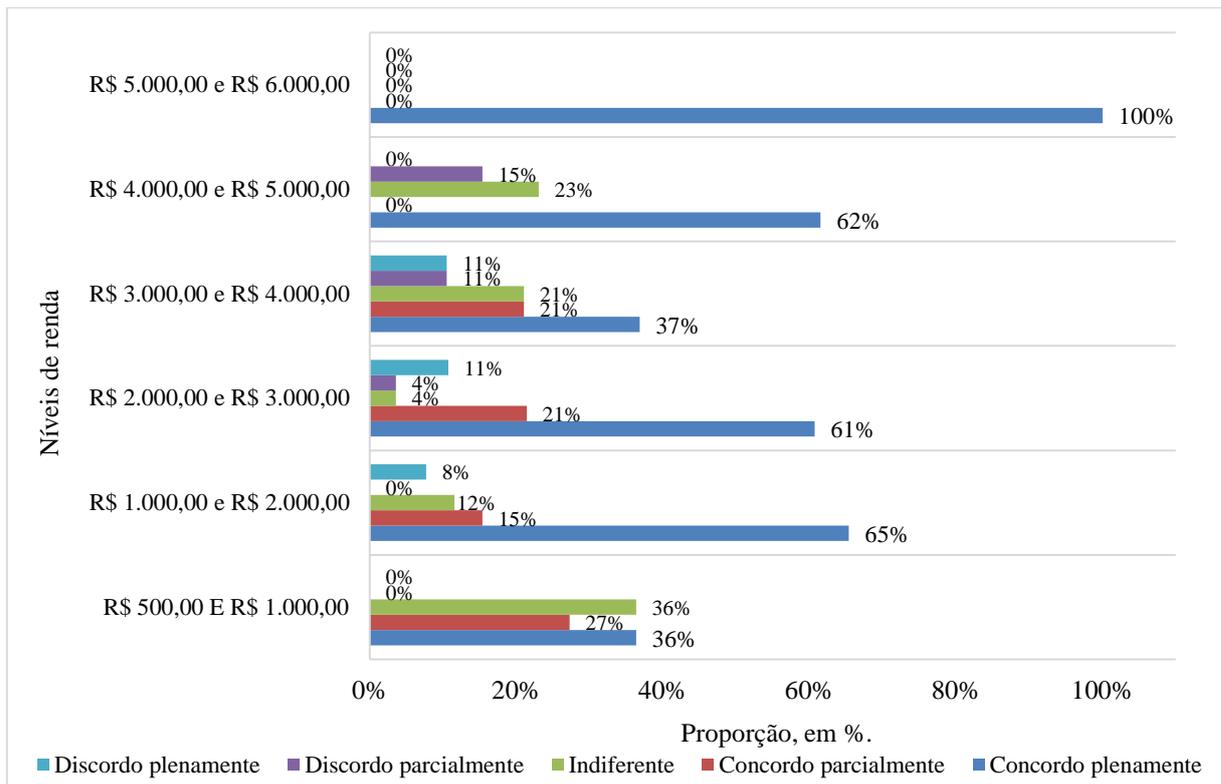
Tabela 11 - Percepção dos motoristas em relação a forma de trabalho, por Nível Fundamental (Escala *Likert*)

Escolaridade- Nível Fundamental	Carteira assinada	Regulamentação	Emprego fixo	Vantagem ausência vínculo	Direitos trabalhistas	Pressão	Ansiedade	Avaliação
Concordo Plenamente	40%	50%	25%	25%	80%	5%	35%	40%
Concordo parcialmente	20%	15%	20%	20%	0%	15%	0%	20%
Indiferente	35%	35%	55%	50%	15%	40%	50%	25%
Discordo parcialmente	0%	0%	0%	5%	5%	0%	0%	0%
Discordo plenamente	5%	0%	0%	0%	0%	35%	15%	15%
Total	60%	65%	45%	45%	80%	20%	35%	60%

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Em suma, os resultados identificam que os motoristas com nível de escolaridade mais baixa em comparação aos de nível superior são mais favoráveis a formas flexível de trabalho e têm preferência pelo trabalho devido às oportunidades e liberdades que ele proporciona. Para finalizar esse tópico se realiza uma análise comparativa geral da percepção dos motoristas em relação a regulamentação e o nível de renda (Gráfico 24).

Gráfico 24 - Percepção dos motoristas em relação a regulamentação, por nível de renda (em percentual)



Fonte: Elaborado pela autora (2021).

A maioria dos entrevistados concorda plenamente com a regulamentação independente do seu nível de renda. As maiores proporções de pessoas que discordam são encontradas nos níveis intermediários de renda. A análise para esses resultados mostra que os motoristas são favoráveis a regulamentação da profissão, seja como complemento ou única fonte de renda, o acesso a políticas públicas e legislações específicas que atendam às necessidades do setor asseguraria melhores condições para proteção desses trabalhadores de forma mais sustentável.

4.3 RESULTADOS E ANÁLISE PARA AS QUESTÕES ABERTAS

No segundo bloco da pesquisa foi possível verificar a opinião dos motoristas em relação a plataforma, a profissão e sua regulamentação. Questionados se os aplicativos de transporte são semelhantes aos sistemas hierárquicos (chefe/empregado) apresentados pelas empresas tradicionais, em termos de controle seis motoristas optaram por não responder.

Os motoristas que consideram o trabalho mediado pelas plataformas semelhante aos trabalhos formais relatam que se sentem totalmente controlados e monitorados, na quantidade de horas trabalhadas, nos valores repassados pela plataforma, e ainda que podem ser bloqueados

e cancelados em caso de não cumprirem as regras. Por essas afirmações se percebe que os motoristas prestam o serviço como se realmente fossem trabalhadores formais, muitas vezes consideram o sistema até mais rigoroso. No entanto, não recebem valores justos por seus serviços, pois relatam que nem sempre as regras são claras e se sentem ameaçados e pressionados a trabalhar mais para não serem desligados da plataforma. Dado esse que pode ser destacado pela afirmação de um entrevistado “[...] *se não houver uma submissão as regras (taxas de aceitação e cancelamento) são impostas o desligamento da plataforma*”.

Ainda, um dos motoristas argumenta que *“Nos termos de uso da Uber existe um parâmetro que está bem claro que não temos vínculo empregatício, porém ela não respeita e usa de má fé bloqueando contas sem nenhum aviso prévio e sem explicar o motivo”*.

Outro motorista alega que a plataforma se nega a ouvir o motorista, tenta impor tarifas promocionais sem respeitar os aumentos de custos, como combustível e gastos com manutenção do veículo, o que acaba por reduzir os ganhos, e fazem os motoristas arcarem com todos os custos da profissão. Esse argumento é corroborado por Antunes (2018) e Abílio (2019; 2020), os quais apontam que os trabalhadores são subordinados e controlados através de novos meios de gerência e controle, sendo desprovido de garantias e direitos, além de arcarem com todos os custos e riscos. Esse fator é resgatado pela opinião do motorista:

Não existe absolutamente clareza nenhuma da empresa para com seus motoristas parceiros. Eu mesmo já percebi que depois de fazer uma reclamação fui praticamente isolado por dois ou três dias quase sem receber chamadas para corridas, e isso aconteceu em mais de três ocasiões. Quaisquer reclamações de uma empresa ela pune o motorista parceiro desta maneira.

Através dessa narrativa, se percebe que os motoristas se sentem desestimulados e insatisfeitos por não serem ouvidos; a falta de clareza e comunicação identifica a forma de decisão unilateral por parte dos aplicativos de *carsharing* no relacionamento com o motorista. Essas novas formas de se relacionar configuram o trabalhador uberizado citado por Abílio (2019; 2020), o trabalhador *just in time*, disponível a plataforma, sem direitos a respostas claras que forneçam informações sobre o modo de condução do seu trabalho e remuneração.

Argumentos como “[...] *os apps não tem transparência com seus processos e fazem o que querem com a conta do motorista sem a devida justificativa*”; *“a plataforma não é clara e puni seus motoristas em caso de reclamações por seus direitos”*, identifica que elas extrapolam a forma de controle e gestão dos serviços.

Diante desses relatos, se percebe a necessidade de políticas públicas que se adequem aos modelos inovadores de trabalho de forma a garantir maior transparência, segurança e

direitos mínimos. Essas políticas devem atender às necessidades do setor, dada a precariedade de regulamentação e gestão dos serviços eficientes pelo poder público para garantias de direitos e mobilidade (LBARELLO; AVENI, 2021).

Em contraste, os motoristas que não consideram o trabalho nas plataformas semelhantes aos trabalhos formais apresentam diferentes posicionamentos. Com uma visão favorável e empreendedora, eles relatam que não existe vínculo de trabalho, apenas repasses de corridas. As empresas fazem apenas a intermediação do serviço, não existem cobranças sobre os motoristas e não se sentem pressionados. Contudo, destacam que não existem benefícios, a renda está relacionada a sua produção. Conforme destaca um motorista [...] *“não temos cobranças e somos nossos próprios chefes”*; *“[...] a empresa fornece o sistema (plataforma da Uber), e você paga a taxa por utilizá-la para obter seus lucros.”* Esses argumentos corroboram com o discurso vendido das plataformas, de *“empreendedores autônomos”*, *“parceiros”*, cujo papel é intermediar a oferta e demanda do serviço, os indivíduos são livres para escolher seus horários e quando querem trabalhar (CHEN; FU; VREEDE, 2018). De forma que o discurso de autonomia é comprado pelos trabalhadores informais (ABÍLIO, 2020; COHEN *et al.*, 2016; ROSCIGNO; SAUER; VALET, 2018).

Os motoristas que relatam que as plataformas são piores do que os sistemas hierárquicos argumentam que são elas que determinam as regras do jogo, pois além de não darem o suporte necessário aos motoristas, focam somente nos lucros. Conforme destaca um motorista *“É pior, pois não existe uma relação. Eles determinam as regras e os motoristas apenas as seguem, só querem ganhar sem dar suporte.”* Pode-se notar um controle por parte das plataformas através do modo como elas operam, pois os motoristas são gerenciados por algoritmos que determinam e controlam o trabalho informal.

Esses relatos se cruzam com os argumentos trazidos por Abílio (2020, p. 119):

Atualmente, o gerenciamento algorítmico eleva a novos patamares a possibilidade de incorporar como elemento central da gestão a ausência de regras formalmente definidas do trabalho; a informalização é cada vez mais profundamente administrável. Ao mesmo tempo que se apresenta legalmente como uma mediadora, a empresa detém o poder de estabelecer as regras do jogo da distribuição do trabalho e determinação de seu valor. O gerenciamento também mira na intensificação e extensão do tempo de trabalho, regulando soberanamente oferta e procura, por meio de regras permanentemente cambiantes que se retroalimentam da atividade da multidão.

A literatura estudada aliada aos depoimentos do motorista, evidencia elementos da precarização dos serviços desses trabalhadores uberizados que ficam expostos a todos os tipos

de pressões psicológicas, ao decidir aceitar ou não uma corrida, a avaliação dos seus passageiros, aos riscos de acidentes e trânsito e todas as incertezas do seu dia a dia.

Ao serem questionados “Na sua opinião, os aplicativos de corrida realmente oferecem liberdade para os trabalhadores ou fornecem apenas uma falsa sensação de liberdade?” Os motoristas que sentem uma falsa sensação de liberdade relatam que os aplicativos não são transparentes, os seus ganhos estão relacionados ao desempenho do trabalho e que podem variar de acordo com as taxas de aceitação e cancelamento controladas pelo aplicativo. Ainda, destacam que precisam se submeter a longas jornadas de trabalho semanais para terem uma renda digna (Quadro 1).

Quadro 1 - Percepção dos motoristas que tem a sensação de falsa liberdade proporcionadas pela plataforma

Item	Relato do motorista
Falta de Transparência e necessidade da renda	“Falsa sensação uma vez que apesar da liberdade de horários, o motorista é refém do aplicativo e sua metodologia que não é transparente”; “Não no meu caso sim, por fazer por amor, por gostar da profissão, mas percebi que colegas de profissão estão ali por necessidade por não ter outra opção de trabalho que vem a trazer essa falsa sensação”.
Controle	“Eles deixam o motorista, preso nas suas pontuações se um motorista graduado ficar sem correr um mês perde a graduação de anos, o próprio aplicativo envia corridas distante sem margem de lucro para que caia a pontuação de aceitação, existe um sistema que praticamente obriga os motoristas a fazer o que eles querem, pelo preço que eles querem”; “Apenas uma falsa sensação, pois o “parceiro” se obriga a seguir alguns aspectos para aumentar seus ganhos”.
Monitoramento	“Os aplicativos direcionam o motorista aceitar todo tipo de corrida impondo taxas de aceitação e cancelamento vinculado a categoria do motorista, onde se o motorista estiver abaixo do desejado, também acaba perdendo a preferência nas corridas mesmo que sejam próximas a ele”.

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

A análise das afirmações mostra que os motoristas não têm clareza sobre o modo como essas empresas atuam e intermediam essa relação. A percepção geral é que os riscos e custos são todos repassados para o trabalhador, sem poder de decisão até mesmo dos valores recebidos pelo trabalho. Esses relatos configuram a precarização desses trabalhadores e o controle total exercido pelas plataformas sem contrapartida de melhores rendas.

Os motoristas que se sentem livres e autônomos em relação ao trabalho, relatam que trabalham de acordo com as suas necessidades, escolhem o horário e qual valor querem ganhar. Eles argumentam que a renda é proporcional ao trabalho e que apenas desligam o aplicativo quando não querem trabalhar, não existe pressão, Quadro 2.

Quadro 2 – Percepção dos motoristas sobre a forma de trabalho

Item	Relato do motorista
Liberdade	<p>“Liberdade Total Vc trabalha nos horários que quer e escolhe os valores que quer ganhar”;</p> <p>“Temos liberdade sim. Nossa renda depende apenas de nós. Trabalhamos a hora que desejamos”;</p> <p>“Eu creio que sim, porque se eu não quero trabalhar é só desligar o aplicativo”;</p> <p>“Liberdade, pois o horário de trabalho e o tempo ficam a cargo do próprio motorista”;</p> <p>“Nunca me pressionaram por nada”;</p> <p>“Liberdade, só acho que o combustível é nosso maior sócio”.</p>
Flexibilidade	<p>“Sim, porém dependendo da sua situação como por exemplo alguém que aluga um carro pra trabalhar e tem pessoas que depende dele logo isso vai forçar ele a trabalhar muito perdendo então o propósito, liberdade de folgar quando quiser”.</p> <p>“Se olhar pelo lado da própria gestão pessoal, sim! Em relação a escolha e a opção de flexibilizar horários. Mas também não a liberdade, e nem controle opcional, em relação a preços taxas de viagens que são fornecidas apenas para usuários, deixando assim o motorista parceiro sem saber o real valor da corrida, antes de se iniciar, ou seja somente ao encerrar a corrida, fazendo assim, com que valores e repasses do valor da corrida, são impostos apenas pelo aplicativo, sem haver uma escolha prévia pelo motorista parceiro. A falta de suporte a reclamações feitas, por usuário deixando assim o motorista parceiro sem direito de resposta, ou questionamento da real situação, dos fatos trazidos por usuários de má índole, que se beneficia de vantagens dada pelo aplicativo, neste caso a falta de interação entre motorista e aplicativo, acaba prejudicando apenas o motorista”.</p>
Renda proporcional a jornada de trabalho	<p>“Você tem liberdade para fazer sua jornada de trabalho, mas a renda está relacionada ao seu tempo de trabalho”;</p> <p>“No meu caso eu ligo o aplicativo e desliga a hora que eu quero só que se eu quiser pagar as minhas contas eu tenho que trabalhar bastante”.</p>

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Esses relatos identificam trabalhadores com maior autonomia e menos dependência da profissão, entendem melhor as regras da dinâmica de gestão das plataformas e trabalham de acordo com as suas necessidades. Ou seja, trabalham de acordo com suas metas para suprir seus gastos pessoais.

A análise desses relatos se percebe que os motoristas utilizam o aplicativo como uma renda complementar pois tentam adequar seus horários para aumentar a sua renda, no entanto se sentem prejudicados em relação a tarifas pagas pelas plataformas.

A relação entre o motorista e a plataforma é firmada por controle unilateral sobre a tarifa paga pelo usuário quanto o valor recebido pela corrida; ela que controla e define o valor de repasse para o motorista.

Ao serem questionados sobre os benefícios e problemas da profissão em relação a outras profissões; os motoristas avaliam como vantajosa a autonomia, a liberdade, a flexibilidade e a possibilidade de conhecer lugares e pessoas diferentes. A autonomia, na visão dos motoristas, decorre das possibilidades de serem os seus próprios chefes, terem mais tempo com a família,

liberdade para fazer seus próprios horários e trabalharem os dias que preferirem, sem ficar preso em um local específico.

Em relação à flexibilidade, os motoristas a associam ao fato de poderem conciliar com outras atividades. Ou seja, a profissão de motorista pode ser um complemento com outras profissões, sendo fonte de uma renda extra. Ainda, a profissão é uma oportunidade diante do desemprego e uma fonte de renda alternativa (Quadro 3).

Quadro 3 - Principais Benefícios e problemas da profissão de motorista de *Carsharing*

Tópico	Relato dos motoristas
Vantagens	<p>“Ser seu próprio patrão”;</p> <p>“Liberdade de horários, e inexistência de vínculo hierárquico”;</p> <p>“Flexibilidade de horários e ganhos maiores que muitas empresas”;</p> <p>“Benefícios de poder fazer seu horário e renda pois depende do esforço individual de cada um”;</p> <p>“Você pode escolher seu horário para encaixar em outra forma de renda”;</p> <p>“Horário flexível, conhecer várias cidades e todos os cantos”;</p> <p>“Como fonte de renda alternativa”;</p> <p>“Se trabalha por produção e você faz seu tempo”;</p> <p>“Rentabilidade para pessoas desempregadas”;</p> <p>“No meu caso devido ao problema de coluna que possuo, não consigo mais emprego formal pois não passo nos exames médicos, então aceitei uma das poucas opções que me restaram”.</p>
Desvantagens	<p>“Toda profissão tem vantagens e problemas. Na de motorista tem aplicativos que exigem cumprimento de taxas de aceitação e desempenho. Tem também algum ou outro aborrecimento com passageiros. Em relação a outras profissões liberais (que são as que se encaixam no caso) falta respaldo do governo e leis claras para reger o setor”;</p> <p>“Riscos, pois não sabemos quem será a pessoa a entrar no veículo”;</p> <p>“Desvalorização, custo alto de trabalho, retorno baixo financeiro”;</p> <p>“Falta de segurança, valores das corridas nunca são ajustados são os mesmos desde 2016”.</p> <p>“Alto imposto do combustível, taxas injustas e desnecessárias cobradas pelas prefeituras, altas taxas cobradas pelos App, pouca transparência da empresa do App, impossibilidade de tratar qualquer problema do App com uma pessoa (tudo feito por <i>bot</i> de computador)”;</p> <p>“Manutenção do veículo, acesso ao suporte aplicativo, preços variáveis inconstantes em relação ao preço da viagem, falta de reajuste nos preços da viagem relacionado ao preço do combustível, falta de ajuda de custo”.</p> <p>“Não tem apoio dos apps, que não tem processos transparentes e priorizam usuários da plataforma que pegam a carona, mesmo o motorista avaliando mal, se o passageiro avalia o motorista mal pode ser bloqueado, o contrário não acontece. Sendo que quem realmente faz a plataforma funcionar é o motorista, chamado de parceiro, mas na verdade não somos nem parceiros nem empregados, somos clientes, nós que consumimos e alimentamos a plataforma”.</p> <p>“Ganho diário depende do dia trabalhado, sem segurança de dinheiro garantido, sem seguro-desemprego, auxílio-doença, taxas altas, burocracia demais pra dirigir legalmente na cidade, muito horário de trabalho pra conseguir um valor médio”;</p> <p>“A principal de todas é a falta de respeito dos aplicativos para com os motoristas, desde o ano passado estamos praticamente sem suporte telefônico, não obtivemos aumento nas tarifas da categoria mais de 4 anos sendo que tudo dobrou o preço hoje trabalhamos quase de graça para o aplicativo”;</p> <p>“Lidar diariamente com passageiros mal-educados dificuldades em resolver problemas diretamente com o chefe”.</p>

Fonte: Elaborado pela autora (2021).

Em relação as desvantagens, os motoristas relatam a insegurança com riscos de acidentes e assaltos, os altos custos com o combustível e manutenção do veículo; problemas de relacionamento com usuários, a falta de reajuste nas tarifas, baixa remuneração, a falta de uma regulamentação adequada para o setor e de respaldo por parte do governo.

Ou seja, eles reconhecem a importância das políticas que garantem condições mais adequadas de trabalhos como fundamentais, diante desse novo tipo de relacionamento. Na concepção dos motoristas ter seus direitos mínimos reconhecidos pelas plataformas é fundamental para o trabalho digno, justo e seguro.

Cabe destacar que no contexto da pandemia os motoristas tiveram papel fundamental no transporte de passageiros, pois a região ficou sem transporte público devido a normas sanitárias instituídas pelos governos municipais e estadual, tendo que assumir riscos em relação a sua própria segurança e de sua família ao se expor no transporte diário desses passageiros. Não houve qualquer contrapartida do governo em relação a insalubridade e riscos de vida e segurança financeira desses motoristas, pelo contrário, os motoristas aumentaram seus gastos com o uso de materiais de higiene e limpeza para garantir a continuidade dos seus serviços, além das altas constantes de combustível que diminuíram ainda mais a sua margem de lucro, principalmente com o aumento da demanda de motoristas na região.

Embora ainda não se tenha uma solução adequada a essa modalidade inovadora de trabalho, Martins (2019, p. 1) argumenta que cabe ao Estado a elaboração de políticas públicas que “concedam a esses trabalhadores direitos mínimos trabalhistas, além da valorização da atividade por meio da instituição de um piso remuneratório e do controle de jornada, evitando excessos, de modo a mitigar o alto grau de precarização dessa modalidade de trabalho”. Defende-se, assim, a necessidade de políticas públicas que busquem equalizar a eliminação de barreiras de entrada e o estímulo à inovação com a garantia de direitos trabalhistas mínimos para os trabalhadores dessas atividades.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os avanços introduzidos pelas novas tecnologias de comunicação intensificam os desafios a serem enfrentados no mundo do trabalho intermitente gerado pela economia sob demanda. Com o surgimento de novas formas de organização, o trabalho se reveste de uma flexibilidade antes inexistente, o que resulta em incertezas e na necessidade de adequação dos regulamentos. Dessa forma, o presente estudo buscou responder a seguinte pergunta de pesquisa: qual a percepção dos motoristas de aplicativos de *carsharing* da AMFRI sobre a regulamentação e as condições de trabalho?

Nesse sentido, o estudo realizou uma pesquisa exploratória por meio de entrevistas com motoristas de *carsharing* da região da AMFRI, com enfoque específico sobre o trabalho nas empresas de transporte por aplicativo para, dessa forma, identificar e avaliar a percepção sobre a regulamentação e as condições de trabalho. Além disso, realizou-se a associação dessas características com o perfil sociodemográfico dos motoristas, por meio do levantamento das diferentes características exibidas por eles.

Com base nessas perguntas foi estabelecido como objetivos específicos: a) Levantar o perfil sociodemográfico dos motoristas de aplicativos de *carsharing* da AMFRI; b) Descrever as condições de trabalho dos motoristas e associá-las aos seus perfis; e c) Identificar a percepção dos motoristas sobre a necessidade de regulamentação do seu trabalho nas plataformas de *carsharing*. Os objetivos foram materializados por meio da fundamentação teórica e dos procedimentos metodológicos estabelecidos. Posteriormente, se realizou a análise e discussão dos resultados da pesquisa com base nos dados coletados.

A partir dos dados tabulados se observa que existe uma precarização do trabalho, pois a maioria dos motoristas trabalham por longos períodos, recebem uma remuneração baixa e ficam sujeitos às regras das plataformas, que não são claras. Além disso tem que arcar com todos os custos e os riscos da atividade.

Em relação aos motivos que levam os motoristas de aplicativo para a profissão se destacam a complementação da renda, a autonomia e a liberdade, principalmente no que concerne a escolha do horário de trabalho, o que implica em um paradoxo, pois parte considerável dos motoristas trabalham mais de doze horas por dia. Destarte, a renda média é baixa, dada a longa jornada de trabalho, e não são observadas regulamentações, sejam elas municipais, estaduais ou federais que garantam condições mais justas, voltadas à melhoria nas condições de trabalho dos motoristas.

No que tange aos aspectos específicos do perfil sociodemográfico, em sua maioria predominam motoristas do sexo masculino, os riscos e inseguranças podem ser fatores que diminuem a entrada de mulheres nesse mercado. Com relação ao Estado Civil, os motoristas casados e divorciados são os que mais buscam a profissão devido a necessidade de complementarem a sua renda de forma a garantir o sustento de suas famílias. No quesito de faixa etária de idade, se percebe menor aderência de motoristas com idade acima de 50 anos. No entanto ao discriminar os motoristas de acordo com os motivos que os levam à profissão, o desemprego se mostra o fator mais relevante.

Com relação aos resultados encontrados para a Cor/raça dos motoristas, se identificou que os motoristas de cor Branca são os que apresentam maior dependência de rendas provindas da profissão. Os motoristas que se autodeclararam da cor Preta se observam maior renda obtida com o trabalho no aplicativo, elas possuem maior dependência dessa fonte de renda e se encontram entre os que possuem maiores jornadas de trabalho. Ainda possuem em média baixa escolaridade em sua grande parte por valores de salários.

Entre os principais problemas enfrentados pelos motoristas se destacam a falta de transparência, o controle total sobre tarifas, sem contrapartida a reajustes que garantam um trabalho mais justo e digno. Também merecem menção as longas jornadas de trabalho e o fato de a renda ser determinada por regras desconhecidas de gestão algorítmica. Além de punições inesperadas os motoristas são afetados por cancelamentos sem aviso prévio do acesso à plataforma. Ademais, as plataformas repassam todos os custos e riscos aos trabalhadores. Esses fatores aliados configuram a situação do trabalhador precarizado e uberizado, os quais exercem a sua atividade inseguros e incertos, sem ter acesso aos direitos trabalhistas outrora reconhecidos e tendo que responder por todos os riscos.

Outrossim, o conceito de empreendedorismo se mostra um tanto obscuro, apesar do discurso de liberdade, autonomia e a própria política dessas plataformas de ser “empreendedor de si” estar presente no entendimento desses trabalhadores como vantagem na profissão, o trabalhador segue subordinado a plataforma, esse fato implica em maior dificuldade de compreensão pelos motoristas em diferenciar a figura do trabalhador e empreendedor, já que as regras do jogo não se mostram claras e são controladas pelas empresas de *carsharing* (ABÍLIO, 2019).

As restrições geradas pela informalidade foram parcialmente resolvidas com a Resolução nº 148, que possibilita o registro dos motoristas como MEI. No entanto, não foram identificadas iniciativas nas regulamentações voltadas para a redução desses pontos que mais flagrantemente demandam melhorias no relacionamento das plataformas com os motoristas. A

adição de novas tecnologias de monitoramento nas plataformas e a regulamentação de políticas em relação a economia sob demanda podem contribuir significativamente para a redução na insegurança e nas desigualdades de cor/raça enfrentada pelos motoristas ao assumir altos custos, riscos e responsabilidades no trabalho.

A pesquisa identifica que a maioria dos motoristas são favoráveis à regulamentação. No entanto, ela mostra que essas plataformas criam oportunidades de renda em meio à crise e ao alto índice de desemprego. Muitos trabalhadores optam por realizar corridas através desses aplicativos para complementarem a renda e custearem suas despesas mensais.

O principal resultado que se mostra contrário às expectativas se refere ao fato da maioria dos motoristas declararem que consideram a atividade permanente e não apenas temporária. Isto é, apesar da longa jornada de trabalho, da incerteza, da insegurança e da remuneração relativamente baixa, a comodidade gerada pela possibilidade de fazerem os próprios horários resulta em predileção entre os motoristas, sendo forte o suficiente para que eles desejem permanecer na atividade.

O que se observa é que os motoristas estão divididos em relação à regulamentação. Parte deles é favorável e está satisfeita com a liberdade e ausência (ao menos formal) de hierarquia nessas plataformas. Apesar da renda ser instável, muitos motoristas observam uma renda maior do que em outras profissões, dado o seu baixo nível de qualificação. Ademais, se trata de uma atividade que não é pesada, em comparação com alternativas como o trabalho na construção civil, o que contribui para a satisfação. Como resultado, muitos motoristas não são favoráveis à regulamentação da profissão, a vendo com bons olhos.

Outros, em contrapartida, consideram a regulamentação vantajosa. Para o trabalhador que tem maior conhecimento, nível de escolaridade e maiores oportunidades no mercado formal, talvez o trabalho na plataforma não seja tão atrativo.

Quanto às implicações da precarização do trabalho, os resultados encontrados mostram que a maioria dos motoristas defende a necessidade de leis que garantam os direitos mínimos dos trabalhadores. Eles são contra a regulamentação da atividade como um todo, mas reconhecem a necessidade de leis mais favoráveis e que resultem em condições mais dignas para a realização da atividade. No entanto, quando se observa os dados há claras evidências que apontam para a presença de precarização, pois os motoristas ganham pouco, trabalham muito e tem um poder mínimo de decisão sobre o seu trabalho.

Assim, a maioria dos trabalhadores defende a extensão dos direitos trabalhistas básicos à essa atividade. Eles se sentem desamparados e reconhecem que o acesso a esses direitos resultaria em melhores condições de trabalho. Contudo, também consideram vantajosa a maior

liberdade dessas plataformas, sendo favoráveis à adoção de modelos híbridos de regulamentação, que resultem em mais direitos trabalhistas, mas que não enrijeçam em demasia as condições de trabalho.

Cabe salientar que a pesquisa realizada não possui como objetivo exaurir o tema, pretendendo apenas lançar um olhar inicial sobre a opinião dos motoristas acerca da identidade desses trabalhadores e para a necessidade de se garantir o acesso aos direitos básicos mínimos. Como sugestões para próximos trabalhos se recomenda a análise da percepção de motoristas de outras regiões do país, o que traria importantes *insights*, que podem contribuir para a melhoria na regulamentação e nas políticas públicas relacionadas à atividade de motorista de *carsharing* nos municípios. Também fica como sugestão o mapeamento das diferentes iniciativas nacionais e internacionais de regulamentação da atividade.

Por fim, como contribuição na administração pública, o trabalho apresenta importante suporte teórico e empírico que pode estimular o debate sobre esse fenômeno contemporâneo, caracterizado pela presença de novas formas de trabalho flexível e que se mostram uma tendência mundial. Por conseguinte, ele ajuda a nortear os gestores a tomar decisões mais assertivas e que se traduzam em benefícios e bem-estar aos motoristas e usuários nos serviços de mobilidade da região da AMFRI.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

99POP. Disponível em: <http://www.https://99app.com/>. Acesso em: 10 nov. 2020.

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019. Disponível em: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-69242019000300041&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 8 jan. 2021.

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? 1. **Estud. av.**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, abr. 2020. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142020000100111&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 8 jan. 2021.

ACQUIER, A.; THIBAUT, D.; PINKSE, J. Promises and paradoxes of the sharing economy: An organizing framework. **Technological Forecasting and Social Change**, v. 125, p. 1–10, dec. 2017.

AGUNIS, H.; LAWAL, S. O. Elancing: a review and research agenda for bridging the science–practice gap. **Human Resource Management Review**, v. 23, n. 1, p. 6-17, 2013.

AKERLOF, George A. The market for “lemons”: Quality uncertainty and the market mechanism. *In: **Uncertainty in Economics***. 1978. p. 235-251.

ANDRÉ, Robson Gomes; SILVA, Rosana Oliveira; NASCIMENTO, Rejane Prevot. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. **Revista Eletrônica de Ciência Administrativa**, v. 18, n. 1, p. 7-34, 2019.

ANTUNES, R. **O Privilégio da Servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARANHA, Christian; PASSOS, Emmanuel. A tecnologia de mineração de textos. **Revista Eletrônica de Sistemas de Informação**, v. 5, n. 2, 2006.

ARAÚJO, Marina. **Reforma trabalhista em tempos de “Uberização”**: qual o papel do Estado frente às tendências de precarização do trabalho? Monografia (Bacharel em Gestão Pública) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

ARTHUR, W. Brian. **Complexity economics. Complexity and the Economy**. USA: Oxford University Press, 2015.

BARBOSA, Flavia Félix; FERREIRA, Alana Carvalho. Notas Acerca da Influência da Epistemologia de Thomas Kuhn na Concepção de Giovanni Dosi. **Revista Econômica**, v. 18, n. 2, 2016.

BARBOSA, Heron Barroso. **Relações de trabalho e novas tecnologias: um estudo sobre os motoristas do aplicativo Uber em João Pessoa**. Dissertação (Mestrado em Administração) - Universidade Federal da Paraíba, Paraíba, 2018.

- BARRY, Jordan M.; CARON, Paul L. Tax regulation, transportation innovation, and the sharing economy. **U. Chi. L. Rev. Dialogue**, v. 82, p. 69, 2015. Disponível em: https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1036&context=uclrev_online. Acesso em: 7 nov. 2020.
- BEIGI, Mina; NAYYERI, Shahrzad; SHIRMOHAMMADI, Melika. Driving a career in Tehran: Experiences of female internet taxi drivers. **Journal of Vocational Behavior**, v. 116, p. 103347, 2020.
- BELK, Russell. Sharing, materialism, and design for sustainability. In: CHAPMAN, Jonathan. **Routledge handbook of sustainable product design**. Londres: Routledge, 2017. p. 160-172.
- BELK, Russell *et al.* Máquinas e inteligência artificial. **Journal of Marketing Behavior**, v. 4, n. 1, p. 30, nov. 2019.
- BENKLER, Yochai. Sharing nicely: On shareable goods and the emergence of sharing as a modality of economic production. **Yale LJ**, v. 114, p. 273, 2004.
- BERG, J. *et al.* **Digital labour platforms and the future of work: towards decent work in the online world**. Geneva: International Labour Organization (ILO), 2018.
- BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2009.
- BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption**. New York: Harper Business, 2010.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 04 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 15 nov. 2020.
- BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 27 mar. 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm. Acesso em: 15 nov. 2020.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. (versão atualizada até a Emenda n.101/2019). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 nov. 2020.
- BRASIL. Senado Federal. **Glossário legislativo**. Brasília: Senado Federal, 2019. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/glossario-legislativo#L>. Acesso em: 08 nov. 2020.
- BRESCIA, R. H. Regulating the sharing economy: New and old insights into an oversight regime for the peer-to-peer economy. **Neb. L. Rev.**, v. 95, n. 87-45, 2016.
- BUSSAB, W. O.; MORETIN, P. A. **Estatística Básica**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

CABIFY. Disponível em: <https://cabify.com/pt-BR>. Acesso em: 10 nov. 2020.

CAMILO, Cássio Oliveira; SILVA, João Carlos da. **Mineração de dados**: conceitos, tarefas, métodos e ferramentas. Dissertação (Mestrado em Ciência da Computação) - Universidade Federal de Goiás (UFG), 2009.

CANNON, Sarah; SUMMERS, Lawrence H. How Uber and the sharing economy can win over regulators. **Harvard business review**, v. 13, n. 10, p. 24-28, 2014. Disponível em: http://wpressutexas.net/cs378h/images/4/48/How_Uber_and_the_Sharing_Economy_Can_Win_Over_Regulators.pdf. Acesso em: 7 nov. 2020.

CASAGRANDE, Lucas; ZAMORA, Martín A. M.; OVIEDO, Carlos F. T. Motorista de uber não é empreendedor. **Revista de Administração Mackenzie**, v. 22, n. 2, p. 1-24, 2021.

CASSAR, C.; HEATH, D.; MICALLEF, L. What is digital economy? Unicorns, transformation and the internet of things. **Deloitte Article**, 2010.

CHENG, X.; FU, S.; VREEDE, G.-J. A mixed method investigation of sharing economy driven car-hailing services: Online and offline perspectives. **International Journal of Information Management**, v. 41, p. 57-64, aug. 2018.

COCHARAN, William G. **Sampling Techniques**. 3. ed. New York: John Wiley, 1977.

COCKAYNE, Daniel G. Compartilhamento e discurso neoliberal: A função econômica do compartilhamento na economia digital on demand. **Geoforum**, v. 77, p. 73-82, 2016.

CODAGNONE, C.; MARTENS, B. Scoping the Sharing Economy: Origins. In: Definitions, Impact and Regulatory Issues. **Institute for Prospective Technological Studies**, Sevilla. 2016.

CODAGNONE, Cristiano; ABADIE, Fabienne; BIAGI, Federico. The future of work in the 'sharing economy'. Market efficiency and equitable opportunities or unfair precarisation?. **Institute for Prospective Technological Studies**, 2016.

COHEN, Molly; SUNDARARAJAN, Arun. Self-regulation and innovation in the peer-to-peer sharing economy. **U. Chi. L. Rev. Dialogue**, v. 82, p. 116, 2015.

COHEN, P. *et al.* **Using big data to estimate consumer surplus**: The case of Uber. Working paper, Uber Technologies, 2016.

COLODETTI, Ana Paula de Oliveira Amaral; MELO, Marlene Catarina de Oliveira Lopes. As relações de gênero no contexto socioeconômico e cultural brasileiro: estudo com mulheres motoristas de aplicativos de mobilidade urbana. **Cadernos EBAPE. BR**, 2021.

CRESPO, Yanelys. Uber v. Regulation: 'Ride-Sharing'Creates a Legal Gray Area. **U. Miami Bus. L. Rev.**, v. 25, p. 79, 2016.

DELLAROCAS, C. Designing reputation systems for the social web. **Boston U. School of Management Research Paper**, 2010.

DOSI, G. Technological paradigms and technological trajectories: a suggested interpretation of the determinants and directions of technical change. **Research policy**, v. 11, n. 3, p. 147-162, 1982.

DUDLEY, Geoffrey; BANISTER, David; SCHWANEN, Tim. The rise of Uber and regulating the disruptive innovator. **The political quarterly**, v. 88, n. 3, p. 492-499, 2017. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1467-923X.12373>. Acesso em: 7 nov. 2020.

EASY TAXI. Disponível em: easytaxi.com. Acesso em: 7 nov. 2019.

ERICKSON, K.; SØRENSEN, I. Regulating the sharing economy: introduction to the special issue. **Internet Policy Review**, v. 5, n. 2, p. 1-15, 2016.

ESBENSHADE, Jill; SHIFRIN, Elizabeta. O alugado entre nós: trabalho precário, regulamentação local e indústria de táxis. **Labor Studies Journal**, v. 44, n. 3, p. 193-213, 2019.

ESTEVES, Luiz. Uber: o mercado de transporte individual de passageiros — regulação, externalidades e equilíbrio urbano. **Revista de Direito Administrativo**, v. 270, p. 325-361, 2016.

FERREIRA, Karolina Matias et al. Economia do compartilhamento e consumo colaborativo: uma revisão da literatura. *In*: CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO: INOVARSE, **Anais [...]** Rio de Janeiro. Disponível em: 2016.http://www.inovarse.org/sites/default/files/T16_369.pdf. Acesso em: 03 nov. 2020.

FLAVIO, C. E. C. I.; ALVAREZ, Guilherme Martins; GONÇALVES, Alexandre Leopoldo. Análise de sentimento e mineração de opinião: uma revisão bibliométrica da literatura. **Análise**, v. 38, n. 14, 2017. Disponível em: <http://www.revistaespacios.com/a17v38n14/a17v38n14p12.pdf>. Acesso em 03 nov. 2020.

FREEMAN, Richard B. Instituições e políticas do mercado de trabalho: ajuda ou entrave ao desenvolvimento econômico ? **The World Bank Economic Review**, v. 6, n. sup. 1, p. 117-144, 1992.

FREEMAN, Chris; LOUÇÃ, Francisco. **Ciclos e crises no capitalismo global. Das revoluções industriais à revolução da informação**. Porto: Edições Afrontamento, 2004.

FRENKEN, K.; SCHOR, J. Putting the sharing economy into perspective. **Environmental Innovation and Societal Transitions**, n. 23, p. 3 - 10, 2017.

FRENKEN, Koen; SCHOR, Juliet. Putting the sharing economy into perspective. *In*: **A research agenda for sustainable consumption governance**. Reino Unido: Edward Elgar Publishing, 2019.

GANAPATI, Sukumar; REDDICK, Christopher G. Prospects and challenges of sharing economy for the public sector. **Government Information Quarterly**, v. 35, n. 1, p. 77-87, 2018.

GANSKY, L. **The mesh: why the future of business is sharing.** New York, NY: Penguin Random House, 2010.

GANSKY, Lisa. **Mesh: porque o futuro dos negócios é compartilhar.** São Paulo: Alta Books Editora, 2011.

GAULEJAC, Vincent de. **Gestão como doença social: ideologia, poder gerencialista e fragmentação social.** Aparecida SP: Ideias & Letras, 2007.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Editora Atlas, 2002.

GIOVANINI, A. **Mudança estrutural no século XXI: a contribuição dos serviços intermediários para o aumento na complexidade econômica.** Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.

GIOVANINI, Adilson. Sharing economy and public governance. **Rev. Adm. Pública**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 5, p. 1207-1238, out. 2020. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122020000501207&lng=pt&nrm=is. Acesso em: 27 mar. 2021.

GÖRÖG, Georgina. As Definições de Economia Compartilhada: Uma Revisão Sistemática da Literatura. **Management**, v. 13, n. 2, 2018.

HARMS, Sylvia; BERNARD, Truffer. **O surgimento de uma cooperativa de compartilhamento de carros em todo o país na Suíça: um estudo de caso para o projeto de pesquisa apoiado pela CE Gestão Estratégica de Nicho como uma ferramenta para a transição para um sistema de transporte sustentável.** EAWAG: Zürich, 1998.

HARMS, S.; TRUFFER, B. **The Emergence of a Nationwide Carsharing Co-operative in Switzerland.** EAWAG (Eidg. Anstalt für Wasserversorgung und Gewässerschutz), Universidade de Twente, AE Enschede, Holanda, março de 1998.

HARRIS, B. Uber, lyft, and regulating the sharing economy. **Seattle UL Rev.**, v. 41, n. 1, p. 269-285, 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD.** Distribuição de pessoas desocupadas por idade, 1º trimestre 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em: 1 ago. 2021.

LBARELLO, Beatriz Amália; AVENI, Alessandro. Demanda de transporte privado no distrito federal. Buscando as causas do crescimento do Uber e do transporte informal. **Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social**, v. 2, n. 3, p. 15-31, abr. 2020. Disponível em: <http://periodicos.processus.com.br/index.php/ppds/article/view/188>. Acesso em: 1 ago. 2021.

JOHANSSON, Per-Olov. **A teoria econômica e a medição dos benefícios ambientais.** USA: Cambridge University Press, 1987.

KENNEY, Martin; ZYSMAN, John. A ascensão da economia de plataforma. **Questões em ciência e tecnologia**, v. 32, n. 3, p. 61, 2016.

KIM, Anna Joo *et al.* Planning and the So-Called ‘Sharing’ Economy. **Planning Theory & Practice**, v. 20, n. 2, p. 261-287, 2019.

KLEMANN, Miriam; REATEGUI, Eliseo; RAPKIEWICZ, Clevi. Análise de ferramentas de mineração de textos para apoio a produção textual. *In*: BRAZILIAN SYMPOSIUM ON COMPUTERS IN EDUCATION (Simpósio Brasileiro de Informática na Educação-SBIE), **Anais [...]**, 2012.

LAKATOS, Eva Maria, MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos da Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2003.

LBARELLO, Beatriz Amália; AVENI, Alessandro. Demanda de transporte privado no distrito federal. buscando as causas do crescimento do Uber e do transporte informal. **Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social**, v. 2, n. 3, p. 15-31, abr. 2020. Disponível em: <http://periodicos.processus.com.br/index.php/ppds/article/view/188>. Acesso em: 06 ago. 2021.

LEAL, Carla Reita Faria; RODRIGUES, Débhora Renata Nunes. A precarização do trabalho na era digital e seu impacto no equilíbrio laboral-ambiental. **Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável**, v. 17, n. 38, p. 137-165, 2020.

LEE, Min Kyung *et al.* **Working with Machines: The Impact of Algorithmic, Data-Driven Management on Human Workers**. 33rd Annual ACM SIGCHI Conference, Seoul, South Korea. New York, 2015.

LESSIG, L. **Remix: making art and commerce thrive in the hybrid economy**. New York, NY: The Penguin Press. 2008

LIMA, Marina Jorge. **Uber, 99Pop e Cabify: uma comparação do uso de aplicativos de transporte individual por universitários de São Paulo e do Distrito Federal**. Monografia (Bacharel em Administração)- Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

LITMAN, Todd. Avaliando os benefícios do compartilhamento de carros. **Transportation Research Record**, v. 1702, n. 1, p. 31-35, 2000.

LOPES, Luis Filipe Dias. **Apostila de Estatística**. 2003.

LUDWIG, Jean Pierre *et al.* Planejamento estratégico: análise de eficácia da metodologia aplicada por meio da Escala Likert. **Revista ESPACIOS**, v. 36, n. 16, 2015.

MÄNTYMÄKI, Matti; BAIYERE, Abayomi; ISLAM, AKM Najmul. Plataformas digitais e a natureza mutável do trabalho físico: insights de carona. **International Journal of Information Management**, v. 49, p. 452-460, 2019.

MARTINS, Murilo; ALMEIDA, Victor Hugo. Análise juslaboral da relação de trabalho entre motoristas por aplicativo e a empresa Uber: aspectos e consequências sociojurídicos. **Revista do Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho**, v. 3, n. 1, p. 55-75, 2017.

MENDES, F. S.; CEROY, F. M. **Economia do compartilhamento e a Política Nacional de Mobilidade Urbana**: uma proposta de marco legal. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, novembro/2015 (Texto para Discussão nº 185). Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em: 15 nov. 2020.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza. Precarização, Uberização do Trabalho e Proteção Social em Tempos de Pandemia. **NAU Social**, v. 11, n. 21, p. 377-394, 2020.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales; ACCORSI, André. Uberização no contexto da economia de compartilhamento: um estudo sobre o trabalho dos motoristas de transporte particular por aplicativo em São Paulo. **Revista INTERFACE-UFRN/CCSA**, v. 16, n. 2, p. 71-92, 2019.

MURILLO, David; BUCKLAND, Heloise; VAL, Esther. Quando a economia compartilhada torna-se neoliberalismo com esteróides: Desvendando as controvérsias. **Previsão Tecnológica e Mudança Social**, v. 125, p. 66-76, 2017.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: Acesso em: 1 jun. 2021.

NASCIMENTO, Sara Diniz. Precarização do trabalho feminino: a realidade das mulheres no mundo do trabalho. **Temporalis**, v. 14, n. 28, p. 39-56, 2014.

NEVES, Ianaira Barretto; SUTIL, Bruno. Algoracracia e a racionalidade Neoliberal: Uma reflexão a partir da greve dos entregadores de aplicativos. **CLAV 2020**. 2020. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ocs/index.php/clav/clav2020/paper/view/7557/2178>. Acesso em: 08 jan. 2021.

MARTINS, Murilo. **Políticas públicas de garantia do trabalho e o setor brasileiro dos motoristas por aplicativo**: um estudo da Uber na cidade de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2019.

MULCAHY, D. **The gig economy**: the complete guide to getting better work, taking more time off, and financing the life you want. New York, NY: Amacom, 2016.

NODA, Juliana Markendorf; SILVA, Luiz Augusto; GIBRAN, Sandro Mansur. A regulação pública do Uber é necessária? Um argumento pragmatista para além do “tû-tû”. **Economic Analysis of Law Review**, v. 9, n. 2, p. 63-83, 2018.

PEREIRA, Maria Eduarda Gomes. **Autonomia forjada e desconstitucionalização do direito do trabalho**: o fenômeno da uberização como dimensão de precarização do trabalhador. Monografia (Bacharelado em Direito) - Universidade de Brasília, Brasília 2019.

PEREZ, C. **Cambio tecnológico y oportunidades de desarrollo como blanco móvil**. Caribe: CEPAL, 2001.

PÉREZ, Carlota. Revoluciones tecnológicas y paradigmas tecno-económicos. **Cambridge Journal of Economics**, v. 34, n. 1, p. 185-202, 2010.

PIRAN, F. A. S. *et al.* A economia do compartilhamento e a percepção de seus efeitos por parte dos estudantes de uma instituição de ensino superior. **Revista Comportamento do Consumidor**, v. 2, p. 69-80, 2018.

RAHMAN, K. Sabeel. The shape of things to come: The on-demand economy and the normative stakes of regulating 21st-century capitalism. **European Journal of Risk Regulation**, v. 7, n. 4, p. 652-663, 2016.

RAUCH, Daniel; SCHLEICHER, David. Like Uber, but for local governmental policy: The future of local regulation of the 'sharing economy'. **George Mason Law & Economics Research Paper**, n. 15-01, 2015. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2549919>. Acesso em: 7 nov. 2020.

RAUPP, Fabiano Maury; BEUREN, Ilse Maria. **Metodologia da pesquisa aplicável às ciências**. Como elaborar trabalhos monográficos em contabilidade: teoria e prática. São Paulo: Atlas, 2006.

REATEGUI, E.; EPSTEIN, D. Automatic Extraction of Nonlinguistic Representations of Texts to Support Writing. **American Journal of Educational Research**, v. 3, p. 1592-1596, 2015.

REATEGUI, E; *et al.* Learning Scientific Concepts with Text Mining Support. *In*: INTERNATIONAL CONFERENCE IN METHODOLOGIES AND INTELLIGENT SYSTEMS FOR TECHNOLOGY ENHANCED LEARNING. **Anais [...]** Toledo, Espanha. Berlin: Springer, 2018.

REIS, Edna Afonso; REIS, Ilka Afonso. Análise descritiva de dados. **Síntese numérica Estatística**, 2002. Disponível em: <http://www.est.ufmg.br/portal/arquivos/rts/rte0202.pdf>. Acesso em: 28 nov. 2020.

RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho de Andrade. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil**: a entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016. Brasília, DF: Departamento de Estudos Econômicos, 2018.

RIBEIRO, Bruno Santos. **Princípios e desafios para regulação da economia do compartilhamento, com substrato da teoria responsiva e enfoque na atuação do aplicativo Uber**. Monografia (Bacharelado em Direito) - Universidade de Brasília, Brasília, 2016. Disponível em: <http://bdm.unb.br/handle/10483/14214>. Acesso em: 08 nov. 2020.

RIFKIN, Jeremy. **A sociedade de custo marginal zero**: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo. Nova Iorque: St. Martin's Press, 2014.

RIFKIN, Jeremy. **Sociedade com custo marginal zero**. São Paulo: M. Books do Brasil Editora Ltda, 2016.

ROSCIGNO, Vincent J.; SAUER, Carsten; VALET, Peter. Rules, Relations, and Work. **American Journal of Sociology**, v. 123, n. 6, p. 1784-1825, 2018.

ROSENBLAT, Alex. **Uberland: How Algorithms Are Rewriting the World of Work**. Berkeley. EUA: University of California Press, 2018.

ROSENBLAT, Alex; STARK, Luke. Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. **International Journal of Communication**, v. 10, p. 3758–3784, 2016.

SABINO, André Monici; ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização-o Empreendedorismo como novo nome para a exploração. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 2, n. 2, 2019.

SATURNINO, Rodrigo. **Partilhar é cuidar?** 2019. Disponível em: http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/61831/1/2019_Saturnino_Partilha_cuidar.pdf. Acesso em: 08 nov. 2020.

SCHOR, J. B.; FITZMAURICE, C. J. Collaborating and connecting: the emergence of the sharing economy. In: REISCH, L.; THOGERSEN, J. (ed.). **Handbook of Research on Sustainable Consumption**. Cheltenham, UK: Edward Elgar, 2015. p. 410.

SHAHEEN, Susan A.; COHEN, Adam P. Crescimento no compartilhamento de carros em todo o mundo: uma comparação internacional. **Transportation Research Record**, v. 1992, n. 1, p. 81-89, 2007.

SHAHEEN, Susan; SPERLING, Daniel; WAGNER, Conrad. Compartilhamento de carros na Europa e na América do Norte: passado, presente e futuro. **Transportation Quarterly**, v. 52, n. 3, p. 35-52, 1998.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. São Paulo: Edipro, 2019.

STEWART, Andrew; STANFORD, Jim. Regulating work in the gig economy: What are the options?. **The Economic and Labour Relations Review**, v. 28, n. 3, p. 420-437, 2017.

SILVA, Pedro Henrique Isaac. O mundo do trabalho e a pandemia de covid-19: um olhar sobre o setor informal. **Caderno de Administração**, v. 28, p. 66-70, 2020.

SILVA, Raphael Andrade; PAIVA, Matheus Silva; DINIZ, Gustavo Saad. Desafios jurídico-regulatórios e economia compartilhada: elementos para uma reflexão crítica. **Scientia Iuris**, v. 21, n. 2, p. 98-125, 2017.

SILVEIRA, Alexandre Borba. Economia colaborativa: reflexões a partir da literatura. **Desenvolve Revista de Gestão do Unilasalle**, v. 6, n. 2, p. 143-161, 2017.

SILVEIRA, Lisilene Mello; PETRINI, Maira; SANTOS, Ana Clarissa Matte Zanardo. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando? **REGE-Revista de Gestão**, v. 23, n. 4, p. 298-305, 2016.

SLEE, Tom. **What's yours is mine: Against the sharing economy**. New York: Or Books, 2017.

SMITH, R.; LEBERSTEIN, S. **Rights on demand**: Ensuring workplace standards and worker security in the on-demand economy. Washington, DC: National Employment Law Project, 2015.

SOARES, Pollyana Esteves *et al.* A invisibilidade das entregadoras de aplicativo: a uberização como elemento de precarização da divisão sexual do trabalho. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 5, p. 51611-51641, 2021.

SOARES, Ardyllis. A economia do compartilhamento como inovação: reflexões consumeristas, concorrenciais e regulatórias. **Revista Eletrônica da Faculdade de Direito de Pelotas**, v. 3, n. 1, 2017.

STEFANO, Valerio. **The rise of the “just-in-time workforce”**: On-demand work, crowdwork and labour protection in the “gigeconomy”. Geneva: International Labour Office, 2016. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---travail/documents/publication/wcms_443267.pdf. Acesso em: 7 nov. 2020.

SUNDARARAJAN, Arun. **The sharing economy**: The end of employment and the rise of crowd-based capitalism. Massachusetts: Mit Press, 2016.

TAVARES, Ismael Mendes do Nascimento. **Planejamento e controle financeiro de motoristas de aplicativos de transporte da Região Metropolitana de João Pessoa-PB**. Monografia (Bacharel em Administração) - Instituto Federal de Educação, João Pessoa, 2020.

TEODORO, Maria Cecília Máximo; SILVA, Thais Claudia D.'Afonseca; ANTONIETA, Maria. Disrupção, economia do compartilhamento e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, v. 20, n. 39, p. 1-30, 2017.

TERRIEN, Clara *et al.* Good practices for advancing urban mobility innovation: A case study of one-way carsharing. **Research in Transportation Business & Management**, v. 20, p. 20-32, 2016.

THELEN, Kathleen. Regulando o Uber: as políticas da economia de plataforma na Europa e nos Estados Unidos. **Perspectives on Politics**, v. 16, n. 4, p. 938-953, 2018.

TIGRE, Paulo Bastos; NASCIMENTO, Caio Victor Machado França do; COSTA, Laís Silveira. Janelas de oportunidades e inovação tecnológica na indústria brasileira de medicamentos. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 32, p. e00103315, 2016.

UBER. Disponível em: <https://www.Uber.com/pt/>. Acesso em: 11 nov. 2020.

UBER. **Termos Gerais de Uso**. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acesso em: 11 jul. 2021.

VALENTE, Eduardo; PATRUS, Roberto. Sobre a economia da partilha e o mercado da partilha: uma análise do Uber como pseudocompartilhamento. **Revista Gestão & Tecnologia**, v. 19, n. 1, p. 225-244, 2019.

- VAN ALSTYNE, Marshall W.; PARKER, Geoffrey G.; CHOUDARY, Sangeet Paul. Pipelines, plataformas e as novas regras de estratégia. **Harvard Business Review**, v. 94, n. 4, p. 54-62, 2016.
- VAN DOORN, Niels. Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the ‘on-demand’ economy. **Information, Communication & Society**, v. 20, n. 6, p. 898-914, 2017.
- VASCONCELOS, Guilherme Cardoso; ASSIS, Nathália Gonçalves; HENDRIX, Centro Metodista Izabela. O serviço público de transporte de passageiros e os aplicativos de motoristas particulares. *In: III CONGRESSO INTERDISCIPLINAR DE PESQUISA, INICIAÇÃO CINÉTICA E EXTENÇÃO*. **Anais [...]**, Belo Horizonte, 2019.
- VEEN, Alex *et al.* Platform-Capital’s ‘App-etite’ for Control: A Labour Process Analysis of Food-Delivery Work in Australia. **Work, Employment and Society**, 2019.
- VEZZOLI, C. *et al.* New design challenges to widely implement Sustainable Product–Service Systems. **Journal of Cleaner Production**, v. 97, n. 1-12, 2015.
- WIKIPÉDIA. **Cabify**. Flórida: Wikipedia Foundation, 2021. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Cabify>. Acesso em: 15 jul. 2020.
- WIRTZ, Jochen *et al.* Platforms in the peer-to-peer sharing economy. **Journal of Service Management**, v. 30, n. 4, p. 452-483, 2019.
- WRIGHT, T. Gender, sexuality and male-dominated work: the intersection of long-hours working and domestic life. **Work, Employment and Society**, v. 28, n. 6, p. 985-1002, 2014.
- WRIGHT, Tessa. Gênero, sexualidade e trabalho dominado pelos homens: a interseção do trabalho de longa duração e da vida doméstica. **Trabalho, emprego e sociedade**, v. 28, n. 6, p. 985-1002, 2014.
- YADOLLAHI, Ali; SHAHRAKI, Ameneh Gholipour; ZAIANE, Osmar R. Current state of text sentiment analysis from opinion to emotion mining. **ACM Computing Surveys (CSUR)**, v. 50, n. 2, p. 25, 2017.
- ZRENNER, Alexandra. The ethics of regulating the Sharing Economy. Kenan Institute for Ethics at Duke University, Durham, NC. **CEPS - Place du Congrès**, v. 1, 2015.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DE PESQUISA: MOTORISTA DE TRANSPORTE POR APLICATIVO

Prezado (a) colaborador (a), você está sendo convidado (a) a participar como voluntário (a), de uma pesquisa científica que se propõe a compreender melhor a realidade e as necessidades dos motoristas de aplicativos em relação as condições de trabalho da profissão. Todas as informações coletadas nesta pesquisa são sigilosas e a sua identidade será preservada. Caso tenha alguma dúvida sobre o questionário, envie-nos um email: auretht@gmail.com; adilson.giovanini@udesc.br.

Contamos com a sua participação! Muito obrigada!

1. Sexo:
 - masculino
 - feminino

2. Idade:
3. Estado Civil:
 - Casado (a)
 - Solteiro (a)
 - Separado (a)
 - Divorciado (a)
 - Viúvo (a)

4. Cor/Raça:
 - branca
 - preta
 - parda
 - amarela
 - indígena
 - outros

5. Grau de instrução:
 - Fundamental incompleto
 - Fundamental completo
 - Médio incompleto
 - Médio completo
 - Superior incompleto
 - Superior completo
 - Pós-graduação ou mais
 - Outros

6. Cidade em que reside:

7. Quantos dependentes possui (pessoas na família que dependem da sua renda)?

8. Quais os motivos que o levaram a ser motorista de aplicativo (pode marcar mais de uma alternativa).
- Complementação da renda
 - Desemprego
 - perda da principal fonte de renda
 - Ganha mais do que no trabalho anterior
 - Pode fazer os próprios horários
 - Não precisa prestar contas a ninguém
9. Você considera a atividade de motorista de aplicativo apenas temporária, até que as condições do mercado de trabalho melhorem, ou pretende permanecer nesta atividade?
- Temporário
 - Permanente
 - Não sei opinar
10. Você se considera um empreendedor que utiliza o aplicativo de transporte (Uber, 99, outros) para prestar serviço de transporte?
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente
11. Qual a proporção da sua renda oriunda do transporte por aplicativo?
- Até 20%
 - Entre 21% e 40%
 - Entre 41% e 60%
 - Entre 61% e 80%
 - Acima de 80%
12. Qual a renda média mensal obtida através do transporte por aplicativo:
- Até R\$ 500,00
 - Entre R\$ 500,00 e R\$ 1000,00
 - Entre R\$ 1.000,00 e R\$ 2.000,00
 - Entre R\$ 2.000,00 e R\$ 3.000,00
 - Entre R\$ 3.000,00 e R\$ 4.000,00
 - Entre R\$ 4.000,00 e R\$ 5.000,00
 - Entre R\$ 5.000,00 e R\$ 6.000,00
 - Mais de R\$ 6.000,00
13. Quais plataformas trabalha? (pode marcar mais de uma alternativa).
- Uber
 - 99
 - Cabify
 - Easy taxi
 - Garupa app
 - Moobi
 - Outras

14. Quantas horas trabalha por dia como motorista de aplicativo?
- Menos de 5 horas por dia
 - Entre 5 e 8 horas por dia
 - Entre 8 e 10 horas por dia
 - Entre 10 e 12 horas por dia
 - Entre 12 e 14 horas por dia
 - Entre 14 e 16 horas por dia
 - Mais de 16 horas por dia
15. Qual período trabalha como motorista de aplicativo durante a semana? (pode marcar mais de uma alternativa).
- Matutino
 - Vespertino
 - Noturno
 - Madrugada
 - Todos os períodos
16. Em que período você trabalha como motorista de aplicativo nos finais de semana?
- Matutino
 - Vespertino
 - Noturno
 - Madrugada
 - Todos os períodos
 - Às vezes não trabalho nos finais de semana
 - Não trabalho nos finais de semana
17. Em que ano começou a trabalhar como motorista de aplicativo?
- 2014
 - 2015
 - 2016
 - 2017
 - 2018
 - 2019
 - 2020
 - 2021
18. Caso fosse possível, você preferiria ter carteira assinada com a empresa de transporte por aplicativo?
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente
19. Qual a sua opinião sobre a regulamentação do trabalho em transporte por aplicativo?
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente

20. Caso você tivesse um emprego fixo não trabalharia ou trabalharia menos para a empresa de transporte por aplicativo.
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente
21. Você considera vantajosa a falta de vínculo de trabalho com a empresa de aplicativo (Uber, 99 ou outro aplicativo), pois não fica "preso/a" a uma só empresa?
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente
22. Você ficaria mais satisfeito com a profissão caso a empresa de transporte por aplicativo lhe possibilitasse o 13º salário, assistência médica e outros direitos trabalhistas?
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente
23. Você se sente pressionado ou controlado pela plataforma a trabalhar mais horários?
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente
24. Em relação as avaliações dos seus clientes/caroneiros, você se sente ansioso em receber uma boa avaliação?
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente
25. Você considera que o sistema de avaliação da empresa feito pelo usuário é justo, e serve para separar os bons dos maus motoristas.
- Concorda plenamente
 - Concorda parcialmente
 - Indiferente
 - Discorda plenamente
 - Discorda parcialmente

SEGUNDA PARTE - QUESTÕES ABERTAS

26. Na sua opinião, em termos de controle sobre os trabalhadores, os aplicativos de transporte são semelhantes aos sistemas hierárquicos (sistema chefe/empregado) apresentados pelas empresas tradicionais?
27. Na sua opinião, os aplicativos de corrida realmente oferecem liberdade para os trabalhadores ou fornecem apenas uma falsa sensação de liberdade?
28. Na sua opinião, quais os principais benefícios obtidos na profissão de motorista de aplicativo e quais os principais problemas enfrentados em comparação à outras profissões?