

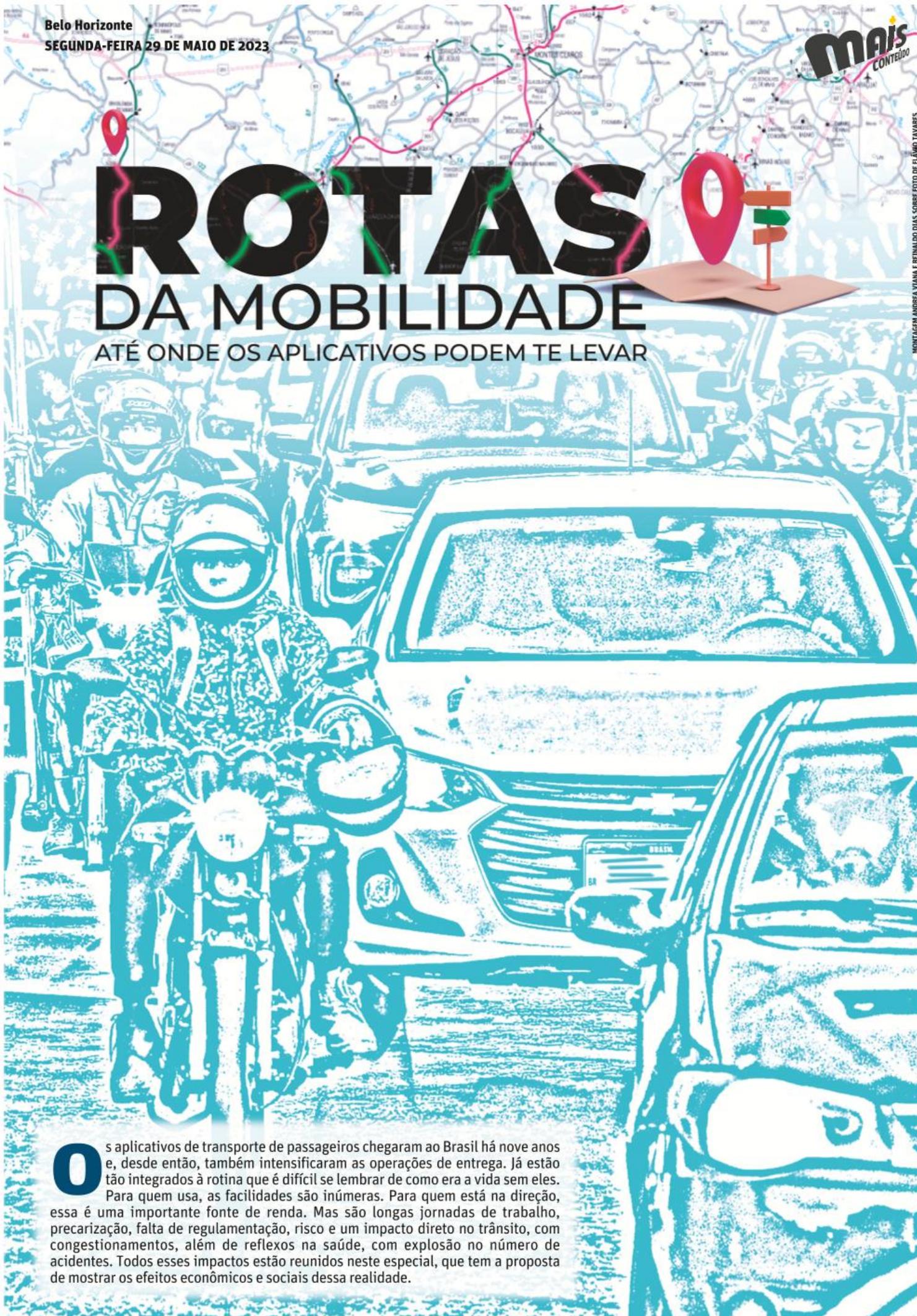
Belo Horizonte

SEGUNDA-FEIRA 29 DE MAIO DE 2023

MAIS
CONTÉUDO

ROTAS DA MOBILIDADE

ATÉ ONDE OS APLICATIVOS PODEM TE LEVAR



MONTAGEM ANDREA VIANA E REINALDO DIAS SOBRE FOTO DE FLÁVIO JAVARES

Os aplicativos de transporte de passageiros chegaram ao Brasil há nove anos e, desde então, também intensificaram as operações de entrega. Já estão tão integrados à rotina que é difícil se lembrar de como era a vida sem eles. Para quem usa, as facilidades são inúmeras. Para quem está na direção, essa é uma importante fonte de renda. Mas são longas jornadas de trabalho, precarização, falta de regulamentação, risco e um impacto direto no trânsito, com congestionamentos, além de reflexos na saúde, com explosão no número de acidentes. Todos esses impactos estão reunidos neste especial, que tem a proposta de mostrar os efeitos econômicos e sociais dessa realidade.

ROTAS DA MOBILIDADE

ATÉ ONDE OS APLICATIVOS PODEM TE LEVAR

FLÁVIO TAVARES/O TEMPO



Desde a entrada das plataformas, total de carros em BH passou de 1,14 para 1,72 milhão

Transporte coletivo tem queda de 40%

Enquanto o número de carros só aumenta nas ruas, a quantidade de passageiros no transporte coletivo cai. É o que mostram os dados da BHTrans no período entre 2014 e 2022, quando houve uma queda de 40% no total de pessoas transportadas por ano pelos ônibus da capital mineira – foram 448,3 milhões, contra 269,3 milhões no ano passado. Os índices foram ainda mais impactados pela Covid-19, e o sistema ainda não conseguiu recuperar a quantidade pré-pandemia, que, em 2019, era de 353,1 milhões.

O especialista em trânsito Frederico Rodrigues ressalta que esse é um problema crônico que acompanha o transporte coletivo há muito tempo, fenômeno que foi ainda mais potencializado por apps. “A cultura brasileira, aliada à qualidade do transporte coletivo, leva as pessoas a migrar para um modo individual. E, sem dúvida, a Uber é mais um ponto que tirou várias pessoas do transporte coletivo, devido ao barateamento comparado aos táxis”, argumenta.

Segundo estudo divulgado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) no fim de 2022, 63,2% da população considera o transporte coletivo urbano ruim ou péssimo. Para a coordenadora do ITDP Brasil, Lorena Freitas, esse descontentamento é um reflexo da falta, por muitos anos, de políticas públicas para o setor. “As plataformas se tornaram uma alternativa de transporte mais barata do que comprar um carro, e é acessível para uma parcela da população. Com isso, acaba cobrindo a falta que os coletivos deixam, seja pelo valor da tarifa ou pela falta de capilaridade”, explica.

“Sempre que a demanda cai, temos uma série de problemas que estão ligados à precarização do serviço, à redução ou extinção de linhas e ao aumento da tarifa, que vai fazendo com que ela fique cada vez mais inacessível”, avalia a especialista. (LM)

Apps transformam rotinas, trânsito e relações de trabalho

De 2014 para cá, BH viu a frota de carros crescer 51% e está entre os 50 piores congestionamentos de todo o mundo

■ LUCAS MORAIS

Nas ruas de Belo Horizonte, a lembrança de tempos não muito distantes ainda segue viva na memória da população. O ano era 2014, quando a chegada da Uber dava o pontapé inicial da operação dos até então desconhecidos aplicativos de mobilidade. Não demorou muito tempo para essa e outras plataformas se tornarem parte da rotina das pessoas. O principal motivo: a facilidade nos deslocamentos urbanos. “Era bem complicado, só tinha ônibus ou táxi, com um preço absurdo. Depois ficou muito mais fácil rodar pela cidade”, recorda a

assistente de saúde bucal Sandra Alves, 51. Desde a introdução dessas plataformas, a quantidade de carros na capital mineira cresceu 51%, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

De um lado, a criação de um novo ecossistema econômico no Brasil, com impactos tanto na mobilidade quanto em oportunidades de renda. Do outro, os efeitos causados no já caótico trânsito de metrópoles como Belo Horizonte e as discussões cada vez maiores sobre a precarização do trabalho.

Em 2014, eram pouco mais de 1,14 milhão de automóveis na capital mineira, número que subiu para 1,72 milhão no ano passado. Em menor ritmo, o levantamento também aponta alta de quase 30% no volume de motocicletas nas ruas (de 204.016 para 264.154).

Apesar de não ter estudos específicos que apontem a influência

dos aplicativos na frota da capital, o doutor em engenharia de transportes Frederico Rodrigues ressalta que o maior número de veículos impacta diretamente o trânsito. “Elas contribuem, sem dúvida, para a piora da operação do tráfego urbano, já que são mais carros em circulação. Com relação às plataformas de delivery, que se popularizaram muito, tendem a aumentar o índice de acidentes. As motocicletas, de forma geral, não afetam diretamente os congestionamentos, mas tendem a aumentar a quantidade de sinistros”, frisa.

SAÚDE E QUALIDADE DE VIDA. A coordenadora do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) no Brasil, Lorena Freitas, acrescenta que, mesmo antes da chegada dos apps de mobilidade, já havia uma tendência no país de mi-

gração das pessoas do transporte coletivo para o individual, inclusive das pessoas de baixa renda. “No fim das contas, vejo que é algo muito problemático, já que o aumento da frota implica em termos de saúde pública, poluição do ar, engarrafamentos e perda da qualidade de vida em função do tempo perdido”.

De acordo com um estudo da empresa de software e monitoramento Inrix, divulgado neste ano, Belo Horizonte tem o segundo pior trânsito do Brasil, atrás apenas de São Paulo. A diferença é que a capital paulista tem uma população quase cinco vezes maior.

Segundo o levantamento, o belo-horizontino fica, em média, 65 horas por ano parado em congestionamentos, com uma velocidade média dos veículos de 13 km/h nos horários de pico. Os dados ainda deixam o trânsito da capital entre os 50 piores do mundo.

ROTAS DA MOBILIDADE

ATÉ ONDE OS APLICATIVOS PODEM TE LEVAR

Jornadas são 16% mais mais longas do que prevê a CLT

Motoristas chegam a rodar até 16 horas por dia para compensar baixa remuneração; média semanal é de 51 horas

LUCAS MORAIS

Jornadas diárias de trabalho que chegam a ultrapassar 16 horas. Junto com o trânsito e conflitos com passageiros, estes são apenas alguns dos problemas enfrentados por motoristas e entregadores de aplicativos como Uber, 99, iFood e Zé Delivery entrevistados por O

TEMPO. Uma pesquisa conduzida pelo Observatório das Plataformas Digitais da UFMG, em parceria com o Ministério Público do Trabalho (MPT), revelou que, na região metropolitana de Belo Horizonte, o tempo dedicado, em média, aos apps pelos motoristas é de 51 horas semanais, 16% a mais do que a carga horária máxima de 44 horas prevista na Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

Os dados completos ainda serão divulgados até o fim deste mês, mas foram antecipados à reportagem. Segundo o grupo, foram analisados somente profissionais que

atuam com o transporte de passageiros. É o caso de motoristas como Leonardo Souza, 55, que dirige pelas ruas da capital mineira e região há quase cinco anos pelas plataformas. Todos os dias, inclusive nos finais de semana, ele costuma rodar de dez a 12 horas ininterruptas. Mesmo assim, não trocaria o trabalho por outro de carteira assinada. "Os salários (desses empregos) são muito baixos, penso em talvez fazer um concurso público", afirma.

Para ele, um dos principais desafios são os baixos valores pagos pelas empresas por cada quilômetro rodado. Com isso, para manter um

bom rendimento, a dedicação tem que ser ainda maior. "São verdadeiras esmolras, e tem muito motorista hoje em dia que não consegue dinheiro nem para a manutenção do carro. Além disso, tem o combustível, seguro e IPVA", cita.

IMPULSIONADAS PELO DESEMPREGO.

Em 2017, um dos piores anos da crise econômica brasileira, Pedro Henrique, 32, perdeu o emprego e, como alternativa, restou o cadastro nas plataformas. "Eu trabalho de seis a oito horas por dia, e a remuneração piorou bastante por causa do aumento dos nossos custos. Tam-

bém enfrente dificuldades para comer ou ir ao banheiro. Não tem um local específico", diz.

Edmarcio Lopes, 43, também começou a rodar nos aplicativos após ficar desempregado, há seis anos. Atualmente, conseguiu emprego de carteira assinada em uma funerária e, como trabalha em escala de plantões, continua como motorista. Nos finais de semana, chega a dirigir por até 16 horas. "Antes da pandemia, eu só rodava à noite, mas parei por causa dos assaltos. Às vezes, você é chamado para uma corrida, e, quando chega, não é a mesma pessoa, o que nos deixa em risco", pontua.

MAIRA CABRAL/O TEMPO

Menos de 5% dos motoristas são mulheres

Três Atrás dos volantes dos veículos de aplicativos de mobilidade, menos de 5% são mulheres. O estudo realizado pelo Observatório das Plataformas Digitais da UFMG, em parceria com o Ministério Público do Trabalho (MPT), aponta que 97,3% são homens. A pesquisa, feita com 400 motoristas da Uber, 99 e InDrive em Belo Horizonte, Betim, Contagem, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Ribeirão das Neves e Vespasiano, também revela que 64,4% são negros e 73,1% têm idade entre 30 e 59 anos.

Amanda Lemos, 43, chegou a trabalhar no ramo, mas as condições precárias fizeram a motofretista abandonar os aplicativos de delivery em 2018, quando, juntamente com outros profissionais, fundou uma cooperativa de entregas.

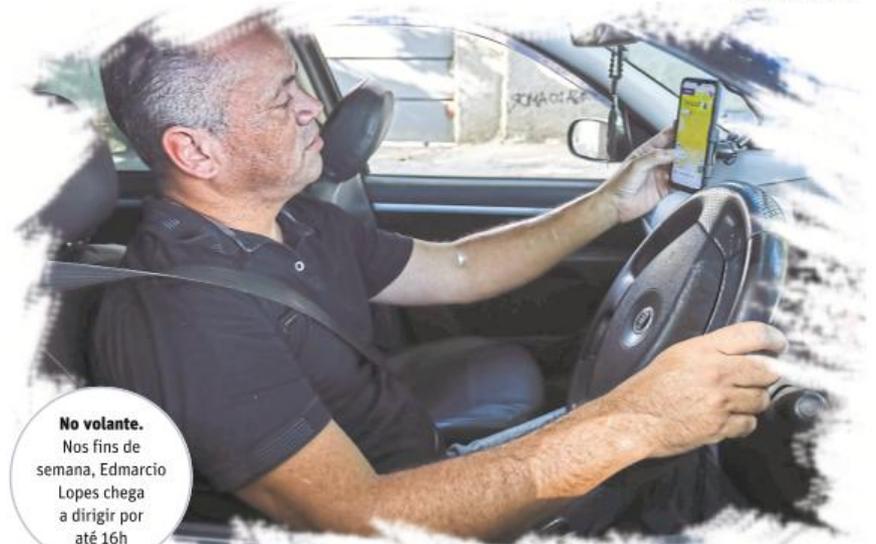
"As plataformas hoje exploram, não dão nenhum suporte. Se há algum problema, você é bloqueado, sem perguntar nada. E também trabalham com uma mão de obra que não pede nenhuma qualificação, é só você ter uma moto, uma CNH, e pode se cadastrar", explica.

Já a lei do motofretista exige mais rigor. "Para ter um certificado na BHTrans, você não pode ter nem uma pensão atrasada", conta. Mesmo assim, o maior desafio de Amanda é o preconceito. "As pessoas acham que todos que estão em cima de uma moto são bandidos", lamenta. (LM)



Delivery.
Amanda Lemos ajudou a fundar uma cooperativa de entregas

ROONEY COSTA/O TEMPO



No volante.
Nos fins de semana, Edmarcio Lopes chega a dirigir por até 16h

Falta de dados dificulta política de trânsito

Mesmo após quase nove anos da chegada das plataformas de mobilidade, a regulamentação do setor ainda não foi viabilizada. "Há uma grande perda da capacidade política de organização do tráfego no território das cidades por conta da demanda criada por esses transportes individualizados, controlados basicamente por duas grandes corporações globais. Sem obrigatoriedade de repassar dados para as prefeituras, elas não fornecem informações, e, com isso, o poder público perde a capacidade para poder planejar o trânsito. Não se sabe quantos veículos circulam, os principais deslocamentos", argumenta o geógrafo Fábio Tozli.

Ele enfatiza ainda que os aplicativos atuam na ilegalidade e dá como exemplo um caso recente: o transporte de passageiros por moto, que é proibido na capital mineira. "As empresas sempre alegam que há uma brecha legal e operam do mesmo jeito", afirma.

A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) alegou que, com relação aos valores pagos, busca equilibrar a oferta e a demanda, além de considerar a necessidade dos parceiros com a realidade econômica dos consumidores. A entidade informou ainda que cumpre a legislação brasileira, regulamentada em nível federal e, por isso, pode ocorrer "por meio de automóveis e motocicletas". (LM)

ROTAS DA MOBILIDADE

ATÉ ONDE OS APLICATIVOS PODEM TE LEVAR

EDITORIA DE ARTE / O TEMPO / ACIR GALVÃO

O PERFIL DOS TRABALHADORES DAS PLATAFORMAS

Estudo inédito mostra as características de motoristas e entregadores do Brasil

1,66 milhão de trabalhadores nos aplicativos

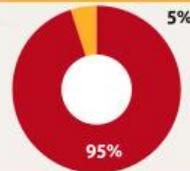
1.274.281 motoristas

385.742 entregadores

Gênero e idade

- homens
- mulheres

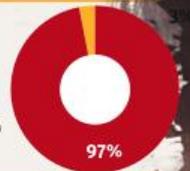
Idade média: 39 anos
Principal faixa etária: de 30 a 39 anos (38% do total)



ENTREGADORES

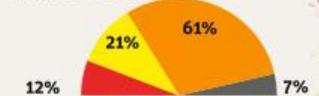
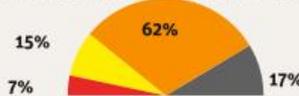
- homens
- mulheres

Idade média: 33 anos
Principal faixa etária: de 20 a 29 anos (39% do total)



Escolaridade

- Fund. incompleto
- Fund. completo
- Médio completo
- Superior completo



Raça/cor/etnia

Branco	35%
Preto	13%
Pardo	49%
Amarelo	3%
Indígena	1%

***62% são negros** (pretos e pardos)

Branco	29%
Preto	17%
Pardo	51%
Amarelo	2%
Indígena	1%

***68% são negros** (pretos e pardos)

MOTORISTA

ENTREGADORES

SITUAÇÃO ANTES DO APLICATIVO

- Primeiro emprego
- Desempregado
- Tinha o próprio negócio e abandonou
- Tem o próprio negócio e também atua nos apps
- Tinha outra atividade remunerada e abandonou para se dedicar só aos apps
- Tem uma atividade remunerada e também atua nos apps

Primeiro emprego	1%
Desempregado	43%
Tinha o próprio negócio e abandonou	6%
Tem o próprio negócio e também atua nos apps	5%
Tinha outra atividade remunerada e abandonou para se dedicar só aos apps	20%
Tem uma atividade remunerada e também atua nos apps	25%

Primeiro emprego	2%
Desempregado	31%
Tinha o próprio negócio e abandonou	3%
Tem o próprio negócio e também atua nos apps	4%
Tinha outra atividade remunerada e abandonou para se dedicar só aos apps	19%
Tem uma atividade remunerada e também atua nos apps	41%

PROPRIEDADE DO AUTOMÓVEL USADO NO TRABALHO

- Próprio e completamente pago
- Próprio e está financiado
- Emprestado
- De parente
- Alugado (empresa, frota terceirizada ou de conhecido)

Próprio e completamente pago	23%
Próprio e está financiado	54%
Emprestado	1%
De parente	3%
Alugado (empresa, frota terceirizada ou de conhecido)	19%

Próprio e completamente pago	23%
Próprio e está financiado	54%
Emprestado	1%
De parente	3%
Alugado (empresa, frota terceirizada ou de conhecido)	19%

30% foi quanto cresceu a frota de motos em BH, desde 2014, segundo o IBGE

OCORRÊNCIAS NOS ÚLTIMOS TRÊS MESES

- Acidentes
- Atos de discriminação
- Assaltos

Acidentes	15%
Atos de discriminação	14%
Assaltos	9%

Acidentes	25%
Atos de discriminação	18%
Assaltos	8%

ESTIMATIVA DE GASTOS MENSAIS

R\$ 2.491

(a maior parte com combustível, no valor de R\$ 1.941)

Motoristas sem carro próprio ainda pagam, em média, R\$ 1.953 pelo aluguel

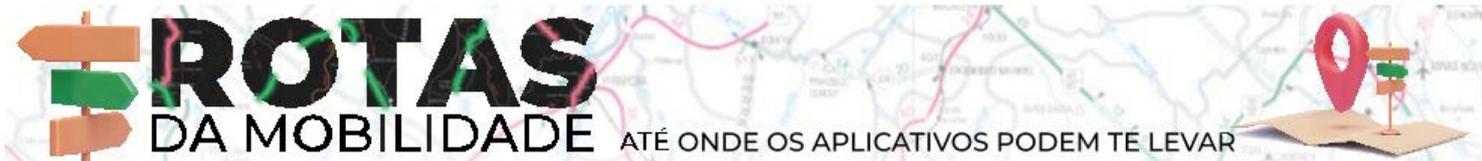
R\$ 737

51% crescimento da frota de carros em BH, desde 2014, segundo o IBGE

*DADOS SÃO REFERENTES A TRABALHADORES DAS PLATAFORMAS UBER, 99, ZÉ DELIVERY E IPOOD

CONFIRA AQUI TODO O CONTEÚDO DA ESPECIAL "ROTAS DA MOBILIDADE. ATÉ ONDE OS APLICATIVOS PODEM TE LEVAR". VEJA AS REPORTAGENS, IMAGENS, INFOGRAFIAS E MINIDOCUMENTÁRIO.





ROTAS DA MOBILIDADE

ATÉ ONDE OS APLICATIVOS PODEM TE LEVAR

FLÁVIO TAVARES

Acidentes com motos: internações quadruplicam no João XX III

Ministério da Saúde estima que, por ano, os custos gerados pelo trânsito para a sociedade sejam de R\$ 50 bilhões

geram para a sociedade chega a R\$ 50 bilhões por ano. A estimativa foi feita pelo Ministério da Saúde, que afirma que a maior perda é exatamente da produção das vítimas. Só depois é que aparecem os gastos hospitalares.

Segundo o levantamento, essas lesões foram responsáveis no Brasil em 2020, por mais de 190 mil internações em hospitais do Sistema Único de Saúde (SUS) e conveniados — destas, 61,6% eram em motociclistas.

Nos últimos três anos, o especialista em fisioterapia ortopédica e traumatológica Rodrigo Fadel percebeu um crescimento entre 30% e 40% de pacientes vítimas de acidentes automobilísticos na clínica Workout. “Isso tem relação com o aumento da frota e dos serviços. A recuperação é lenta, e quem sofre lesões ortopédicas mais graves fica, em média, de quatro a seis meses afastado”, explica Fadel.

O motoboy José Antônio Monteiro Júnior, 46, já precisou ficar seis meses afastado. Em 2019, ele sofreu um grave acidente quando estava de uma entrega no bairro Santa Agostinho. A moto furou o pneu, ele perdeu o controle do veículo e foi arremessado contra uma placa de propaganda, em um ponto de ônibus. “Quebrei 11 costelas, a clavícula, sofri fratura exposta na mão e tornozelo e perfurei meu pulmão. Quase morri, fiquei intubado por vários dias”, conta o profissional, que atua há 26 anos como motofretista.

Por sorte, Júnior pagava INSS e recebeu o benefício previdenciário no período. Mas a grande maioria dos entregadores que trabalham para plataformas, sem vínculo empregatício, não tem nenhum plano de saúde nem recolhe impostos.

Em uma pesquisa feita em Juiz de Fora, Zona da Mata, com motoristas de plataformas, 76,2% dos participantes relataram não possuir plano de saúde. E 27,2% relataram que já adoeceram ou sofreram acidentes no decorrer do trabalho. Os dados estão na dissertação de mestrado “Precarização do trabalho nas plataformas digitais: a percepção dos infoproletários na cidade de Juiz de Fora (MG)”, da auditora fiscal do trabalho Sarah de Mattos Oliveira. **(Com Cristiana Andrade e Maria Irenilda)**

■ QUEILA ARIADNE

Da chegada dos aplicativos de mobilidade, em 2014, até o ano passado, o número de internações no Hospital de Pronto-Socorro João XXIII, em Belo Horizonte, envolvendo acidentes com carros de passeio mais do que dobrou. No caso das motos, que já lotaram o trânsito muito antes, o aumento de acidentados mais do que quadruplicou neste período. Mesmo sem estratificar quantos desses casos envolvem motoristas e entregadores de plataformas, é possível traçar uma relação direta com a disparada de índices.

O gerente médico adulto do João XXIII, Rodrigo Muzzi, afirma que acidentes com motos, em geral, são mais graves. Segundo ele, os casos aumentaram muito com o crescimento do delivery, principalmente depois da pandemia, que reforçou o hábito de pedir em casa. “E a grande maioria dos pacientes acidentados tem a moto como um ganha-pão”, destaca.

De acordo com levantamento da Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (Fhemig), em 2014 o João XXIII recebeu 1.027 internações de vítimas de acidentes de motocicletas. No ano passado, foram 4.715. “Dependendo das sequelas, essas pessoas ficam muito tempo sem poder trabalhar. Então, além do impacto imediato nos custos médico-hospitalares, temos a questão da perda da produtividade, com pessoas que deixam de gerar renda e contribuir”, analisa Muzzi.

PRODUTIVIDADE COMPROMETIDA. Esse custo que os acidentes de trânsito

“A grande maioria dos pacientes acidentados tem a moto como um ganha-pão.”

Rodrigo Muzzi
Gerente médico adulto
do João XXIII

Mais risco.

Segundo o Ministério da Saúde, 61,6% dos internados estavam em motos



Um em cada quatro entregadores já sofreu acidente

Minas Gerais é o segundo Estado com maior número de solicitações para pagamento do DPVAT, atrás apenas de São Paulo

QUEILA ARIADNE

Um em cada quatro entregadores do Brasil já sofreu um acidente. O dado é de um estudo feito pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap) em parceria com a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec). Segundo a pesquisa, que considerou trabalhadores das plataformas Uber, 99, Zé Delivery e iFood, 25% dos entregadores já se acidentaram. Entre os motoristas, a taxa é de 15%.

Aos 21 anos, Roger Santos sofreu um grave acidente de moto, em agosto do ano passado. Acordou cinco dias depois, no Hospital de Pronto-Socorro João XXIII. Em 2022, essa unidade recebeu quase 5.000 vítimas como ele.

Na época, tinha cinco meses que Roger tinha se cadastrado em uma plataforma e trabalhava como entregador. O acidente aconteceu num momento de lazer, mas ele ficou 67 dias internado, sem poder

trabalhar. “Eu não tinha plano de saúde, eu não tinha seguro. Eu quebrei a tibia, a fíbula, o rádio, sofri traumatismo e ainda enfrentei uma infecção. Coloquei gaiola na perna, me achava um monstro e entrei em depressão”, conta

Após um longo processo de recuperação, Roger saiu dessa sem nenhuma sequela. Há seis meses, fez questão de voltar ao hospital para agradecer a todos que salvaram a sua vida. “Eu não estava trabalhando, estava voltando à noite e tinha bebido. Eu gostaria muito que alguém tivesse me alertado. Então, eu digo para as pessoas pensarem antes de trabalhar o tempo todo em cima de uma moto. A vida é o nosso bem maior”, desabafa.

Ele não recebeu nenhum contato da plataforma onde trabalhava. Também não pagava INSS e, por isso, não teve direito a benefício por afastamento. No começo de maio, Roger conseguiu receber o seguro por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (Dpvtat). Só de 2021 para 2022, o número de

solicitações para pagamento de indenização cresceu 325% no Brasil. E Minas é o segundo Estado com maior número pedidos: foram 29,8 mil, atrás apenas de São Paulo, com 41 mil.

A Caixa Econômica Federal, que administra esse seguro, pagou R\$ 1,3 bilhão em indenizações, 406% a mais em relação ao ano anterior, quando foram desembolsados R\$ 311,9 milhões.

De acordo com o diretor científico da Associação Mineira de Medicina do Tráfego (Ammetra), Alysson Coimbra, com o crescimento da circulação de veículos, alimentada pelo aumento de carros e motos de aplicativos, é natural que as ocorrências de trânsito aumentem.

“Isso acontece porque não existe nenhum mecanismo de política de mobilidade urbana para agregar mais trabalhadores em um trânsito que já

não tinha espaço suficiente. Então, eles passam a concorrer com área de embarque e desembarque de ônibus, de táxi, com locais reservados para carga e descarga e vagas exclusivas para pessoas com deficiência. Causa um efeito progressivo de congestionamento, e o poder público é omissivo, pois não existe sinalização para mudanças que tornem esse fluxo mais inteligente”, avalia Coimbra.

Sem política pública para os modelos que já existem, Coimbra avalia que não seja o momento ideal para a entrada de novas modalidades, como o transporte privativo de passageiros por meio de motocicletas. “A culpa não é dos motociclistas, mas dos gestores. As pessoas têm que chegar em casa, com agilidade. A população se cansou de aguardar investimentos e melhorias no transporte público. Sem melhorar a qualidade de ônibus e metrô, a tarifa continua cara, e tudo isso contribui para a precarização na forma de deslocamento”, analisa o diretor da Ammetra.

Passageira fica sem assistência após acidente

No dia 27 de abril deste ano, Marina Pereira, 27, estava atrasada para o trabalho. Para chegar mais rápido, resolveu pegar um Uber Moto. E, no meio do caminho, o piloto bateu em um carro. Mesmo machucada, ela chamou um carro de aplicativo e foi direto para o trabalho. “Na hora só queria sair dali, só pensava que não podia morrer e tinha que ir trabalhar”, lembra a gerente de contas.

Como a corrida parou no meio do trajeto, Marina recebeu uma mensagem da Uber. “Eles já me pediram para reportar acidente. Depois mandaram um e-mail, falando que tinha uma indenização de R\$ 5.000 ou, em caso de morte, R\$ 100 mil. Só que, se eu tivesse morrido, meus pais nem iam saber, né?”, conta. Ela não entrou com o processo da plataforma, porque não chegou a fazer o Boletim de Ocorrência. Agora, está buscando informações sobre o Dpvtat.

Quando chegou no local de trabalho, ela começou a sentir dores e, depois, foi ao hospital, mas não teve nenhuma assistência da Uber. “O moço ficou lá, caído, com outras pessoas ajudando. Eu não tive mais notícias”, afirma.

A reportagem entrou em contato com a Uber, informando a placa da motocicleta, mas a empresa não localizou a ocorrência. Por meio de nota, informou que todas as viagens na plataforma são cobertas por um seguro para acidentes pessoais. A empresa afirma que tentou contato com a passageira, mas não teve retorno.

A Uber recomenda a todos os parceiros que observem as orientações das autoridades de trânsito e informa que mantém um recurso para limitar o tempo online dirigido no aplicativo em no máximo 12 horas por dia.

Depois da experiência, Marina decidiu que nunca mais vai usar app de moto. “É mais barato e mais rápido, mas nenhuma economia de tempo ou dinheiro vale mais do que a nossa vida”, ressalta. (QA)



ACIR GALVÃO



Crescem as evidências de precarização do trabalho

Pesquisa Ipea/IBGE mostra que 77% dos trabalhadores de app de transporte não contribuem com INSS

■ **CRISTIANA ANDRADE**

Sentados atrás do volante do carro, pilotando uma moto ou uma bicicleta por dez a 12 horas diárias, enfrentando o caótico vaivém de carros, ônibus e pedestres nas grandes cidades. Cada vez mais o Brasil assiste ao crescimento do número de trabalhadores controlados, gerenciados e subordinados a plataformas digitais como forma de ganharem a vida.

O contingente partiu de 840 mil em 2016, para 1,7 milhão, em 2022, um aumento de 102%. E a questão mais urgente que se descortina diz respeito às condições de trabalho, principalmente sobre o que está sendo plantado hoje para ser colhido no futuro: pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostrou em fevereiro deste ano que apenas 23% dos profissionais contribuem com a Previdência Social (INSS).

“A grande questão colocada hoje é a vulnerabilidade dos trabalhadores prestadores de serviços. No longo prazo, isso traz consequências muito sérias, pois a vida segue seu curso, e há um ciclo temporal. Num futuro próximo, esses trabalhadores vão estar com demandas fruto do impacto da produtividade do trabalho, principalmente no sistema de saúde”, aponta Geraldo

Goês, especialista em políticas públicas e gestão governamental e pesquisador do Ipea.

Se 77% dos trabalhadores do estudo do Ipea/IBGE não contribuem com o INSS, além de não terem o tempo de trabalho para aposentadoria, não estão protegidos em casos de acidentes, doenças que exijam afastamento do trabalho e não podem deixar pensão por morte para dependentes. O grupo de trabalho criado pelo governo federal para debater o tema e apresentar pro-

postas possivelmente jogará luz sobre esses aspectos.

CONCORRÊNCIA COM MOTOTÁXI. Além da ausência de proteção trabalhista, a acirrada competição entre aqueles que já ofertavam o serviço de transporte de pessoas e encomendas usando o automóvel e as mudanças nos apps nos últimos anos têm desagradado cada vez mais aos profissionais.

“As alterações vêm surgindo, de vagar. Primeiro, criaram a motoen-

tregra; depois incluíram taxista no app; agora, vieram os mototaxistas, que transportam as pessoas por valores bem abaixo das corridas dos carros. Isso sem falar nas tarifas, que estão muito baixas, no combustível caro e no fim das promoções. Nem mesmo a gente entende tanta mudança”, pontua Sérgio Nascimento, presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativo e Autônomos de Minas Gerais (Asmopoli-MG).

Motorista de app há cinco anos, Nascimento relata a realidade.

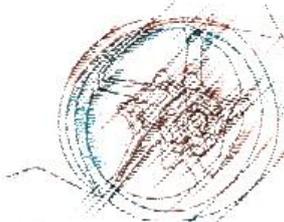
“Uma corrida do Cachoeirinha, na região Nordeste, para o centro de BH, por exemplo, custa R\$ 8, em 4 km. O app retém 20% de taxa; o motorista fica com R\$ 6,40. Se a corrida leva três pessoas, sai a R\$ 2,10 per capita, em média, enquanto o ônibus é R\$ 6. A conta não fecha. Queremos tarifa mínima de R\$ 10 e R\$ 2 por quilômetro rodado, isso é o mínimo”, diz ele, afirmando que as plataformas não dialogam nem negociam com os profissionais. A decisão é unilateral.

MAIRA CABRAL/O TEMPO

Tarifa base. Sérgio, da Asmopoli-MG: “Tarifa mínima de R\$ 10 e R\$ 2 por quilômetro rodado”



Fenômeno da ‘uberização’ extrapola setor do transporte



O fenômeno chamado popularmente de “uberização” nos idos de 2017-2018, quando os serviços de transporte de passageiros e delivery tiveram um boom no Brasil, vem mudando a forma de lidar com a legião de gente que trabalha via plataforma de aplicativos.

Antes vantajosas, segundo os próprios trabalhadores, com inúmeras facilidades, essas jornadas de trabalho hoje recebem

críticas que envolvem principalmente as questões trabalhistas e os percentuais das tarifas que repassam aos profissionais.

“Quando a Uber começou a rodar no Brasil, em 2014, tinha balinha, água e bombom. Hoje, não podemos oferecer nada ao passageiro, pois, para ganharmos algum dinheiro, descontando o combustível e a manutenção do carro, precisamos trabalhar dez horas por dia e rodar no mínimo 200 km. Teve época de ganharmos R\$ 400 ao dia sem rodar muito. Antes, eu pegava uma corrida e, se acionava outra

quando estava terminando, o aplicativo bloqueava. Hoje, Uber e 99 mudaram: não bloqueiam; o motorista escolhe a corrida que quer fazer e cancela quando quer”, relata Sérgio Nascimento, presidente da Associação dos Motoristas por Aplicativo e Autônomos de Minas Gerais (Asmopoli-MG).

Segundo Nascimento, as promoções e metas que eram um grande atrativo, sumiram. “Hoje, só aparecem quando o aplicativo percebe que o motorista não está rodando muito. Daí, lança um bônus de R\$ 50 se fizer dez corri-

das, por exemplo”, afirma.

PLATAFORMIZAÇÃO DA VIDA. Na visão do geógrafo e pesquisador Fábio Tozi, coordenador do Observatório das Plataformas Digitais da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), o processo de “uberização” não está limitado ao universo do transporte.

“A plataformação se dá em várias profissões – que podem oferecer e pegar trabalhos por aplicativos diversos – e na vida em geral. Usamos tudo via plataformas, para comprarmos comida, roupas. O fenômeno tem a ver

com as relações de trabalho que vêm sendo modificadas pelos algoritmos invisíveis e têm características definidas: se dá no espaço digital, é marcada pela ausência do chefe presente, sem normas tradicionais de trabalho, sem poder de negociação e com ‘ordens’ claras”, aponta Tozi.

Segundo ele, há plataformas de serviços de mídia e na educação, por exemplo, com aplicativos que ofertam aulas variadas a professores, ou trabalhos freelancer para jornalistas, designers e fotógrafos, onde são remunerados por hora ou por trabalho. (CA)



Cultura do ‘bico’ é realidade para muitos brasileiros

FLAVIO TAVARES/O TEMPO

Há 1,6 milhão de pessoas trabalhando para apps de mobilidade no país, diz a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia

■ CRISTIANA ANDRADE QUEILA ARIADNE

Apesar de o mundo todo debater a acentuação da precarização de trabalho envolvendo os serviços de transporte por aplicativos, no Brasil essa realidade é cotidiana para milhares de pessoas. “Aqui vivenciamos a viração, o bico, o sobreviver na diversidade e o circuito inferior da economia urbana. Os trabalhos com baixa qualificação demandam muita gente, remuneram pouco e têm a lógica de manter todo mundo trabalhando e ganhando, o que permite o funcionamento da vida social”, afirma o geógrafo e pesquisador Fábio Tozi, coordenador do Observatório das Plataformas Digitais da UFMG.

Levantamento feito pelo Cebrap para a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), que reúne empresas como 99, iFood, Uber e Zé Delivery, mostra que, de 1,6 milhão de pessoas trabalhando para apps de transporte ou entrega, 43% estavam desempregadas e 57% tinham atividade econômica antes de começar com os apps. Entre os desempregados, 26% tinham atividade e a abandonaram para ficar só no app, e 31% mantiveram sua ocupação.

“Teoricamente, esses profissionais são livres, com flexibilidade de horários, mas, pela média de horas de trabalho/dia, têm de rodar de segunda a segunda, já que a principal fonte de renda da maioria é o app. Além do custeio do carro, eles não têm pausa para comer, ir ao banheiro, e a maioria nem sabe a renda líquida. Refêns do trabalho, convivem com cancelamento, índices de performance e não conseguem se desvencilhar das plataformas, que têm várias regras, mas não uma regulamentação que os beneficie”, diz Tozi.

O pesquisador comenta que tenta obter oficialmente dados com as empresas de apps, sem sucesso. “Trabalhamos numa sombra empírica, o que nos autoriza a fazer especulações, mas reflete um problema para nós, pesquisadores, e para a sociedade, pois não sabemos a realidade desse universo”, complementa.

AÇÕES. Desde 2017, a Uber foi alvo de 3.867 colaboradores pedindo reconhecimento de vínculo trabalhista em todo o país. E quase metade (45,5%) delas foram propostas em Minas Gerais. O levantamento foi fe-

to pelo Ministério Público do Trabalho (MPT), em julho de 2022. Não há legislação que uniformize os direitos dos motoristas, entretanto a procuradora do MPT-MG Melina Fiorini Schulze destaca avanços a partir das ações.

“É comum que as empresas ofereçam acordos, pagando benefícios retroativos, desde que o motorista desista do vínculo. Mas, graças a nossas ações, muitos juízes têm percebido a prática e estão reconhecendo a relação de emprego”, celebra Melina, que representa Minas na Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (Conafret).

“Muitas plataformas se declaram intermediadoras, mas se o motorista está sujeito a obrigações e normas, então há subordinação, que configura relação de emprego”, diz Melina. Segundo ela, o que está em jogo são garantias de proteção do trabalho, salário mínimo, recolhimento previdenciário, descansos remunerados, jornadas limitadas e remuneração mais justa.



No corre. No vaivém do trânsito, trabalhadores estão cada vez mais vulneráveis

Minientrevista

Sarah de Mattos Oliveira
auditora fiscal do trabalho

Autora da dissertação de mestrado “Precarização do trabalho nas plataformas digitais: a percepção dos infoproletários em Juiz de Fora (MG)” junto à Pós-Graduação em Direito e Inovação da Universidade Federal de Juiz de Fora, Sarah de Mattos analisou a percepção dos motoristas de Uber e entregadores do iFood em Juiz de Fora, em 2021, quanto à precarização do seu trabalho e à gestão algorítmica das plataformas.

A senhora usa o conceito infoproletários. O que significa? Em resumo, infoproletários são trabalhadores que têm sua atividade realizada por meios essencialmente vinculados ao uso de novas tecnologias. Na minha pesquisa, a terminologia pretendia designar a classe de trabalhadores marcada pela presença das plataformas e dos aplicativos,

‘Gestão algorítmica tende a precarizar o trabalho’

ARQUIVO PESSOAL

atualmente alheia a direitos e garantias estabelecidos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

O que é perspectiva do capitalismo de vigilância e como dialoga com esses profissionais? A perspectiva do capitalismo de vigilância apresenta uma nova camada do capitalismo, que impõe controle e monitoramento por meio da extração dos dados, considerados a grande riqueza da atualidade. Tornamo-nos descartáveis e substituíveis após a coleta dos nossos dados, evidenciando um caráter de indiferença dessa faceta do sistema capitalista. O foco é extrair, ao máximo, as informações das experiências das pessoas, que beneficia tão somente as grandes empresas. Essa perspectiva dialoga com a realidade dos trabalhadores, pois as empresas têm interesse nos dados que eles geram e usam tais dados para afetar a remuneração, oferta e condições de trabalho, sempre a favor delas.

Como a gestão algorítmica afeta as relações de trabalho? Há uma tendência a precarizar o trabalho, pois o algoritmo visa à melhoria da performance



e do desempenho, e não à melhoria das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores.

Como auditora do trabalho, a senhora vê pontos convergentes entre quem é CLT, autônomos e autônomos digitais? Sim, observa-se uma tendência geral de intensificação da precarização do trabalho nos últimos anos, porém aqueles trabalhadores que ficam à margem da proteção social garantida pela CLT têm seu trabalho ainda mais vulnerabilizado. Essa precarização favorece a intensifi-

cação da opressão nas relações laborais. Entre os caminhos possíveis para as discussões sobre o trabalho mediado por plataformas, vejo como elemento primordial a garantia de patamares mínimos de dignidade aos infoproletários.

Quais são as perdas dessas pessoas no contexto das relações digitais? As novas formas de trabalho têm como consequência a redução do senso de coletividade, tornando-se mais difícil a organização dos trabalhadores, algo importante no cenário de intensificação da precarização do trabalho por meio da subordinação algorítmica. Além do processo de invisibilização, já que toda a intermediação da atividade é feita pela tecnologia. Além disso, o sentimento de coletividade, de pertencimento a uma categoria foi reduzido pelo trabalho individualizado entre o trabalhador e a empresa-plataforma por meio do aplicativo, e se faz urgente que seja fortalecido e ouvido, para que se resgate algo imprescindível a toda conquista histórica de direitos trabalhistas: a luta coletiva pelo trabalho digno. (CA)

Discriminação e agressões contra profissionais de apps viram rotina

FLAVIO TAVARES/O TEMPO

Casos que envolvem entregadores e motoristas escancaram mais uma face das vulnerabilidades da categoria no país

■ MARIA IRENILDA

“Eles vieram pra cima de mim, e acabei caindo no chão. Me deram socos e chutes. Chamaram minha mulher de ‘passa-fome’”. O relato é do motoboy José Antônio Monteiro Júnior, 46, agredido por clientes que se recusaram a fornecer o código solicitado para validar a entrega. A ocorrência foi no bairro Gu-tierrez, na região Oeste de Belo Horizonte, em abril.

Casos de entregadores e motoristas agredidos por clientes e passageiros no país escancaram mais uma face das vulnerabilidades da categoria que presta serviço para plataformas de mobilidade e delivery.

Há 26 anos trabalhando como motofretista, Monteiro Júnior diz que ser maltratado por clientes na hora da entrega é rotina na profissão de entregador por aplicativo, porém foi a primeira vez que sofreu um ataque físico. “Foi revoltante. Entreguei o lanche, que o iFood depois me informou ter custado R\$ 141, e eu não tinha feito nem R\$ 40 na noite. Foi muita humilhação”, desabafa o profissional.

No mesmo mês em que José Monteiro Júnior foi agredido na capital mineira, outros dois profissionais foram atacados no bairro São Conrado, na zona Sul do Rio de Janeiro. Max Angelo dos Santos e a entregadora Viviane Maria sofreram insultos e agressões pela ex-atleta de vôlei Sandra Mathias.

A mulher se incomodou com a presença dos entregadores, quando passeava com o seu cachorro, e tentou chicoteá-los com a guia da coleira do animal. O caso foi filmado e chegou à mídia, gerando indignação em grande parte da população brasileira.

Não há dados oficiais sobre o número de profissionais de aplicativos agredidos durante o trabalho no Brasil. Na percepção de Edgar Francisco da Silva, presidente da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil (Amabr), casos assim escancaram outra face das vulnerabilidades vividas por profissionais que trabalham por meio de plataformas digitais de entrega no país.

“Agressão física é algo mais recente, mas o entregador sendo maltratado, discriminado, isso sempre



Violência gratuita. José Antônio Monteiro Jr. foi agredido porque pediu código de validação da entrega

existiu”, comenta Silva, conhecido no meio como “Gringo”.

“Não sei se devido à pandemia, mas o pessoal ficou mais estressado, aos olhos deles, marginalizada e que têm o direito de tratar como querem. Estamos vendo isso acontecer muito na parte do delivery”,

Regras de segurança

Em alerta. Atualmente, os motoristas de apps têm regras de segurança, e quem não as segue pode se envolver em situações desagradáveis. Entre elas estão:

- ✓ Não transportar somente homens;
- ✓ Não fazer embarques se não é possível identificar de onde o passageiro saiu em casos de corrida no meio da rua;
- ✓ Em comunidades periféricas, não embarcar o passageiro em ruas sem saída, geralmente esperar na esquina;
- ✓ Se é uma corrida para terceiros em nome de mulher e o passageiro é homem, ela é cancelada, exceto se houver aviso prévio pelo usuário titular.

observa o presidente da Amabr.

QUEM PAGA A CONTA? As agressões ao motofretista José Monteiro Júnior e à mulher dele, que ajudava nas entregas, em Belo Horizonte, foram filmadas por vizinhos do condomínio, e o caso ganhou repercussão na mídia. Porém, um mês após o ataque, o que o profissional recebeu foram as contas dos prejuízos com o veículo avariado, dois dias sem trabalhar devido aos ferimentos na perna e traumas psicológicos.

A moto de Monteiro Júnior, jogada ao chão durante a confusão, teve a manete e a antena quebradas e o tanque amassado: um custo aproximado de R\$ 2.500. Pela entrega, o motoboy recebeu R\$ 8. Procurado pela reportagem de **O Tempo**, o iFood não se posicionou. A investigação do caso corre na 2ª Delegacia de Polícia Civil de Belo Horizonte.

SEM DIREITOS. No Brasil, entregadores e motoristas que prestam serviço para empresas de economia compartilhada, como Uber, iFood, entre outros, não têm qualquer vínculo empregatício, consequentemente, nenhum direito, apoio ou ajuda em casos como esses. As plataformas ficam isentas de arcar com prejuízos e danos sofridos pelos profissionais durante o trabalho.

Pai e filho agradem motorista por música alta do carro vizinho

Na moto ou no carro, quando o assunto é exposição à violência, as vulnerabilidades são semelhantes. Em 2019, o motorista de aplicativo Dênis José Vicente Duarte, 34, também foi agredido por dois passageiros - pai e filho - que ele levava do Mineirão, na região da Pampulha, até o bairro Cachoeirinha, na região Nordeste da capital mineira.

“Eles cismaram que a música do meu carro estava alta. Era um funk que o carro da frente tocava. Expliquei que a música não era minha e desliguei o som, que já estava bem baixo. Eles estavam exaltados e começaram a falar que motorista de app tinha que fazer o que o cliente queria”, conta o profissional.

Diante da confusão e se sentindo inseguro de prosseguir a viagem, Dênis resolveu interromper a corrida e pediu que os clientes descessem do carro. “Disseram que só iriam

descer se quebrassem minha cara. Parei, eles me atacaram - enquanto um fazia mata-leão, segurando meu pescoço, o outro me dava socos na costela e no rosto”, lembra.

REDE DE PROTEÇÃO. Na época, Dênis não sabia que havia uma rede de proteção organizada entre os próprios profissionais. Sem vínculo com as plataformas, os motoristas se reúnem em grupos, conectados em tempo real, no intuito de proteger um ao outro. “Todos os nossos carros têm rastreador e câmera, e já aconteceu de um colega ser agredido e sermos mais âgeis que a ajuda oficial”, comenta.

Um grupo de trabalho criado em 1º de maio pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem 150 dias para debater o tema e apresentar propostas de regulamentação das plataformas no país. (Cristiana Andrade)



COMO SE PROTEGER?

COMPARTILHE A VIAGEM EM TEMPO REAL

Os apps permitem que passageiros compartilhem detalhes da viagem, como trajeto e localização do veículo, com pessoas de sua confiança

GRAVAÇÃO DE ÁUDIO DA VIAGEM

Alguns aplicativos oferecem a opção de gravar o áudio durante a viagem diretamente no aplicativo. A gravação pode ser usada como evidência em caso de incidentes

SEGURANÇA PESSOAL

Além dos recursos oferecidos pelos aplicativos, é importante que os passageiros adotem medidas de segurança pessoal. Algumas delas incluem sentar-se no banco de trás; evitar compartilhar informações pessoais ou íntimas; recusar ofertas de alimentos ou balas de estranhos

MONITORAMENTO DE ROTA

Os aplicativos podem monitorar a rota para detectar mudanças bruscas de trajeto ou paradas prolongadas. Eles enviam notificação ao usuário com informações sobre as opções de segurança disponíveis

De cliente a vítima: mulheres são alvo de assédio e estupro

Plataformas criam mecanismos de segurança para intimidar casos de violência contra passageiras no país

■ MARIA IRENILDA

Para se tornar motorista de aplicativo no Brasil é simples: basta ter um carro próprio ou comprovado aluguel em empresas parceiras e ser habilitado. Porém, as facilidades que atraem trabalhadores autônomos de todos os perfis para plataformas como Uber, 99 e InDrive podem significar vulnerabilidades na segurança para quem utiliza o serviço de transporte. Principalmente mulheres. Entre março e maio de 2023, duas passageiras foram estupradas por motoristas de app na região metropolitana de Belo Horizonte — uma delas, adolescente.

A vítima de 15 anos solicitou um carro da Uber para ir de casa ao clube onde fazia aula de vôlei, no bairro Cidade Verde, em Betim, como consta no boletim de ocorrência da Polícia Militar. Ao finalizar a corrida, no estacionamento do clube, o motorista de 30 anos tentou beijá-la à força e, sob ameaças, cometeu o estupro. Após praticar o crime, o homem continuou fazendo corridas normalmente, até ser localizado e preso.

UNIVERSO DESCONHECIDO. Em Minas não há dados que apontem perfil nem número de vítimas de violência sexual em transporte via aplicativos, o que torna esse universo desconhecido. Mas uma pesquisa feita



ACIR GALVÃO

em São Paulo dá uma amostra do panorama da insegurança. O estudo, divulgado em março deste ano pela "Viver em São Paulo: Mulheres", mostra que o número de passageiras que relataram ter sofrido assédio em transporte por apps e táxi passou de 4% em 2018 para 19% em 2022. O que especialistas apontam é que os agressores se aproveitaram de vulnerabilidades da vítima — de jovens a mulheres alcoolizadas.

A delegada da Polícia Civil Renata Ribeiro, titular da Delegacia Especializada em Crimes Sexuais de Belo Horizonte, é taxativa: "Confie na sua intuição. Sentiu que o motorista está adotando uma conversa mais invasiva, fazendo perguntas mais íntimas ou tomando algum caminho que você acha suspeito, cancele a corrida imediatamente. O aplicativo também dá uma oportunidade de você acionar a polícia", orienta.

A outra vítima em Minas é motorista de app tem 18 anos. O crime ocorreu em

Ribeirão das Neves, na Grande BH. A estudante voltava da escola em um carro solicitado na plataforma 99 e, ao desembarcar do veículo, no bairro Monte Verde, foi atacada e estuprada pelo motorista de 48 anos. "Há uma tendência de tentarmos achar uma justificativa na conduta da vítima quando ocorre um crime de violência sexual contra mulheres. Mas a culpa é sempre do agressor, e não do agredido", acrescenta a delegada Renata, ao destacar a impor-

tância de se fazer a denúncia.

A policial explica que os crimes de cunho sexual podem ser variados. "Qualquer toque que não seja autorizado configura crime de importunação. O motorista não pode tocar na passageira de forma alguma. O que a gente chama de 'cantada' também pode configurar crime contra a honra. É importante reforçar que, se a vítima se sentiu incomodada com algum tipo de situação, ela deve denunciar", pontua.

EMPRESAS REPUDIAM CASOS. Em nota, Uber e 99 informaram "repudiar qualquer ato de violência" e que têm investido em iniciativas para garantir às mulheres o direito de ir e vir em ambiente seguro. Disseram que motoristas envolvidos em denúncias de assédio são banidos da plataforma. Questionadas sobre o número de motoristas assediados que foram desligados das plataformas nos últimos anos, nenhuma das empresas respondeu.

Para atenuar as fragilidades de segurança, os aplicativos de carros particulares, como Uber e 99, têm implementado recursos para proporcionar mais segurança aos passageiros nos últimos anos (veja arte ou peça). Os motoristas também contam com rede apoio entre os próprios profissionais. A maioria dos carros tem rastreador, comunicadores e câmera com gravação e transmissão em tempo real para grupos da categoria. No entanto, a falta de vínculo com as empresas, deixa lacunas que impossibilita os profissionais o acesso a ampla defesa em casos de denúncia de atentados sexuais.



Apps de mobilidade criam novos mercados

Negócios focados na locação de veículos estão entre os mais impulsionados pelo crescimento do setor

■ MARIA IRENILDA

“É o futuro da economia. Acredito que a pessoa vai ganhar pela produtividade dela”. A previsão do professor de finanças e economia Cleyton Izidoro já é realidade para quase 1,7 milhão de pessoas vinculadas a plataformas de economia compartilhada no Brasil. A chegada dos aplicativos de mobilidade e delivery, como Uber, iFood e 99, impulsionou a criação de novos mercados, transformando as relações de consumo e de trabalho.

O setor de transporte individual, por exemplo, viu surgir uma nova categoria de profissionais: os motoristas, motociclistas e ciclistas de aplicativos. A flexibilidade e o fácil acesso ao trabalho, em detrimento de garantias traba-

listas, atraem pessoas de diferentes perfis, embora a maioria seja prioritariamente do sexo masculino, com idade entre 30 e 39 anos.

LOCAÇÃO DE VEÍCULOS. As exigências são ter habilitação, carro ou moto, ou também bicicleta. E, se não tem o veículo, é possível alugar um. “Ao alugar um carro, o motorista de aplicativo passa a contar com um veículo com manutenção em dia sem a dor de cabeça de arcar com impostos e seguro, deixando de destinar parte dos rendimentos para esses gastos”, destaca João Ávila, diretor executivo da Localiza e responsável pela unidade de negócios de Ride Sharing.

Em 2021, a companhia mineira lançou um ecossistema de negócios específicos para motoristas de apps, o Zarp Localiza, aposta seguida por outras empresas de aluguel de carros, que também criaram programas voltados para esse público. O Zarp não divulgou o volume de carros alugados para apps.

Ao longo de três semanas, repórteres de **O TEMPO** conversaram com vários motoristas de apps. A maioria já tinha carro próprio ou comprou, mas muitos ainda são reféns do aluguel. Pagam entre R\$ 500 e R\$ 600 por semana. Nos meses com quatro semanas, precisam faturar alto para ganhar algum dinheiro no fim do mês, já que chegam a pagar fixo até R\$ 2.400.

ESTRATÉGIA É ESSENCIAL. A reportagem conversou com um motorista de app que preferiu não ser identificado. Ele contou que roda há menos de dois anos, mas já conquistou cinco estrelas na avaliação dos clientes e tem mais de 700 corridas no currículo. Se comparado a quem iniciou no ramo de plataformas de mobilidade há mais de cinco anos, é novato, mas usa estratégias no dia a dia para tornar o trabalho rentável. Manter o carro limpo, ser cortês com o cliente e an-

dar bem vestido são três dos itens indispensáveis na sua rotina.

“Tem muito motorista que anda de chinelo, mal cumprimenta o passageiro e anda com carro velho e sujo. E a maioria não faz o cálculo do quanto ganha no dia a dia – aluga o carro e começa a rodar. Para ser bem-sucedido nesse trabalho, tem que ter estratégia, fazer contas, saber os melhores horários para rodar, quais corridas aceitar, traçar rotas e, principalmente, saber os eventos que estão acontecendo na cidade. Senão, você fica escravo do carro e não ganha nada”, comenta o motorista.

Estudo do Cebrap para a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) estimou que a renda líquida de motoristas, considerando custos para quem 40 horas semanais, varia entre R\$ 2.925 e R\$ 4.756 por

mês; e para entregadores, entre R\$ 1.980 e R\$ 3.039. A pesquisa ouviu 3.025 motoristas e entregadores brasileiros, escolhidos de forma aleatória. Entre motoristas que só trabalham com os apps, os gastos mensais são de, em média, R\$ 2.700. Para aqueles que atuam para complementar a renda, o custo é de R\$ 2.137.

MERCADO GIGANTE. O levantamento mostrou que o mercado é potente: mais de 140 mil profissionais rodam com carro alugado. Na avaliação de Izidoro, a nova tendência tem mais pontos positivos que negativos. “A pessoa começa a ter relação dos bens que lhe servem, mas não precisa ter o bem; precisa ter acesso ao carro, não ter o carro. Isso aquece muito o mercado”, diz.

O processo de mudança nas relações econômicas e trabalho, no entanto, carece ainda de educação financeira. “Como profissional, troco minha liberdade por uma remuneração variável. Então é preciso saber que aquilo que eu ganho vai ser suficiente, conservar meu carro, pagar ativo, recuperar ativo e me manter”, acrescenta o economista.



Negócio milionário. Zarp, da Localiza, é locadora para motoristas de apps

Pesquisadores do Ipea e do IBGE analisam aspectos da chamada “gig economy”

Equipe de pesquisadores do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estudam o impacto da “gig economy” sobre os trabalhadores que atuam no setor de transportes para as plataformas no Brasil. O trabalho mais recente, intitulado “A proteção social dos trabalhadores da “gig economy” do setor de trans-

porte no Brasil”, usou dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad Contínua) do IBGE para analisar a realidade brasileira. Outro levantamento, feito em 2021, considerou dados da Pnad Covid-19.

O termo “gig economy” é usado para caracterizar relações laborais entre funcionários e empresas que contratam mão de obra para realizar serviços esporádicos e sem vínculo empregati-

cio, por exemplo, via plataformas digitais.

PRECARIZAÇÃO. “O crescimento de pessoas trabalhando via apps abre espaço para debatermos a precarização do mercado. Se, por um lado, a pessoa ganha independência ao exercer atividade laboral de forma flexível e gerando renda, por outro deixa de

ter acesso a direitos trabalhistas e proteção social definidos”, analisam os pesquisadores.

O estudo indica ainda que “o trabalho da “gig economy” não tem vantagens como direito a uma remuneração mínima, descanso remunerado, seguro-desemprego, folgas, férias, cobertura da proteção social, entre outros”.

“Estamos assistindo a uma grande transformação do merca-

do de trabalho. Não vai haver emprego para todos, e as inovações tecnológicas mostram que são cada vez mais transportadoras de mão de obra. Muitos países falam em renda mínima, mas temos de pensar em como a indústria e a “gig economy” vão remunerar esses prestadores de serviços”, diz o pesquisador do Ipea Geraldo Góes, que integra o grupo de estudos. (CA)

