

Trabalhadores do mercado de tecnologia e mobilidade urbana: motoristas de aplicativos.

¹Victor Callil; ²Monise Fernandes Picanço

^{1 e 2}Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP). Rua Morgado de Mateus, 615 – VL. Mariana, São Paulo-SP. (11)5574-0399 victor.callil@cebrap.org.br e monise@cebrap.org.br

Introdução

O mercado de trabalho vem sofrendo alterações consideráveis nas últimas duas décadas. A discussão no campo tem lançado mão de diferentes análises para explicar as novas configurações de ocupação, regulamentação, relações de trabalho, etc. Parte importante desta reestruturação está relacionada ao que tem se convencionado chamar plataforma do trabalho (ABÍLIO, 2021; GUERRA, 2020; POELL, 2020; DESGRANGES, 2020).

Uma das categorias que cresceu muito nos últimos anos foi a de motoristas e entregadores que trabalham com os aplicativos de transporte individual privado de passageiros e entregas (ANTT, 2020; ABRAS, 2020; IFOOD, 2020).

A ampliação de pessoas ocupadas nessas atividades é motivo para a existência de um campo de debates aquecido em diversos temas relacionados ao mundo do trabalho como relações trabalhistas, jornada horária, remuneração justa, etc. (ANDRÉ, 2019; BIANCHI, 2020; LIMA, 2021).

Uma miríade de estudos quantitativos e qualitativos têm sido conduzidos com o objetivo de investigar, definir e avaliar como essa categoria de trabalhadores tem se desenvolvido no país. Uma questão limitante, entretanto, é o fato de não haver dados e estudos específicos que sejam representativos para este setor. Em geral, são utilizados dados oriundos de pesquisas domiciliares (PNADc, PNAD COVID 19, POF, etc.) para se estimar o perfil dos trabalhadores e sua relação com o trabalho. É bastante frequente também o uso de técnicas de amostragem que podem produzir vieses bastante significativos como, por exemplo, coletas online em grupos de mensagem privados ou redes sociais (MORAIS et al., 2019; BESSA, 2021).

Nos últimos anos, o volume de pessoas trabalhando como motorista de aplicativo tem crescido nas cidades brasileiras. Embora este mercado seja composto por cerca de 1,3 milhão de trabalhadores, pouco se sabia sobre as características dessas pessoas.

Ainda que pesquisas oficiais (como a PNAD Contínua) captem algumas informações importantes sobre o mercado de trabalho como um todo, com alguma possibilidade de desagregação ocupacional, não havia, até então uma pesquisa de grande porte, cujo desenho metodológico tivesse sido realizado tendo como objetivo ampliar a lente sobre este público. É com base nesta lacuna que nasce nossa pesquisa.

Este estudo, realizado pelo Cebrap, em parceria com a Amobitec, permitiu aprofundar o conhecimento sobre o assunto. Embora o campo de estudos sobre o tema seja profícuo na produção de material, é muito comum lacunas informacionais serem supridas por explicações pouco representativas do universo de motoristas como um todo. Assim, a pesquisa que apresentaremos foi realizada com base em um desenho amostral probabilístico e representativo unindo as duas maiores empresas do setor: a Uber e a 99.

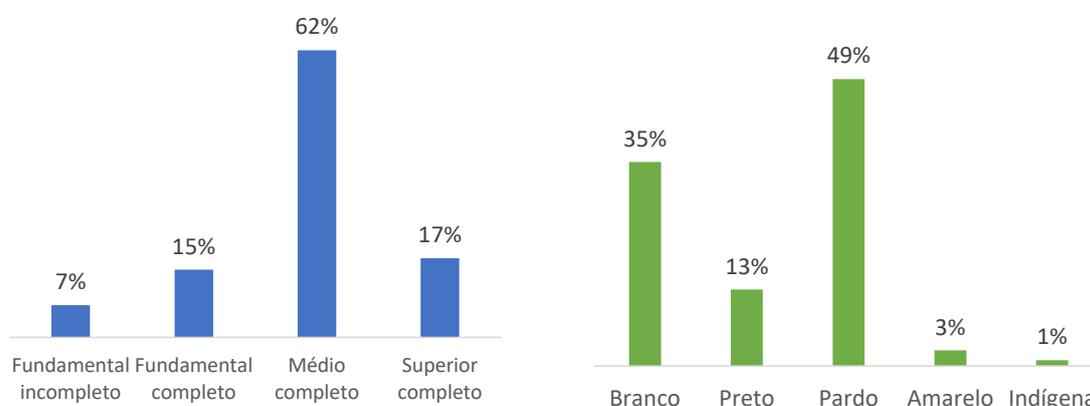
Foi desenhada uma amostra de 1.500 trabalhadores de aplicativos, com representatividade para as grandes regiões do país. Para a seleção dos entrevistados, utilizou-se uma listagem de motoristas sorteados previamente pelas empresas (com as diretrizes estipuladas pelo Cebrap). O intervalo de confiança é de 95% e margem de erro das respostas de 2,5%. Para compor o estudo, utilizamos também dados processados internamente às empresas, cujas tabelas de resultado foram enviadas ao Cebrap e ponderadas com base no *survey*. A pesquisa foi a campo entre agosto e novembro de 2022.

Perfil dos motoristas de aplicativos

Segundo os dados administrativos cedidos para esta pesquisa, o Brasil contava, no primeiro trimestre de 2023, com 1.274.281 motoristas trabalhando com os aplicativos de transporte de passageiros. A grande maioria deles (95%) se declarava como do sexo masculino e tinha idade média de 39 anos. É importante salientar que mais de 40% dos motoristas tinham 40 anos ou mais.

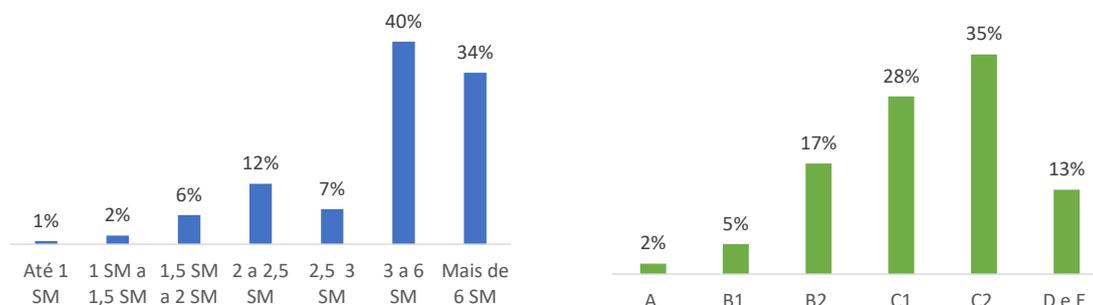
Um aspecto importante deste público é que sua escolaridade média mais alta alcançada é o segundo grau. Mais de 80% dos motoristas tem até ensino médio completo ou menos. Ou seja, trata-se de uma mão de obra pouco qualificada do ponto de vista técnico. Além disso, a metade se declarou como pardo e pouco mais de 10% como preto, coadunando com estudos que apontam para populações mais vulnerabilizadas no mercado de trabalho, a saber, pessoas mais velhas, negras e com baixa escolaridade.

Gráfico 1 – Escolaridade e cor (autodeclarada) dos motoristas de aplicativo



A renda familiar mensal média dos trabalhadores dos aplicativos de transporte de passageiros é, para a grande maioria, de até 6 salários mínimos. Mais de 60% deles está inserido na Classe C, segundo o Critério Brasil, o que está de acordo com a escolaridade observada.

Gráfico 2 – Renda familiar mensal média e Classe Social (Critério Brasil)



Os dados mostram, então, que a atividade de motorista de aplicativo de transporte de passageiros é um trabalho exercido essencialmente por homens, negros, com pouca qualificação.

Características do trabalho

Uma das justificativas que a literatura dá para a busca pelo trabalho com aplicativos é o desemprego (BEZERRA, 2019). Os dados coletados apontam para corroborar essa hipótese visto que mais de 40% dos motoristas estavam desempregados no momento em que iniciaram suas atividades com os aplicativos. Por outro lado, quase 60% deles estavam em um trabalho antes de dirigir para os aplicativos.

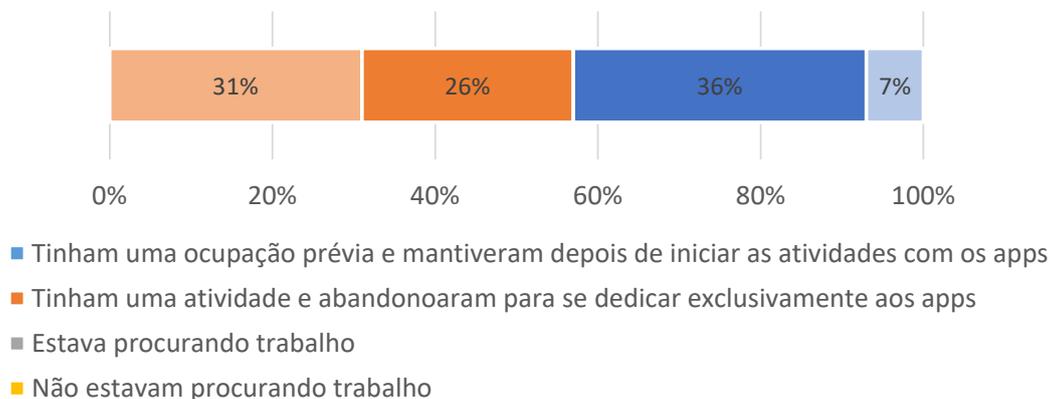
Chama atenção que mais de um quarto dos motoristas de aplicativo abandonaram trabalhos anteriores para se dedicar exclusivamente aos apps. Isso faz sentido quando consideramos ser este um público vinculado a ocupações de baixa qualificação e, portanto, menores remunerações. A despeito de eventuais jornadas exaustivas com os aplicativos, os ganhos médios estimados para esses trabalhadores em sua atividade com os apps é maior do que o observado nas pesquisas oficiais (PNAD Contínua).

Outro aspecto importante de se atentar é que quase um terço dos motoristas tinham um trabalho anterior e se mantiveram nele junto à sua atividade com os aplicativos. Ou seja, a ideia de que a entrada no aplicativo funciona como um complemento de renda parece encontrar eco nessa análise.

Gráfico 3 – Condição (exclusiva ou não) do trabalho com os aplicativos no momento da pesquisa



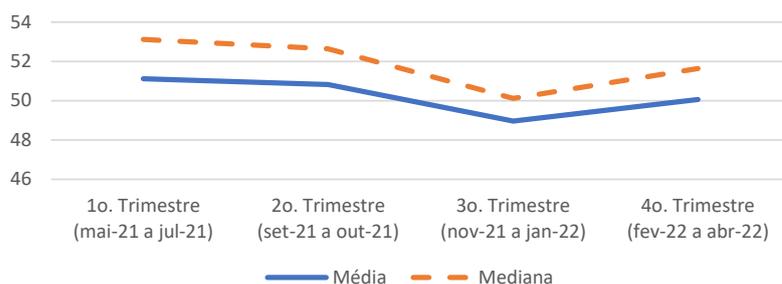
Gráfico 4 – Situação ocupacional prévia ao início do trabalho com os aplicativos



No momento da pesquisa, 63% dos motoristas trabalhavam exclusivamente para as plataformas de transporte de passageiros. Questionamos, então, se os motoristas, naquele momento, estavam buscando outros trabalhos. Neste caso, 59% não estava em busca de outros trabalhos e 24% estava em busca de outras atividades remuneradas, mas pretendia continuar trabalhando com as plataformas mesmo assim. De forma que apenas 17% estava querendo substituir o trabalho com as plataformas. Este comportamento se relaciona com o dado de que 64% dos motoristas quer continuar exercendo este trabalho.

Em relação à jornada de trabalho, foram realizadas duas análises distintas. Uma delas, diz respeito à quantidade de dias trabalhados em um trimestre. Ou seja, foram analisados dados de quantos dias os motoristas trabalhavam por trimestre. Foram considerados somente motoristas que tiveram, ao menos, uma viagem em cada um dos meses que compõem cada trimestre. Com base nos dados por trimestre entre maio de 2021 e abril de 2022, observa-se que a média é de 50 dias trabalhados. Considerando que um trimestre tem cerca de 12 semanas, a média semanal é de 4,2 dias trabalhados.

Gráfico 5 – Número médio de dias engajados pelos motoristas, por trimestre, levando em consideração somente os motoristas que tiveram viagens em todos os meses que compõem o trimestre



Outra análise realizada a partir dos registros administrativos das empresas que compõem a Amobitec foi uma estimativa de jornada de trabalho semanal dos motoristas. Vale dizer que esta estimativa é uma média, leva em consideração pessoas que possuem jornadas de trabalho exclusivamente dirigindo para os aplicativos e pessoas que trabalham apenas parte do tempo com as plataformas. Ou seja, o dado não identifica separa aqueles que possuem jornadas exaustivas e aqueles que possuem jornadas menores (menos dias da semana e/ou poucas horas por dia).

Os dados fornecidos pelas plataformas levam em consideração somente as horas e viagem. Isso porque o mesmo motorista pode estar logado em mais de uma plataforma ao mesmo tempo (e frequentemente está). Assim estimou-se 3 cenários de jornada de trabalho, considerando o tempo sem viagem em 10%, 20% e 30%. Evidentemente, o tempo no qual o motorista está disponível para viagens e fica sem corrida, pode superar essas faixas, entretanto, o cálculo das 3 possibilidades permite ao leitor fazer as próprias estimativas a partir de outros dados de tempo sem corrida encontrados em outras pesquisas. Outro ponto importante de lembrar é que o volume de viagens varia conforme um grande número de variáveis. Regiões urbanas mais complexas e conurbadas tendem a ter um volume maior de viagens, dada a natureza de seu funcionamento. Por outro lado, cidades menores ou com menor atividade urbana, tendem a ter menos viagens. A presença ou não do transporte público também pode influenciar um uso maior ou menor do serviço pelos cidadãos.

Assim, a jornada média estimada vai de 21 horas até 31 horas. Levando em consideração, vale lembrar mais uma vez, que nesta conta estão sendo colocadas no mesmo cálculo pessoas que possuem jornadas exaustivas, com mais de 8, 9 ou 10 horas e pessoas que possuem jornadas menores de 2, 3 ou 4 horas diárias.

Tabela 1 - Estimativa da jornada de trabalho com os apps dos motoristas

Mês	Estimativas de tempo médio em corrida			Jornada média semanal (proporção de tempo sem viagem)		
	Média - horas em corrida	Mediana horas em corrida	Tempo médio em corrida por semana	10%	20%	30%
mai/21	91	69	21	23	26	28
jun/21	94	71	23	25	27	29
jul/21	101	78	24	26	28	31
ago/21	101	78	24	26	28	31
set/21	96	74	23	25	28	30
out/21	101	78	23	26	28	31
nov/21	99	76	24	26	29	31
dez/21	104	81	24	27	29	31
jan/22	82	59	19	21	23	25
fev/22	89	69	23	25	28	30
mar/22	96	74	22	25	27	29
abr/22	91	70	22	24	26	28

Os motoristas gastam, em média, R\$ 2.491¹ reais para manter o seu instrumento de trabalho. Os itens que mais pesam nesse cálculo, são o combustível, com mais de R\$ 1.900 de gasto em média e o aluguel do carro (custo que cerca de 20% dos motoristas possuem), que está no mesmo patamar. É importante frisar que estes são custos aproximados, uma vez que é comum que as pessoas não registrem com exatidão seus gastos. Além disso, existem alguns custos que estão para além do trabalho com aplicativos, como o seguro ou a manutenção do veículo, que serve para o trabalho com os apps, mas também para viagens particulares do motorista. Mesmo o combustível, tendo sido questionado somente o gasto para o trabalho com os aplicativos, é possível que apresente algum desvio em relação à realidade. Entretanto, acredita-se que a tendência converge para valores médios bastante consistentes. Mais uma vez, vale lembrar que esses cálculos contemplam tanto motoristas que possuem jornada de trabalho exclusiva com os apps, como aqueles que possuem jornadas menores. Naturalmente, o primeiro grupo tenderia a apresentar custos maiores e o segundo grupo, custos menores.

Além disso, é interessante observar que os custos para a reprodução da atividade variam consideravelmente conforme a região do país. Um exemplo disso é que os custos dos motoristas na região Sudeste são 12% maiores que da região Nordeste, por exemplo e 5% acima da média nacional

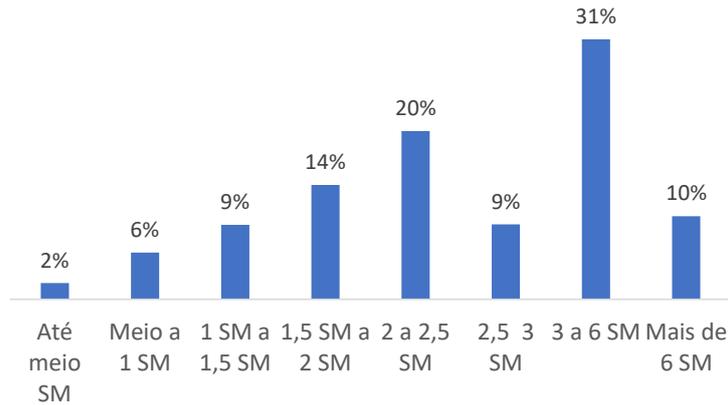
Gráfico 6 - Estimativa de gastos mensais dos motoristas



Por fim, a coleta se focou na captação e estimativa dos rendimentos dos motoristas que trabalham com os aplicativos. Quando perguntados sobre o valor dos rendimentos líquidos obtidos com os apps, 60% dos motoristas declarou obter até 3 salários mínimos com a atividade e 10% deles disseram obter mais de 6 salários mínimos dirigindo com os aplicativos. Mais uma vez, aqui, é importante lembrar que não está sendo controlada a jornada dos motoristas.

Gráfico 7 - Faixa de rendimento líquido do trabalho com os apps

¹ Valores correspondentes à data de coleta (agosto/2022)



De forma complementar e com o intuito de ampliar o espectro de análise, foi realizado um exercício para estimar o rendimento médio dos motoristas com base nos registros administrativos das empresas. Para isso, calculou-se a remuneração média por hora, assumiu-se 4 semanas compondo um mês e subtraiu-se do valor os custos de manutenção do veículo para a realização da atividade.

A tabela abaixo mostra 4 cenários: (i) tempo sem corrida zero (base de cálculo); (ii) 10% de tempo sem corrida; (iii) 20% de tempo sem corrida e (iv) 30% de tempo sem corrida. Mais uma vez, é importante lembrar que o tempo se corrida pode ser superior a 30% da quantidade total de tempo que o motorista fica disponível para os aplicativos. Isso pode variar mediante a vida urbana das cidades. Além disso, os valores correspondem a uma média de ganhos, ou seja, ele pode ser maior ou menor a depender dos preços praticados pelos aplicativos nos diferentes contextos urbanos e situações de aumento e redução de demanda. A tabela ainda apresenta dois valores para cada cenário, intervalos dentro dos quais mais de 70% dos ganhos horários dos motoristas se situam. As estimativas mostram que a variedade de ganho para uma jornada de 40 horas pode ficar entre R\$ 2.029 (pior cenário, com menor remuneração e 30% de tempo disponível para os aplicativos sem corrida) até R\$ 4.434 (melhor cenário, com maior remuneração e apenas 10% de tempo disponível para os aplicativos sem corrida).

Tabela 2 – Estimativa de ganho dos motoristas por tamanho de jornada semanal

Supondo uma jornada de 20 horas				
Remuneração por hora em corrida	R\$ 43	Considerando o valor de ganhos médios	Considerando a mediana das 2 faixas de ganhos por hora mais frequentes (graf. 34) (73% dos motoristas)	
Horas por semana	20			
Semanas no mês	4			
Custos médios de manutenção	R\$ 1.666			
Estimativa de ganhos líquidos	Por mês	Por hora	R\$ 35	R\$ 45
Tempo sem corrida 0% (base de cálculo)	R\$ 1.774	R\$ 22	R\$ 1.134	R\$ 1.934
Tempo sem corrida 10%	R\$ 1.491	R\$ 19	R\$ 915	R\$ 1.635
Tempo sem corrida 20%	R\$ 1.209	R\$ 15	R\$ 697	R\$ 1.337
Tempo sem corrida 30%	R\$ 926	R\$ 12	R\$ 478	R\$ 1.038
Supondo uma jornada de 40 horas				
Remuneração por hora em corrida	R\$ 43	Considerando o valor de ganhos médios	Considerando a mediana das 2 faixas de ganhos por hora mais frequentes (graf. 34) (73% dos motoristas)	
Horas por semana	40			
Semanas no mês	4			
Custos médios de manutenção	R\$ 2.124			
Estimativa de ganhos líquidos	Por mês	Por hora	R\$ 35	R\$ 45
Tempo sem corrida 0% (base de cálculo)	R\$ 4.756	R\$ 30	R\$ 3.476	R\$ 5.076
Tempo sem corrida 10%	R\$ 4.146	R\$ 26	R\$ 2.994	R\$ 4.434
Tempo sem corrida 20%	R\$ 3.525	R\$ 22	R\$ 2.511	R\$ 3.791
Tempo sem corrida 30%	R\$ 2.925	R\$ 18	R\$ 2.029	R\$ 3.149

Conclusão

Os dados levantados nesta pesquisa nos mostram que o serviço de transporte por aplicativos tem crescido no país. Um campo de trabalho que vem se consolidando cada vez mais. Aproveitando um exercito de mão de obra relativamente pouco qualificado e um mercado de trabalho com baixas remunerações, a prestação de serviço para as plataformas se tornou algo atraente para boa parte da população brasileira.

A pesquisa também mostrou como o desemprego foi um fator importante para o fortalecimento da atividade, uma vez que mais de 40% dos motoristas estavam desempregados antes de iniciar o trabalho com as plataformas. Entretanto, aparentemente, o trabalho não os faz querer abandonar a atividade, visto que a grande maioria quer continuar trabalhando com os aplicativos.

Em relação à jornada de trabalho e aos ganhos com a atividade, é importante salientar que esta pesquisa trouxe tanto a percepção dos motoristas sobre o tema quanto estimativas com base em registros administrativos. Elas apontam para um mesmo norte, onde boa parte deles ganha até 3 salários mínimos com a atividade. Se levarmos em consideração a remuneração média das pessoas

com escolaridade até ensino médio completo no Brasil (dado oriundo da PNADc), poderíamos dizer que dirigir para os aplicativos aumentam as chances deste público conseguir uma remuneração maior, a despeito de, muitas vezes, essa atividade ser exercida em condições controversas.

Em suma, a pesquisa mostrou que o transporte por aplicativos é um mercado de trabalho significativo para a mão de obra nacional, empregando mais de 1 milhão de pessoas. Recentemente, entidades representativas das empresas, dos motoristas e do governo têm discutido uma maneira de regulamentar a atividade, de forma a criar um ambiente regulatório mais favorável aos motoristas que, atualmente, arcam com todos os custos e riscos associados ao cotidiano de trabalho. Os dados produzidos por este estudo têm como intuito, se somar àqueles já produzidos pela extensa bibliografia do campo, buscando iluminar questões ainda pouco claras sobre este setor no Brasil.

Referência Bibliográfica

ABÍLIO, L. C., Amorim, H. & Grohmann, R. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias* 23, 26–56 (2021).

ABRAS. (2020). Vendas online crescem 73% durante a pandemia, revela estudo da Abras. Associação Brasileira de Supermercados. Acessado em: 10 mar 2023. Disponível em: < <https://abras.com.br/vendas-online-crescem-73-durante-a-pandemia-revela-estudo-da-abras/> >.

ANDRÉ, R. G., da Silva, R. O. & Nascimento, R. P. “Precário não é, mas eu acho que é escravo”: Análise do Trabalho dos Motoristas da Uber sob o Enfoque da Precarização. *Rev. Eletrônica Ciênc. Adm.* 18, 7–34 (2019).

ANTT. (2020). Regulação do transporte individual de passageiros por aplicativos. Agência Nacional de Transportes Terrestres. Acessado em: 10 mar 2023. Disponível em < http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/58266/Regulamentacao_do_Transporte_Individual_de_Passageiros_por_Aplicativos.html >.

BESSA, A. C. O perfil do motorista de aplicativo no Brasil. *Movimentação*, v. 8, n. 14, p. 24–43, 2 ago. 2021.

BEZERRA, L. E. R. O trabalho de motorista de Uber – Uma alternativa ao desemprego? *Rev. Visão Gest. Organ.* 8, 01–17 (2019).

BIANCHI, S. R., de Macedo, D. A. & Pacheco, A. G. A uberização como forma de precarização do trabalho e suas consequências na questão social. *Rev. Direitos Trab. E Política Soc.* 6, 134–156 (2020).

DESGRANGES, N. Os algoritmos do empreendedorismo: a plataformização do trabalho de entregadores de iFood. *Pensata Rev. Alunos Programa Pós-grad. Em Ciênc. Sociais UNIFESP* 9, (2020).

GUERRA, A.; D'ANDRÉA, C. Dimensões algorítmicas do trabalho platformizado: cartografando o preço dinâmico da Uber. in E-Compós vol. 24 (2021).

iFood. (2020). iFood anuncia mais de 170.000 entregadores cadastrados na plataforma. iFood. Acessado em: 10 mar 2023. Disponível em: <<https://www.ifood.com.br/noticias/ifood-anuncia-mais-de-170-mil-entregadores-cadastrados-na-plataforma>>.

LIMA, G. F. A precarização do Direito do Trabalho a partir de influências da Revolução Industrial sobre os entregadores por aplicativos no Brasil. *Laborare* 4, 6–29 (2021).

MORAES, R. B. DE S.; OLIVEIRA, M. A. G. DE; ACCORSI, A. UBERIZAÇÃO DO TRABALHO: A PERCEPÇÃO DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE PARTICULAR POR APLICATIVO. *Revista Brasileira de Estudos Organizacionais*, v. 6, n. 3, p. 647–681, 31 dez. 2019.

POELL, T., Nieborg, D. & van Dijck, J. Plataformização. *Front.-Estud. Midiáticos* 22, 2–10 (2020).