

Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos



Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos



CEBRAP

Presidência
Marcos Nobre

Diretoria Científica

Raphael Neves

Diretoria Administrativa

Graziela Castello

Coordenação

Victor Callil e Monise Picanço

Equipe

Daniela Costanzo, Juliana Shiraishi, Gabriela Trindade,
Eduardo Rumenig e Dorival Mata-Machado

AMOBITEC**Diretoria Executiva**

André Porto

Agradecimentos

Rodrigo Ferreira, Marina Merlo, Rafael Alloni,
Debora Gershon e Felipe Barolo

Revisão

Katia Cristina Fernandes

Projeto gráfico

Fernando Junqueira

Amobitec (patrocinador)

A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) reúne empresas líderes no desenvolvimento e utilização de soluções tecnológicas inovadoras de mobilidade urbana, com atuação em serviços de transporte individual e de entregas, e também no transporte rodoviário de passageiros, por meio de plataformas de intermediação de viagens de ônibus.

Cebrap (realizador)

Instituto de pesquisa científica e aplicada, fundado em 1969 por um grupo multidisciplinar de professores afastados da universidade pela ditadura militar. Carrega nas suas práticas contemporâneas a essência dos impulsos de sua criação: é um espaço de produção de conhecimento crítico e independente.

Hoje o Cebrap é um centro de pesquisa globalizado, com cerca de 40 pesquisadores permanentes e 80 associados. Encontra-se entre os principais think tanks em políticas públicas, segundo estudo da University of Pennsylvania.

Crédito de imagens

Capa foto esq.: Rowan Freeman na Unsplash / **Capa foto dir.:** Daniel Souza

A pesquisa - Objetivos e metodologia: Daniel Souza / **Perfil dos trabalhadores (survey):** Daniel Souza

Entregadores: Daniel Souza / **Motoristas:** Paul Hanaoka na Unsplash / **Considerações finais:** Zoe na Unsplash

ISBN: 978-65-86362-23-7



9 786586 362237

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Mobilidade urbana e logística de entregas [livro eletrônico] : um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos / [coordenação Victor Callil, Monise Fernandes Picanço]. -- 1. ed. -- São Paulo : Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. PDF

Bibliografia.

ISBN 978-65-86362-23-7

1. Aplicativos móveis
2. Motoristas
3. Motoristas - Educação - Manuais, guias, etc.
4. Plataforma digital I. Callil, Victor. II. Picanço, Monise Fernandes.

23-152956

CDD-629.283

Índices para catálogo sistemático:

1. Motoristas de aplicativos : Condução de veículos 629.283

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129

Lista de gráficos

- Gráfico 1** Ano de início do trabalho com as plataformas de motoristas e entregadores
- Gráfico 2** Gênero dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos
- Gráfico 3** Idade dos motoristas e entregadores trabalhadores de aplicativo
- Gráfico 4** Entregadores e motoristas de aplicativo segundo a PNAD COVID, 2020.
- Gráfico 5** Escolaridade dos motoristas e entregadores de aplicativo que não estão estudando
- Gráfico 6** Escolaridade mais alta alcançada pelos trabalhadores de aplicativo
- Gráfico 7** Raça/cor/etnia dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos
- Gráfico 8** Renda familiar mensal de entregadores e motoristas trabalhadores de aplicativo
- Gráfico 9** Entregadores e motoristas trabalhadores dos aplicativos por classe social (Critério Brasil)
- Gráfico 10** Situação prévia ao engajamento nos *apps* (motoristas)
- Gráfico 11** Tipo de vínculo na atividade prévia ao trabalho com os aplicativos
- Gráfico 12** Trabalho prévio ao engajamento com os *apps* (motoristas)
- Gráfico 13** Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos motoristas por grandes regiões
- Gráfico 14** Condição prévia e tipo de vínculo do último trabalho antes do engajamento nos aplicativos (motoristas)
- Gráfico 15** Mecanismo de engajamento (exclusivo ou não) x como operava o trabalho com os *apps* no momento da pesquisa (motoristas)
- Gráfico 16** Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas (*survey* - motoristas)
- Gráfico 17** Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas (PNAD COVID 19 - motoristas)
- Gráfico 18** Trabalho complementar ao trabalho com os *apps* (motoristas)
- Gráfico 19** Vínculo dos motoristas com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas
- Gráfico 20** Busca por outras atividades remuneradas x tipo de engajamento cotidiano (motoristas)
- Gráfico 21** Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (motoristas)
- Gráfico 22** Propriedade do automóvel utilizado para o trabalho com as plataformas
- Gráfico 23** Mecanismo de engajamento (exclusivo ou não) x tipo de posse do veículo (motoristas)
- Gráfico 24** Número médio de dias engajados por trimestre (motoristas)
- Gráfico 25** 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
- Gráfico 26** Média e mediana de horas dos motoristas, por mês, em corrida
- Gráfico 27** Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo mediante 3 cenários de tempo sem corridas (motoristas)
- Gráfico 28** Hábitos de pausa no cotidiano dos motoristas no seu dia a dia em relação ao trabalho com os *apps*

- Gráfico 29** Ocorrências com motoristas nos últimos três meses durante o trabalho com os *apps*
- Gráfico 30** Principais vantagens de se trabalhar com os *apps* (motoristas)
- Gráfico 31** Estimativa de gastos mensais e proporção dos motoristas que disseram ter gastos com cada item
- Gráfico 32** Custos associados ao veículo por grandes regiões
- Gráfico 33** Rendimento médio por hora em corrida dos motoristas entre maio/2021 e abril/2022
- Gráfico 34** Proporção de motoristas por faixa de ganhos por hora entre maio/2021 e abril/2022
- Gráfico 35** Faixa de rendimento líquido do trabalho com os *apps* (motoristas)
- Gráfico 36** Rendimento individual dos motoristas por tipo de engajamento (exclusivo ou não)
- Gráfico 37** Expectativas dos motoristas de como serão os ganhos do trabalho com os aplicativos nos próximos 6 meses
- Gráfico 38** Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores
- Gráfico 39** Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores por grandes regiões
- Gráfico 40** Condição prévia e tipo de vínculo do último trabalho antes do engajamento nos aplicativos (entregadores)
- Gráfico 41** Setor de trabalho prévio ao trabalho com os aplicativos (entregadores)
- Gráfico 42** Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas no momento da pesquisa
- Gráfico 43** Exclusividade ou não do trabalho de entregas (PNAD COVID 19)
- Gráfico 44** Trabalho complementar ao trabalho com os aplicativos (entregadores)¹
- Gráfico 45** Vínculo dos entregadores com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas
- Gráfico 46** Mecanismo de engajamento dos entregadores (exclusivo ou não) x como operava o trabalho com os *apps* no momento da pesquisa
- Gráfico 47** Busca por outras atividades remuneradas (entregadores)
- Gráfico 48** Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (entregadores)
- Gráfico 49** Volume médio de dias engajados por trimestre dos entregadores
- Gráfico 50** 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
- Gráfico 51** Média e mediana de horas dos entregadores, por mês, em corrida
- Gráfico 52** Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo mediante 3 cenários de tempo sem corridas (entregadores)
- Gráfico 53** Hábitos de pausa no cotidiano dos entregadores em seu trabalho com os *apps*
- Gráfico 54** Entregadores: ocorrências, problemas e situações enfrentadas nos últimos três meses durante a jornada de trabalho com os *apps*

1 A categoria Serviço relativo à alimentação é formada por pessoas que trabalhavam (ou ainda trabalham) em lanchonetes ou restaurantes, mas em outras funções que não a entrega.

- Gráfico 55** Principais vantagens de se trabalhar com os *apps* (entregadores)
- Gráfico 56** Principal vantagem apontada por tipo de situação ocupacional prévia ao engajamento (entregadores)
- Gráfico 57** Estimativa de gastos mensais e proporção dos entregadores que disseram ter gastos com cada item
- Gráfico 58** Rendimento médio por hora em corrida dos entregadores entre maio/2021 e abril/2022, por aplicativo
- Gráfico 59** Proporção de entregadores por faixa de ganhos por hora entre maio/2021 e abril/2022
- Gráfico 60** Faixa de rendimento do trabalho com os *apps* (entregadores)
- Gráfico 61** Rendimento individual dos entregadores por tipo de engajamento com as plataformas (exclusivo ou não)
- Gráfico 62** Ganho mensal dos entregadores com o trabalho com aplicativo por grandes regiões
- Gráfico 63** Expectativa em relação aos ganhos nos próximos 6 meses (entregadores)

Lista de tabelas

- Tabela 1** Metodologia de seleção para trabalhadores da *gig economy* na PNAD Contínua
- Tabela 2** Dados fornecidos pela Ambitec e método de cálculo da ponderação
- Tabela 3** Montante de motoristas e entregadores de aplicativo entre agosto e novembro de 2022, no Brasil
- Tabela 4** Montante de motoristas e entregadores de aplicativo em novembro de 2020, no Brasil
- Tabela 5** Montante de motoristas e entregadores da *gig economy* no quarto trimestre de 2021, pela PNAD Contínua, no Brasil
- Tabela 6** Qual série/ano estão cursando aqueles que estão estudando?
- Tabela 7** Setor onde trabalham as pessoas com ensino médio completo
- Tabela 8** Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos motoristas e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas
- Tabela 9** Percepção dos motoristas sobre a variação do volume de dias e horas trabalhadas com os aplicativos, por semana (1 – varia pouco e 5 – varia muito)
- Tabela 10** Ganhos dos motoristas por tamanho de jornada semanal²
- Tabela 11** Remuneração em função da carga horária de pessoas com o ensino médio completo
- Tabela 12** Escolaridade por tipo de engajamento (exclusivo ou não)

2 Como observado na etapa qualitativa, diferentes estratégias são utilizadas para enfrentar o tempo sem corridas. Entre elas, rodar pela região de interesse, voltar para áreas específicas da cidade ou mesmo ficar parado. Desta forma, o cálculo de tempo sem corridas estima o uso de combustível em pelo menos metade do período sem corridas.

- Tabela 13** Propriedade da motocicleta utilizada no trabalho com as plataformas
- Tabela 14** Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos entregadores e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas
- Tabela 15** Percepção dos entregadores sobre a variação do volume de dias e horas trabalhadas com os aplicativos, por semana (1 – varia pouco e 5 – varia muito)
- Tabela 16** Ganhos dos entregadores por tamanho de jornada semanal³
- Tabela 17** Última escolaridade alcançada
- Tabela 18** Exclusividade dos entregadores no engajamento no trabalho com os aplicativos por grandes regiões

3 Como observado na etapa qualitativa, diferentes estratégias são utilizadas para enfrentar o tempo sem corridas. Entre elas, rodar pela região de interesse, voltar para áreas específicas da cidade ou mesmo ficar parado. Desta forma, o cálculo de tempo sem corridas estima o uso de combustível em pelo menos metade do período sem corridas.

Sumário

1. Introdução	9
2. Metodologia	10
2.1. Notas metodológicas sobre estudos da área.....	11
2.2. Metodologia aplicada neste estudo	14
3. Perfil dos trabalhadores	19
4. Características do trabalho dos motoristas de aplicativo	29
4.1. Como os motoristas acessam o trabalho por aplicativo	30
4.2. Características ocupacionais atuais dos motoristas de aplicativo	34
4.3. Propriedade do veículo dos motoristas de aplicativo	38
4.4. Jornada de viagens dos motoristas de aplicativo	40
4.5. Cotidiano de trabalho dos motoristas com os aplicativos	44
4.6. Custos associados à manutenção do automóvel utilizado no trabalho com os aplicativos.....	47
4.7. Rendimentos do trabalho com aplicativo (motoristas).....	48
5. Características do trabalho dos entregadores de aplicativo	55
5.1. Como os entregadores acessam o trabalho por aplicativo.....	56
5.2. Características ocupacionais atuais dos entregadores	58
5.3. Propriedade do veículo dos entregadores que trabalham com os aplicativos....	63
5.4. Jornada de viagens dos entregadores	63
5.5. Cotidiano de trabalho dos entregadores	68
5.6. Custos associados à manutenção da motocicleta utilizada no trabalho com os aplicativos.....	72
5.7. Rendimento dos entregadores no trabalho com aplicativos.....	73
6. Considerações finais	81
7. Referências bibliográficas	84

1. 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 (LAPA, 2021; MANZANO, 2020). 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).

O presente estudo se soma ao campo tentando contribuir para suprir algumas das lacunas citadas anteriormente. A partir de um banco de dados de motoristas e entregadores, fornecido pelas empresas mais representativas do setor e parte da AMOBITEC (Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia), foi desenhado e aplicado um *survey* nacional com mais de 3 mil respostas que traçam o perfil desse público. Além disso, foram analisados dados administrativos relativos ao trabalho com aplicativos de 4 empresas. Esta é uma iniciativa inédita no Brasil.

Longe de negar ou se contrapor à rica discussão que o campo vem travando há anos, este estudo busca ser um instrumento de análise complementar ao que vem sendo feito por estudiosos e pesquisadores. O trabalho, além de traçar questões específicas sobre o setor, buscou também entender qual a percepção que o motorista ou entregador que trabalha com aplicativos tem sobre a sua atividade.

Por fim, esperamos que estes dados possam ser úteis para o aprofundamento de questões relativas ao trabalho de motoristas e entregadores que operam com aplicativos e que possam auxiliar na elaboração de análises e políticas para o setor, bem como na compreensão de como essa atividade se estrutura.

Este relatório está composto da seguinte maneira: depois desta introdução, temos a seção metodológica, com uma breve discussão sobre as metodologias mais comuns utilizadas no campo e, posteriormente, é explicada a metodologia da pesquisa. Em seguida, é apresentada uma análise descritiva do perfil dos trabalhadores deste campo. Na quarta parte do relatório adentraremos em análises específicas sobre os motoristas de aplicativo e, na quinta, sobre os entregadores. Por fim, a sexta etapa consiste nas considerações finais.



A pesquisa
Objetivos e metodologia

2. Metodologia

Inicialmente, apresentaremos uma discussão sobre as metodologias normalmente utilizadas para as análises de motoristas e entregadores. Estas, em geral, se utilizam de dados oriundos de pesquisas públicas realizadas pelo IBGE para compreender como o setor vem se desenvolvendo no Brasil. Além disso, nesta seção também esclareceremos a metodologia utilizada para a elaboração deste estudo, suas etapas e seu desenvolvimento.

2.1. Notas metodológicas sobre estudos da área

Analisar a categoria de trabalhadores vinculados à atividade de transporte de passageiros ou de mercadorias, por intermédio dos aplicativos é sempre um desafio. Seja por conta da indisponibilidade de dados públicos sobre o setor, seja por conta das dificuldades no desenho de uma amostragem que seja efetiva em capturar informações sobre estes trabalhadores.

Uma das fontes de dados mais utilizadas para analisar este setor é a PNAD COVID 19. A pesquisa foi a campo entre maio e novembro de 2020, durante a pandemia. Diversos autores (LAPA, 2021; MANZANO e KREIN, 2020) usam estes bancos de dados para analisar tanto motoristas quanto entregadores. Muito embora a pesquisa seja uma ótima fonte de informações (permite comparações entre setores econômicos, bem como entre diferentes ocupações), existem algumas limitações em relação ao seu uso para a análise dessas categorias específicas.

Primeiro, ela não foi desenhada tendo em vista uma análise aprofundada destes trabalhadores, e sim sobre os trabalhadores de forma geral. As categorias ocupacionais utilizadas para a análise tanto de motoristas quanto de entregadores de aplicativos não são exclusivas. O exemplo aqui é o uso da PNAD COVID 19 para a análise de motoristas e entregadores. Dentro da mesma categoria⁴ de motoristas esta ocupação está vinculada a diferentes atividades: “Motorista (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)”, e de entregadores temos “Entregador de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, IFood, Rappi, etc.)”. Importante lembrar que na PNAD COVID 19 a categoria de entregadores não separa motoristas, entregadores e ciclistas. Ou seja, ela pode estar considerando tanto a pessoa que utiliza automóvel para entregas de compras de mercado, quanto motocicleta ou bicicleta para entregas menores (remédios, refeições, etc.). Além disso, pode estar considerando pessoas que fazem entregas ou viagens de transporte individual de passageiros sem o intermédio dos aplicativos. Isso é diferente para os exercícios realizados com a PNAD Contínua.

É comum autores fazerem diferentes recortes sobre este público. Lapa (2021), por exemplo, adiciona em suas análises a categoria “Motoboys” (selecionando aqueles sem carteira). Já Manzano e Krein (2020) fazem a análise com-

⁴ Dentro da variável C007C da PNAD COVID 19 entre maio e novembro de 2020.

parando com os dados da PNAD Contínua. Ambos os autores reconhecem em seus trabalhos os limites analíticos para este recorte de trabalhadores dentro dos bancos de dados das PNADs, tanto COVID 19 como a Contínua. Além disso, a forma como os valores “missing”/NA são tratados pode dar resultados bastante distintos. Lapa (2021, p. 3), por exemplo, inclui na sua análise aqueles que não responderam à questão sobre carteira assinada (assumindo, assim, que eles não têm)⁵.

Vale dizer também que a PNAD COVID 19 foi a campo em um momento extremamente atípico. É possível que determinadas ocupações tenham flutuado muito entre o ano de 2020, estopim da crise sanitária, e 2021/2022, quando a pandemia foi se encaminhando para um quadro mais controlado. A pergunta sobre ocupação que menciona os aplicativos, seja de entregas, seja de transporte privativo de passageiros, entretanto, só figura no questionário da PNAD COVID 19, que foi a campo por 7 meses, entre maio e novembro de 2020. Assim, é muito importante que comparações e análises sejam realizadas levando em consideração estes fatores, tanto metodológico, entre diferentes autores, quanto do contexto no qual a sua coleta foi a campo.

Como dito anteriormente, outro recurso utilizado para a mensuração do setor é a análise sobre a PNAD Contínua por meio do cruzamento de variáveis específicas que selecionam um público que se aproxima dos trabalhadores de aplicativo. Isso pode ser visto nas publicações de Carta de Conjuntura do IPEA (GÓES, 2021 e 2022). Mais uma vez, a imprecisão no detalhamento do campo de atuação dos trabalhadores (citado pelos próprios autores), acaba forçando a uma análise que envolve um grupo de motoristas e entregadores provavelmente mais amplo do que os que trabalham com os aplicativos. Os próprios autores ressaltam que o recorte escolhido por eles para a elaboração das análises diz respeito aos trabalhadores da *gig economy*, que extrapolam os limites daqueles que trabalham com os *apps*.

“O conceito de *gig economy* abarca as diversas formas de trabalho alternativo, englobando desde a prestação por serviços por aplicativos até o trabalho de freelancers, podendo ser pensado como um arranjo alternativo de emprego. Basicamente, podemos supor que a *gig economy* possui estas características: i) ausência de vínculo formal na relação de trabalho (como a carteira de trabalho assinada); ii) possibilidade de prestação de serviços para vários demandantes; e iii) jornada esporádica de trabalho.” (GÓES *et al.*, 2021, p. 2)

5 Isso pode trazer um viés significativo para a análise, uma vez que a proporção de “não resposta” é bastante alta nas três categorias analisadas pelo autor: “Motoboys”, “Motorista (de aplicativo, de taxi, de van, de mototáxi, de ônibus)” e “Entregador de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, iFood, Rappi, etc.)”. Desconsiderando os pesos, a taxa de não resposta para cada uma dessas categorias é, respectivamente, de 57%, 53% e 36% na edição da PNAD COVID 19 de novembro de 2020.

Para efeitos de acompanhamento do crescimento do setor, bem como a tendência de aumento ou redução no volume de pessoas empregadas neste ramo de trabalho com aplicativos, o exercício em questão parece bastante efetivo. Entretanto, para informações mais específicas sobre jornada de trabalho e remuneração, os dados utilizados podem apresentar alguns ruídos que dificultam a análise sobre os trabalhadores que atuam com os *apps*. Para a elaboração de suas análises, Góes *et al.* (2021 e 2022) fazem um cruzamento entre algumas desagregações da CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) e da CBO (Classificação Brasileira de Ocupações). Da CNAE, separam as seguintes categorias:

Tabela 1 Metodologia de seleção para trabalhadores da *gig economy* na PNAD Contínua

Classificação de pessoas ocupadas nas categoria transporte de passageiros e transporte de mercadorias, na PNAD Contínua

		Ocupação		
		8322 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	8321 - Condutores de motocicletas	9331 - Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços
Atividade	49030 - Transporte rodoviário de passageiros	Transporte de passageiros	Transporte de passageiros	-
	49040 - Transporte rodoviário de carga	-	Transporte de mercadorias	Transporte de mercadorias
	53002 - Atividades de malote e de entrega	-	Transporte de mercadorias	Transporte de mercadorias

Fonte: GÓES *et al.*, 2022.

Assim, analisam aqueles que trabalham com transporte rodoviário de passageiros e conduzem automóveis, taxis, caminhonetes e motocicletas, mas não têm carteira assinada (motoristas). E, também, analisam aqueles que trabalham com transporte de carga e atividades de malote e de entregas, de motocicleta ou veículos acionados a pedal ou braços, sem carteira assinada (entregadores).

Muito embora esse recorte certamente abarque os motoristas e entregadores de aplicativo, ele igualmente inclui uma quantidade de trabalhadores que exercem essas funções e não estão vinculados às plataformas, seja porque elas não operam na cidade onde eles estão presentes, seja porque eles não se associaram a elas. Esse controle não é possível ser feito com os dados que a PNAD Contínua nos oferece. Isso pode apresentar distorções em relação a diversas variáveis como jornadas, rendimentos, etc., caso assumíssemos que estes dados se referem exclusivamente ao mercado de trabalho dos aplicativos de passageiros e entregas, algo que, como dito anteriormente, os próprios autores não fazem.

Por fim, além das questões de temporalidade (no caso da PNAD COVID 19) e de categorização, temos ainda algumas questões que se mostram como dificul-

tadoras da análise deste setor, que é o fato de a PNAD produzir dados com base na resposta dos entrevistados. Ou seja, não são as empresas de um determinado setor que estão informando qual a sua atividade econômica e quantas pessoas estão envolvidas em sua atuação. Trata-se de uma categorização de atividade econômica que vem à *posteriori* da informação do entrevistado, o que também pode ocasionar em alguns vieses.

O ideal, neste caso, seria uma análise nos moldes daquelas realizadas com os dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) (ABDAL *et al.*, 2019; ABDAL *et al.*, 2016; GUIMARÃES *et al.*, 2017). Ali, os dados se originam das declarações das empresas, que informam o setor econômico em que atuam, número de empregados que possuem, remuneração, etc. Estas informações são mais precisas, pois pautam as questões fiscais que incorrem sobre a empresa. Na economia de plataforma, entretanto, onde os aplicativos se colocam como intermediadores entre o trabalhador e o objeto de seu trabalho, atribui-se um caráter autônomo à atividade. Ou seja, é um mercado de trabalho que não pode ser analisado utilizando-se as bases de vínculos formais da RAIS (onde constam somente os vínculos com registro em carteira ou estatutários)⁶.

Assim, o trabalho aqui apresentado, longe de negar a importância ou a legitimidade dos estudos que têm se debruçado sobre os dados públicos para a elaboração de análises sobre o campo, busca complementar e aprofundar determinadas questões a partir de uma metodologia de coleta e análise de dados que é especificamente voltada para este mercado de trabalho.

Vale lembrar, no entanto, que as plataformas possuem tecnologia suficiente para, junto às autoridades competentes, criar mecanismos para a aferição dos dados de dimensionamento deste mercado de trabalho, envolvendo tanto motoristas como entregadores. Informações sobre quantas horas ficam logados, quantas horas em corrida, ganhos relativos ao trabalho, etc. Por mais que estes dados, como vimos e veremos ao longo deste estudo, possam também apresentar limites em sua análise, são uma alternativa interessante para dimensionar o tamanho do setor em termos de geração de atividade econômica e renda.

2.2. Metodologia aplicada neste estudo

Este estudo se utiliza tanto de dados primários, a partir de coleta com motoristas e entregadores, além de registros administrativos e dados secundários oriundos tanto da PNAD COVID 19, como da PNAD Contínua. Para os momentos em que utilizarmos a PNAD COVID 19 nos comparativos ao longo deste relatório, utilizamos apenas as respostas válidas. Ou seja, ignoramos *missings* e não respostas. Além disso, foram utilizadas apenas duas categorias da variável C007. Para motoristas, consideramos a categoria “Motorista (de aplicativo, de táxi, de van, de mototáxi, de ônibus)”, e para entregadores “Entregador de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, iFood, Rappi, etc.)”. Isso porque,

6 Questões sobre as diferenças observadas entre os dados obtidos via RAIS e via PNAD ou PNAD Contínua podem ser vistos em Corseiul *et al.*, 2019 e De Negri *et al.*, 2001.

pelo fato de a PNAD COVID 19 ter uma amostragem nacional e ser composta por cidades com diversas características em todo o Brasil, muitos entrevistados que entram na categoria “Motoboy” podem atuar em cidades que sequer têm serviços de aplicativos disponíveis, ou a proporção de uso deles não atinge a totalidade dos entregadores. Assim, consideramos apenas aquelas categorias nas quais os aplicativos são citados.

Aproveitando o ensejo de esclarecer as categorias da PNAD COVID 19 utilizadas para este trabalho, esclarecemos também outros termos utilizados ao longo deste relatório:

- **Motorista:** Motoristas que trabalham com aplicativos de transporte privado de passageiros.
- **Entregadores:** Para este relatório só estamos considerando o universo de pessoas que executam o trabalho de entrega, por intermédio dos *apps*, utilizando motocicleta. Ou seja, não estão sendo contemplados na análise entregadores que realizam entregas de bicicleta, a pé ou qualquer outro modo de transporte.
- **Horas em viagem:** Leva em consideração a quantidade de tempo transcorrido entre o aceite da corrida pelo motorista ou o entregador e sua finalização no aplicativo.
- **Horas logadas:** Quantidade de tempo na qual o entregador ou o motorista faz o *login* no aplicativo e permanece logado, independentemente de estar em uma corrida ou não.
- **Tempo sem corridas:** Quantidade de tempo que os motoristas ou entregadores estão logados nos aplicativos de transporte de passageiros ou entregas, mas não estão em corrida. Ou seja, o tempo de espera entre a finalização de uma corrida e o aceite da próxima.
- **Horas trabalhadas:** Quantidade de tempo que o motorista ou entregador considera que está trabalhando, independentemente de estar logado nos *apps* de transporte de passageiros ou entrega. Isso inclui as horas em viagem, as horas logadas e o tempo sem corridas. Além disso, pode incluir também outros trabalhos (remunerados ou não) em que os motoristas ou entregadores estejam envolvidos.

Assim, as análises desta pesquisa contaram com diversas fontes de informações. A primeira delas são os dados oriundos de registros administrativos. A partir de conversas com as empresas participantes da AMOBITEC foi acordado que elas processariam dados relativos aos dias e às horas em viagem dos trabalhadores e seus ganhos. Os dados foram processados internamente às empresas e repassados para o CEBRAP já em formato de tabela final. Posteriormente, os resultados do processamento dos registros administrativos foram ponderados com base no peso que cada empresa apresentou no *survey*⁷. Ou seja, foi obser-

7 Vale apontar que esse processo foi realizado sem que as empresas tivessem acesso aos dados umas das outras.

vada a proporção de trabalhadores engajados em cada empresa ou em mais de uma delas. Os dados foram, então, ponderados com base nesta distribuição. Três métodos de cálculo foram utilizados, conforme explicita o quadro abaixo:

Quadro 1 Métodos de cálculo para ponderação dos registros administrativos fornecidos pela Amobitec

$$\text{Método A} = \left[\begin{array}{c} \text{Média} \\ \text{Empresa A} \end{array} * \text{Share} \begin{array}{c} \text{único} \end{array} \right] + \left[\begin{array}{c} \text{Média} \\ \text{Empresa B} \end{array} * \text{Share} \begin{array}{c} \text{único} \end{array} \right] + \left[\begin{array}{c} \text{Soma da médias} \\ \text{das duas empresas} \end{array} * \text{Share} \begin{array}{c} \text{Dual} \\ \text{Appers} \end{array} \right]$$

$$\text{Método B} = \left[\begin{array}{c} \text{Média} \\ \text{Empresa A} \end{array} * \text{Share} \begin{array}{c} \text{único} \end{array} \right] + \left[\begin{array}{c} \text{Média} \\ \text{Empresa B} \end{array} * \text{Share} \begin{array}{c} \text{único} \end{array} \right] + \left[\begin{array}{c} \text{Média entre as} \\ \text{médias das} \\ \text{duas empresas} \end{array} * \text{Share} \begin{array}{c} \text{Dual} \\ \text{Appers} \end{array} \right]$$

$$\text{Método C} = \frac{\begin{array}{c} \text{Média} \\ \text{Empresa A} \end{array} + \begin{array}{c} \text{Média} \\ \text{Empresa B} \end{array}}{1 + \text{Share} \begin{array}{c} \text{Dual} \\ \text{Appers} \end{array}}$$

Onde:

- Média Empresa A: Média dos dados referentes à Empresa A.
- Média Empresa B: Média dos dados referentes à Empresa B.
- *Share único*: Proporção de motoristas ou entregadores que, em seu trabalho com os aplicativos, se dedicam somente àquela empresa.
- *Share Dual Appers*: Proporção de motoristas ou entregadores que, em seu trabalho com aplicativos, atuam com as duas empresas da pesquisa (Uber e 99 ou iFood e Zé Delivery). Este dado foi captado por meio do *survey* telefônico com os trabalhadores, detalhado mais adiante nesta seção metodológica.

Abaixo apresentamos a tabela dos dados processados para a elaboração deste relatório e o método de ponderação empregado para o cálculo de cada um deles.

Tabela 2 Dados fornecidos pela Amobitec e método de cálculo da ponderação

Dados fornecidos pela Amobitec	Método de ponderação
Média e mediana de horas em viagem por mês	A
Média de dias trabalhados com os aplicativos por trimestre (dias onde a pessoa registrou ao menos 1 viagem)	B
Média de dias trabalhados com os aplicativos por trimestre desconsiderando abandono da atividade (ou seja, considerando somente pessoas que fizeram ao menos 1 viagem em cada mês que compõe o trimestre)	B
Renda Bruta média por hora (já desconsiderando os descontos do <i>app</i> , se houver, e incluindo gorjetas e promoções)	B
Faixa de ganhos por hora (já desconsiderando os descontos do <i>app</i> , se houver, e incluindo gorjetas e promoções)	B
Número total de pessoas trabalhando com os <i>apps</i>	C

Os dados foram ponderados desta forma porque, para o caso das horas em viagens por mês, supõe-se que, via de regra, enquanto o trabalhador está em corrida com um aplicativo, ele não está executando uma corrida com outro. Logo, faz sentido que a média seja composta pela média oriunda do *share* exclusivo de cada empresa somando-se com o *share* dos *dual appers* com a soma dos dois aplicativos existentes na pesquisa.

Já para a média de dias trabalhados, bem como a renda bruta média por hora em viagem e a faixa de ganhos, optou-se por somar a média dos exclusivos de cada empresa, ponderando pelos seus respectivos *shares* e, para os *dual appers*, tirar a média simples dos ganhos entre as duas empresas e multiplicando pelo *share* dos *dual appers*. Isso porque a média de ganhos em viagem, bem como a média de dias trabalhados, não são dados cumulativos. Ou seja, se a pessoa logar nos 2 aplicativos num mesmo dia, o número de dias trabalhados deve permanecer 1 e não 2. O mesmo vale para a remuneração bruta por hora em viagem. Como estamos trabalhando com um dado setorial, se somássemos os dados de média de ganhos por hora em viagem dos *dual appers*, estaríamos “dobrando” os ganhos por hora em viagem deste grupo, assim, o mais adequado é manter a média simples e ponderá-la pelo *share* de *dual appers*.

Por fim, o número total de pessoas trabalhando com aplicativos considera a soma dos trabalhadores exclusivos de cada aplicativo no numerador e, no denominador, a proporção de *dual appers* observada no *survey* acrescido de 1. Ou seja, ao acrescentar o *share* de *dual appers* no denominador 1, estamos aumentando este denominador de forma a compor uma divisão que reduza da soma dos números brutos dos aplicativos a proporção de *dual appers*.

O recorte temporal dos registros administrativos analisados compreende o período transcorrido entre 01/05/2021 e 30/04/2022. A seleção sobre quais dados seriam processados e repassados foi fruto de diversas discussões entre CE-BRAP e representantes das empresas na AMOBITEC, de forma que, por um lado,

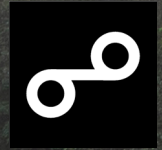
os dados viabilizassem uma leitura e análise pertinente ao desenho setorial da atividade e, de outro, não ferissem questões estratégicas competitivas da atividade das empresas, considerando que são empresas que competem entre si, e nem implicações relacionadas à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

A terceira etapa contou, por fim, com a coleta primária desta pesquisa. Foi desenhada uma amostra representativa para o setor. As entrevistas foram divididas em 4 grandes regiões (i) Norte+Centro-Oeste, (ii), Nordeste, (iii) Sudeste e (iv) Sul, de forma que toda a coleta tem leitura tanto para o Brasil como para cada uma dessas grandes regiões. Para a distribuição proporcional das entrevistas, utilizamos como base a pesquisa da PNAD COVID 19.

A partir da lista aleatória de motoristas e entregadores fornecida pelas empresas da AMOBITEC, foi realizado o sorteio dos grupos e os trabalhadores foram entrevistados por telefone. Tendo em vista a rotatividade desta atividade econômica, foi solicitado que as empresas enviassem dados relativos a motoristas e entregadores que realizaram pelo menos uma corrida/entrega com os aplicativos nos últimos 15 dias antes da extração. Foram realizadas 1.507 entrevistas com entregadores e 1.518 entrevistas com motoristas, totalizando 3.025 entrevistas. O intervalo de confiança dos dados é de 95% e o erro amostral tanto para motoristas como para entregadores é de 2,5%.

O questionário durou entre 12 e 15 minutos de aplicação e contou, em sua grande maioria, com perguntas fechadas (mais fáceis para a aplicação via telefone). Vale destacar que questões relativas a rendimento foram coletadas por faixas, o que ajuda a reduzir a não-resposta, que poderia ser ainda mais potencializada por conta do meio de aplicação. É importante destacar que o instrumento foi composto por 38 perguntas e a coleta se deu entre agosto e novembro de 2022.

Por fim, salientamos que a pesquisa que originou este relatório é mais ampla do que os dados aqui apresentados. Além da coleta e análise de dados quantitativos primários e secundários, é composta também por uma etapa qualitativa. Os dados qualitativos são abordados em um relatório à parte que compõe esta publicação. Por vezes, faremos menção a ele ao longo do texto, quando os achados qualitativos ajudarem a explicar fenômenos quantitativos aqui expostos.



Perfil dos trabalhadores

3. Perfil dos trabalhadores

O trabalho com os aplicativos, embora seja uma atividade econômica recente, é bastante consolidado, tendo em vista tanto o número de trabalhadores envolvidos quanto o crescimento deste contingente nos últimos anos (MANZANO, 2021)⁸. Aspectos específicos deste setor, como facilidade de entrada e início do trabalho com as plataformas, associados a questões estruturais do mercado de trabalho (informalidade, inclusive com aumento recente, desemprego, etc.) fizeram com que dirigir para transportar passageiros ou mercadorias (alimentos, medicamentos, compras, etc.), se tornasse uma função comum no mercado de trabalho brasileiro (BEZERRA, 2019; OLIVEIRA, 2020).

Os registros administrativos da Amobitec para o período que compreende os meses de agosto a novembro de 2022 apontam para um contingente total de motoristas e entregadores de quase 1,7 milhão de pessoas. Os motoristas que fizeram alguma viagem para transportar passageiros neste período chegam a quase 1,3 milhões de pessoas, e de entregadores que carregaram alimentos, bebidas, compras ou remédios passam dos 380 mil.

Tabela 3 Montante de motoristas e entregadores de aplicativo entre agosto e novembro de 2022, no Brasil

Categoria	Número de trabalhadores
Motoristas de aplicativos	1.274.281
Entregadores de aplicativos	385.742

Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Aqui é importante a análise comparada do contingente de trabalhadores deste setor com a PNAD COVID 19, na sua edição de novembro/2020, que indicava que o mercado era formado por pouco mais de 700 mil entregadores e 2 milhões motoristas. Como dito anteriormente, na seção de metodologia, essas categorias são bastante imprecisas em separar apenas os motoristas e entregadores que trabalham, de fato, com aplicativos.

Tabela 4 Montante de motoristas e entregadores⁹ de aplicativo em novembro de 2020 no Brasil

Categoria	Número de trabalhadores
Motoristas de aplicativos	2.046.942
Entregadores de aplicativos	700.291

Fonte: PNAD COVID 19, novembro, 2020.

- 8 A despeito das limitações relacionadas à PNAD Contínua para análises específicas para o setor, discutidas anteriormente, Manzano (2021) nos mostra como o contingente de trabalhadores envolvidos na atividade de transporte de passageiros e entregas de mercadorias cresce consideravelmente desde 2016, época em que as plataformas começaram a operar no país.
- 9 Para os entregadores que trabalham com o iFood não foram considerados os Operadores Logísticos (OL), isso porque eles atuam a partir de um regime distinto. São trabalhadores contratados por empresas parceiras do iFood com jornadas fixas de trabalho.

Embora as temporalidades dos dados, bem como os mecanismos de coleta, sejam bastante diferentes, o que impossibilita uma comparação direta entre os dois resultados (motivo pelo qual optou-se em mostrá-los em tabelas separadas), as disparidades observadas chamam a atenção. A pesquisa pública apresentou uma quantidade de motoristas 61% maior que os registros administrativos, e de entregadores, 82% maior.

Já os dados relativos aos trabalhos que utilizam a PNAD Contínua parecem tender a subdimensionar o setor. Em Góes (2022), por exemplo, são registrados 945.508 motoristas de aplicativos e 322.799 entregadores. São números bem mais próximos da realidade observada nos registros administrativos da Amobitec, mas ainda assim, um pouco distantes da realidade apresentada. Vale lembrar, entretanto, que Góes (2022) se refere a uma categoria mais ampla de *gig economy*, que extrapola os limites de trabalhadores vinculados necessariamente aos aplicativos. Ainda assim, o autor registra 26% menos motoristas e 16% menos entregadores do que os registros da Amobitec. Lembrando também da diferença de temporalidade entre os dados.

Tabela 5 Montante de motoristas e entregadores da *gig economy* no quarto trimestre de 2021, pela PNAD Contínua, no Brasil

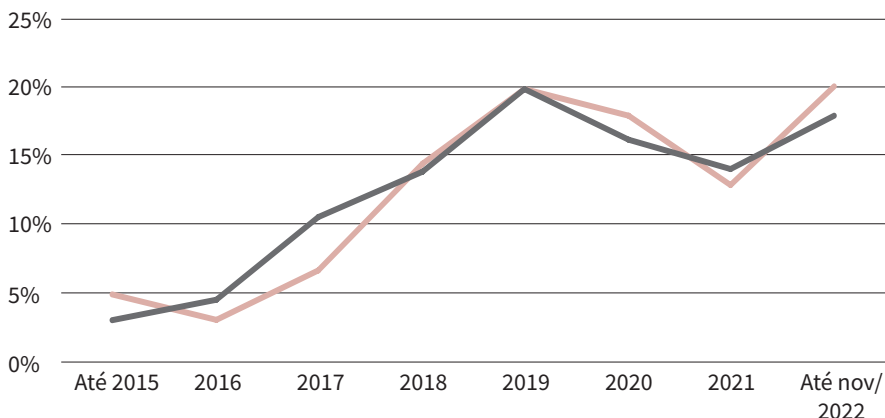
Categoria	Número de trabalhadores
Motoristas de aplicativos	945.508
Entregadores de aplicativos	322.799

Fonte: Góes (2022).

É importante reforçar ainda que a Amobitec é formada pelas maiores empresas atuantes tanto no setor de transporte privado de passageiros quanto de entregas por aplicativo. Para este trabalho, especificamente, foram utilizados dados oriundos da Uber, do iFood, da 99 e do Zé Delivery. A chance de os registros administrativos estarem representando de maneira fidedigna o montante de trabalhadores em atividade no setor é grande.

Sobre o início do crescimento do setor, o ano de 2019 parece ser decisivo para a entrada tanto dos motoristas como dos entregadores que trabalham com aplicativos no Brasil. Em ambos os grupos, praticamente 70% dos trabalhadores iniciaram nos aplicativos a partir desta data. Vale lembrar que estes dados dizem respeito àqueles que responderam ao *survey* desta pesquisa. No período analisado, o mercado certamente sofreu flutuações em função das crises econômica, política e sanitária que se instalaram.

Gráfico 1 Ano de início do trabalho com as plataformas de motoristas e entregadores

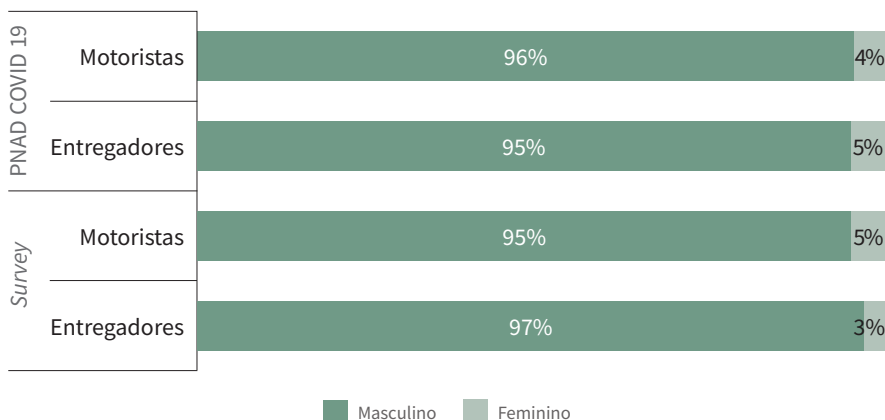


Fonte: Survey, 2022.

Entregadores Motoristas

O perfil social identificado entre os trabalhadores é bastante homogêneo, configurando uma participação quase total de pessoas do sexo masculino. Este quadro pode estar associado a um fenômeno já bastante conhecido nos estudos a respeito de mercado de trabalho, no qual determinadas ocupações tendem a ter uma frequência maior ou menor de um gênero específico, podendo ser traçada tamanha segregação aos papéis de gênero enraizados na sociedade (BRUSCHINI, 2007; MADALOZZO, 2010; GUIMARÃES *et al.*, 2016). Vale lembrar também que a distribuição de gênero observada pela PNAD COVID 19 é praticamente igual àquela observada no *survey* conduzido para este estudo.

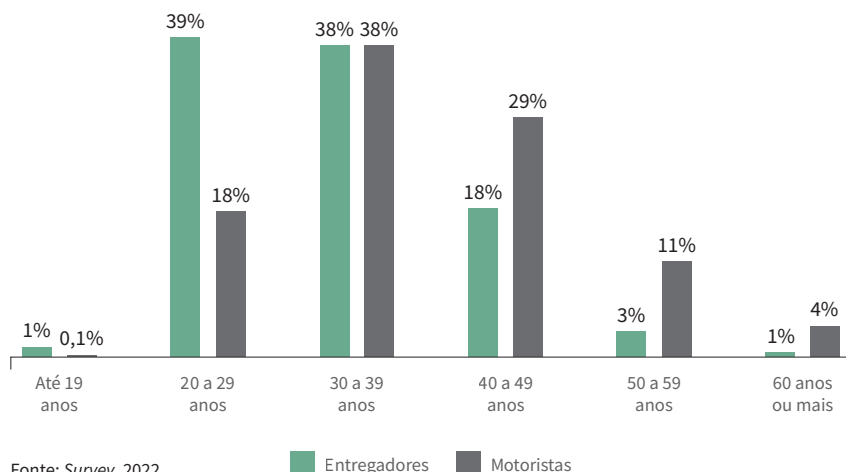
Gráfico 2 Gênero dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos



Fonte: Survey, 2022 e PNAD COVID 19, edição de novembro de 2020.

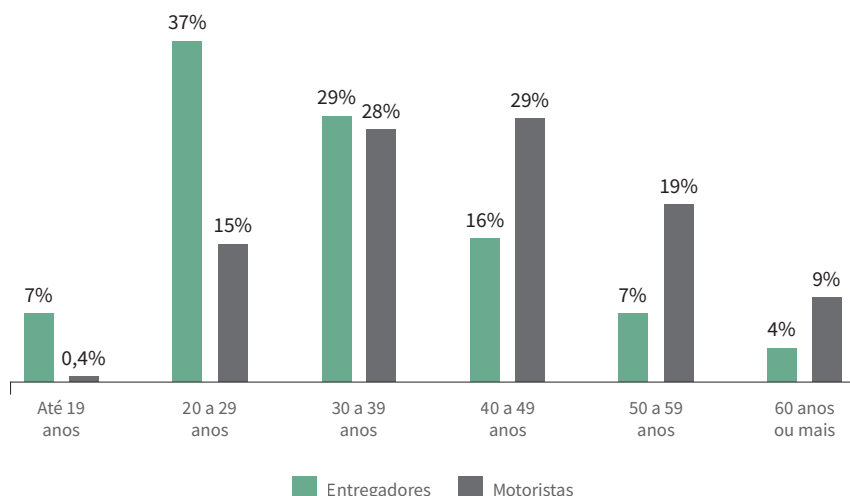
Quando observamos a questão da idade, podemos identificar uma diferença mais evidente. Enquanto a média de idade dos entregadores é de 33 anos, entre os motoristas a idade média é de 39 anos. No gráfico abaixo podemos ver essa diferença entre as faixas etárias. Quase 40% dos entregadores têm até 29 anos, 45% dos motoristas têm 40 anos ou mais.

Gráfico 3 Idade dos motoristas e entregadores trabalhadores de aplicativo



O mesmo dado analisado via PNAD COVID 19 apresenta algumas diferenças na distribuição das faixas etárias e nas médias. Pela pesquisa do IBGE, os entregadores têm a mesma média etária dos entregadores captada no survey, 33 anos. Já os motoristas são um pouco mais velhos, com média de 43 anos. Além disso, a faixa dos 30 a 39 anos é sensivelmente menor na pesquisa pública, compensada por aumentos na faixa de 50 a 59 anos. Mais uma vez, vale ressaltar as diferenças metodológicas observadas, em especial o fato de a PNAD não separar o tipo de veículo que faz a entrega (tampouco a intermediação ou não de algum aplicativo), enquanto o survey aplicado para este estudo obedece a amostras específicas de entregadores e motoristas trabalhadores de aplicativos.

Gráfico 4 Entregadores e motoristas de aplicativo segundo a PNAD COVID 19, 2020.



Fonte: PNAD COVID 19, edição de novembro 2020.

Ao nos atentar a questões relativas à educação, os dois grupos têm uma proporção muito parecida de trabalhadores que estão estudando (10% entre entregadores e 12% entre motoristas). Dentro desse grupo, mais de 80% estão em nível de algum curso superior. Entender essa variável é importante para dimensionarmos a proporção dos motoristas e entregadores que estão, de alguma forma, investindo em sua qualificação. A idade média deste público é de 29 anos entre os entregadores e de 35 anos entre os motoristas. Este é um aspecto inovador deste estudo, uma vez que pesquisas oficiais, como a PNAD COVID 19, por exemplo, por conta de seus objetivos, coletam o investimento em educação apenas para pessoas com até 29 anos¹⁰.

Tabela 6 Qual série/ano estão cursando aqueles que estão estudando?

Está cursando:	Entregadores (10% do total)	Motoristas (12% do total)
Fundamental	1%	1%
Médio	14%	5%
Superior	73%	78%
Pós-graduação	12%	17%

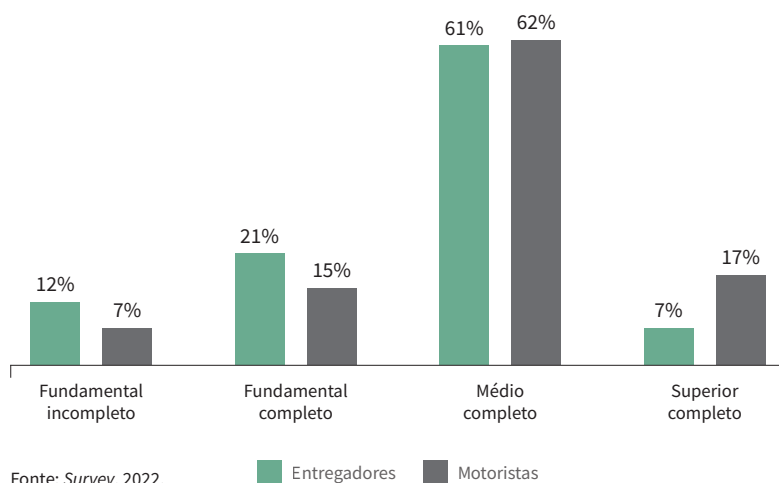
Fonte: Survey, 2022.

Já entre aqueles que não estão estudando, o ensino médio completo é a escolaridade com maior frequência nos dois grupos. Embora a distribuição seja relativamente parecida, chama a atenção a maior proporção de motoristas com

10 Ao menos na edição de novembro de 2020, pessoas com mais de 29 anos não responderam a essa questão.

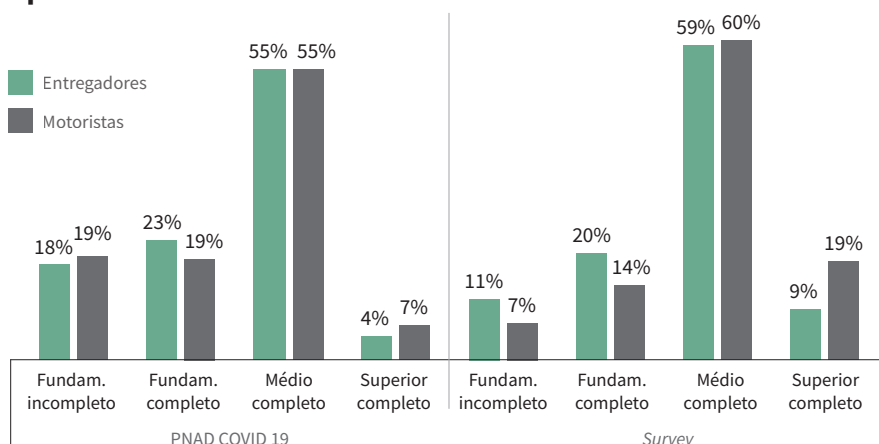
ensino superior (10 p.p.). Por outro lado, quando observamos trabalhadores com fundamental completo ou incompleto, entre os entregadores eles são mais representativos (33% contra 22% entre os motoristas). Ou seja, a escolaridade tende a ser menor entre entregadores, tanto entre os que ainda estão estudando quanto entre aqueles que já não estudam mais.

Gráfico 5 **Escolaridade dos motoristas e entregadores de aplicativo que não estão estudando**



Quando analisamos os dados sobre a escolaridade mais alta alcançada, podemos pensar em alguns comparativos com as bases oficiais. O gráfico abaixo mostra a mesma agregação tanto pelos dados da PNAD COVID 19 como pelo *survey* aplicado. A tendência de concentração é a mesma para os dois grupos. A maior parte tem como escolaridade mais alta o ensino médio. Entretanto, os dados mostram que a dispersão pelas outras faixas de escolaridade apresenta diferenças importantes. Primeiramente, uma maior proporção de motoristas e entregadores com ensino superior captados pelo *survey* trabalhando com os aplicativos. Já a amostra da PNAD COVID 19 registra uma concentração de quase um quinto dos trabalhadores dessas categorias com fundamental incompleto. Mais uma vez, essa é uma diferença que pode estar refletindo questões metodológicas entre as duas pesquisas, onde o *survey* aplicado foi desenhado tendo como referência este mercado de trabalho e a PNAD COVID 19 o Brasil como um todo. A diferença observada é importante pois, mesmo obedecendo às mesmas tendências, uma escolaridade maior pressupõe um volume de trabalhadores mais qualificados do que se espera em uma análise que seja feita exclusivamente com os dados oficiais.

Gráfico 6 Escolaridade mais alta alcançada pelos trabalhadores de aplicativo

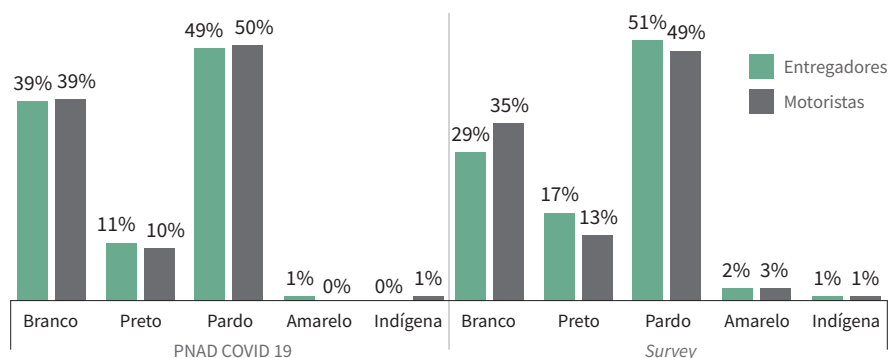


Fonte: PNAD COVID 19, edição de novembro 2020 e Survey, 2022.

No que diz respeito à variável de raça, a distribuição entre os dois grupos é bem parecida, sendo que mais de 60% em ambos se declara preto ou pardo, com maior proporção destas categorias entre os entregadores (68% contra 62%). A diferença na proporção entre aqueles que se declaram brancos também é significativa (6 p.p. a mais entre os motoristas).

Quando observamos o dado de raça comparando o *survey* com os dados da PNAD COVID 19, o primeiro aponta um contingente de pretos e pardos significativamente maior entre os entregadores (se comparado com a categoria de entregadores), bem como uma proporção menor de pessoas que se autodeclaram brancas. Entre os motoristas, as diferenças entre as duas pesquisas são menores. Mais uma vez, a diferença na maneira como as informações são coletadas e o público que abarca cada categoria, em cada pesquisa, é um ponto que precisa sempre ser levado em consideração.

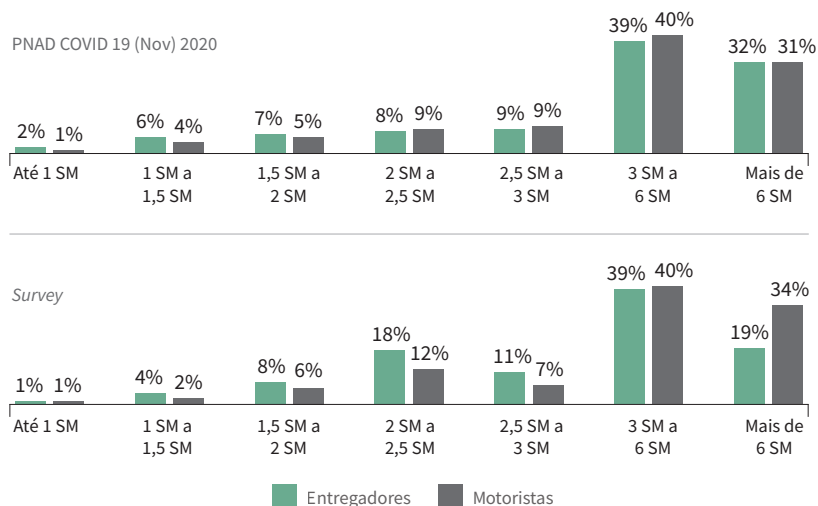
Gráfico 7 Raça/cor/etnia dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos



Fonte: PNAD COVID 19, edição de novembro 2020 e Survey, 2022.

Por fim, podemos observar que as diferenças nas variáveis de renda e classe social entre os dois grupos também são relevantes no sentido de traçar o seu perfil. Enquanto entre os entregadores quase 60% possuem renda familiar mensal acima de 3 salários-mínimos, entre os motoristas mais de 70% têm essa renda, com quase 35% de pessoas entre as que dirigem automóveis com essa renda acima de 6 salários. Uma comparação com os dados da PNAD COVID 19 mostra um comportamento, para os motoristas, parecido com o do *survey*. Já entre os entregadores, na pesquisa pública, existe uma diferença significativa na distribuição dos dados, especialmente entre aqueles que têm renda domiciliar/familiar entre 2 SM e 2,5 SM mais de 6 SM. Isso pode se dar em função de a categoria de entregadores que, como discutido anteriormente, é conceitualmente diferente em ambas as pesquisas. Além disso, a diferença na temporalidade de coleta das respostas também pode exercer influência neste caso.

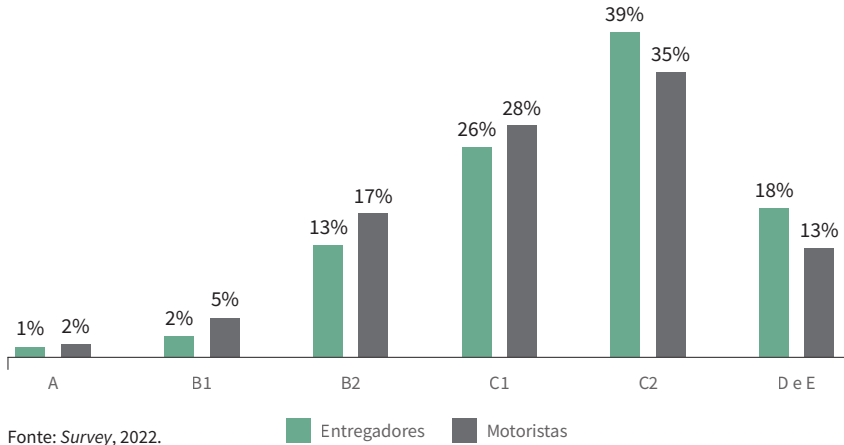
Gráfico 8 Renda familiar mensal de entregadores e motoristas trabalhadores de aplicativo



Fonte: PNAD COVID 19, edição de novembro 2020 e Survey, 2022.

A divisão por classes sociais do Critério Brasil acompanha as variáveis socioeconômicas analisadas até aqui, de modo que os entregadores apresentam proporção levemente maior de pessoas dentro de estratos mais baixos da classificação. Enquanto mais de 80% dos entregadores estão na classe C ou inferior, entre os motoristas essa proporção é de pouco mais de 75%. Por outro lado, enquanto um quarto dos motoristas estão na classe B ou superior, entre os entregadores, essa proporção é de pouco mais de 15%.

Gráfico 9 Entregadores e motoristas trabalhadores dos aplicativos por classe social (Critério Brasil)



De maneira geral, ao analisar o perfil dos trabalhadores de aplicativo podemos, então, resumir que quase a totalidade dos trabalhadores são homens. Entre motoristas, tendem a ter em média quase 40 anos, escolaridade de nível médio, com uma proporção de pessoas com ensino superior acima de 15% e maioria negra, com proporção de brancos acima de 30%. Já os entregadores são mais jovens, com idade média de menos de 33 anos, com maior proporção de fundamental incompleto e completo, embora a maioria com ensino médio completo e a maioria negra, com menor proporção de brancos, se comparado aos motoristas. Em ambos os grupos prevalecem pessoas da classe C (com mais de 60% em cada um deles), sendo que o restante entre entregadores tende a se concentrar em classes mais baixas e, entre motoristas, em classes mais altas.



Motoristas

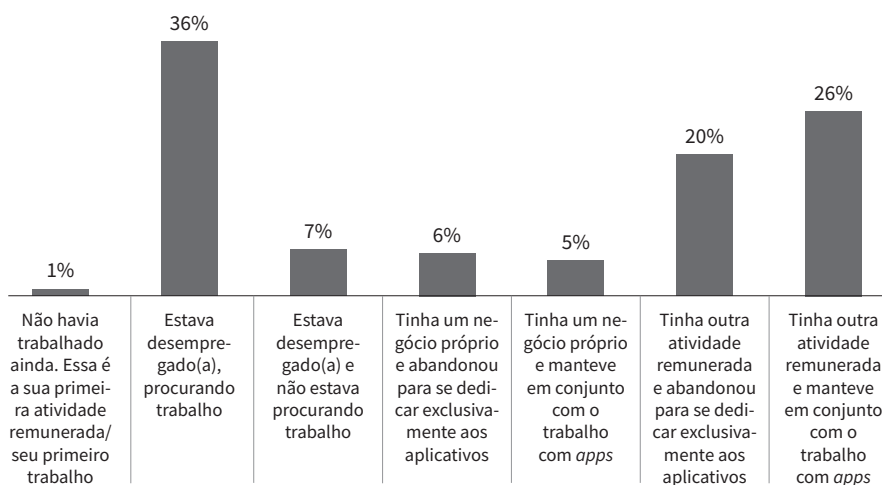
4. Características do trabalho dos motoristas de aplicativo

Nesta seção do relatório, trataremos dos motoristas que trabalham com os aplicativos de transporte de passageiros. Questões relativas à trajetória prévia ao engajamento, ganhos, custos, dificuldades e vantagens de se trabalhar com as plataformas. Assim como feito na seção anterior, serão utilizados tanto dados colhidos no *survey*, como dados oriundos de pesquisas oficiais (como a Pnad Covid 19 e a Pnad Contínua), além de registros administrativos cedidos pela Amobitec. Vez por outra, também, serão adicionados às análises achados referentes à etapa qualitativa deste trabalho, publicada em um relatório à parte.

4.1. Como os motoristas acessam o trabalho por aplicativo

Entender as situações e condições em que os motoristas acessam o trabalho por aplicativo ajuda a contextualizar seu engajamento. Quando observamos a situação ocupacional prévia dos motoristas, verificamos que mais de 40% estavam desempregados (procurando ou não emprego). Mais de 25% tinham um negócio ou outra atividade e abandonaram para se dedicar exclusivamente aos aplicativos. Por outro lado, mais de 30% tinham uma ocupação prévia ao engajamento e mantiveram depois de iniciar as atividades com os *apps*.

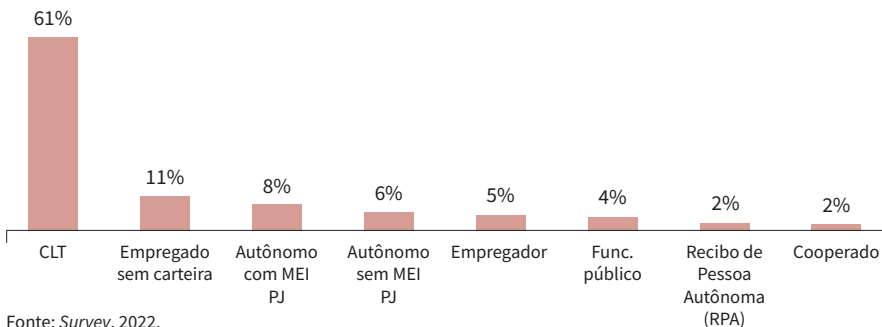
Gráfico 10 Situação prévia ao engajamento nos *apps* (motoristas)



Fonte: Survey, 2022.

A maior parte (61%) dos motoristas tinha uma atividade econômica antes de iniciar o trabalho com aplicativos e estava empregada formalmente em regime CLT. Essas pessoas abandonaram ou mantiveram este trabalho junto com os aplicativos. Mais de 20% eram autônomos ou empregados informais.

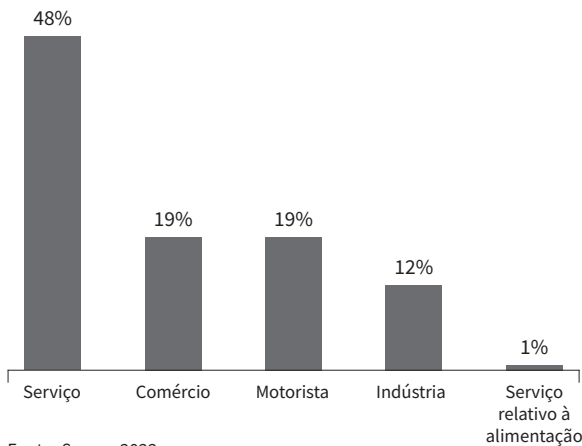
Gráfico 11 Tipo de vínculo na atividade prévia ao trabalho com os aplicativos



Fonte: Survey, 2022.

Metade dos motoristas tinha no setor de serviços a sua ocupação prévia ao engajamento no trabalho com as plataformas. É interessante notar que menos de 20% já eram motoristas, podendo, inclusive, ter sido taxistas antes de aderir ao trabalho com os apps.

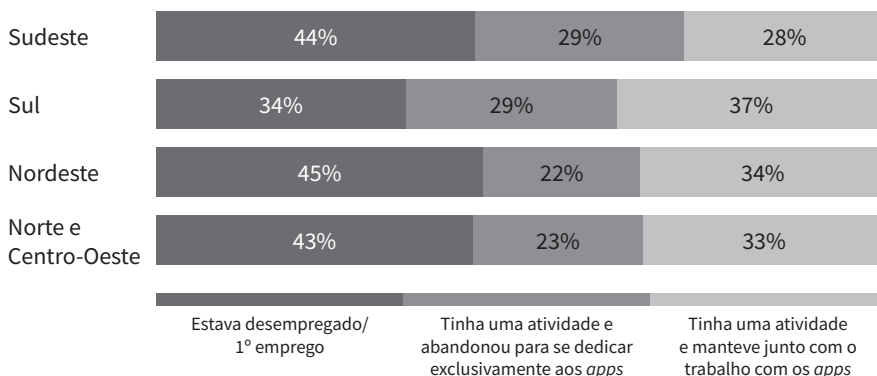
Gráfico 12 Trabalho prévio ao engajamento com os apps (motoristas)



Fonte: Survey, 2022.

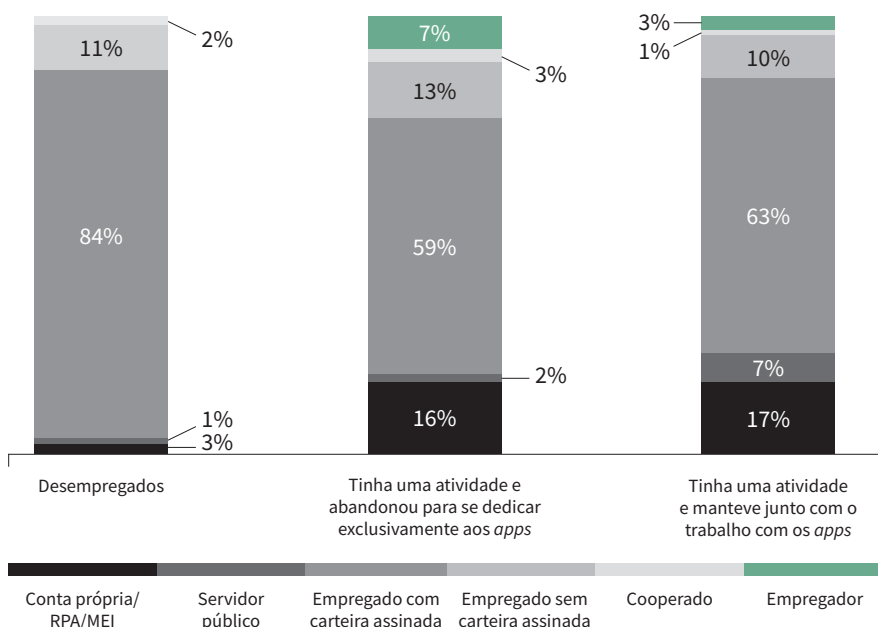
Quando observamos essa análise dentro de grandes regiões, verificamos que o desemprego é a situação prévia mais frequente entre os motoristas em 3 dos 4 estratos regionais que compõem a análise. Este movimento, hipotetizado por especialistas, especialmente para motoristas com maiores níveis educacionais (NERI *apud* CARDOSO, 2022), tem sua maior incidência na região nordeste. A última tem o maior volume de pessoas desempregadas antes de iniciar o trabalho com as plataformas, contrastando com as regiões sul e sudeste, que possuem a maior proporção de pessoas que abandonaram as atividades anteriores para se dedicar exclusivamente aos aplicativos.

Gráfico 13 Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos motoristas por grandes regiões



Ao separar a amostra de motoristas em 3 grupos: (i) Desempregados, (ii) Tinha uma atividade e abandonou para se dedicar exclusivamente aos *apps* e (iii) Tinha uma atividade e manteve junto com os *apps*, podemos notar que a maioria das pessoas declarou estar em um emprego com registro em carteira antes de trabalhar com os aplicativos. Mesmo entre aqueles que tinham uma atividade econômica e abandonaram para se dedicar exclusivamente aos aplicativos, boa parte estava em um trabalho registrado em carteira. Isso pode estar associado a insatisfações relacionadas ao mercado formal de trabalho que, de alguma forma, o trabalho com aplicativos tende a reduzir ou eliminar (hierarquia, horários fixos, etc.), a despeito da ausência de benefícios trabalhistas que o trabalho com os aplicativos pode representar. Esse grupo de motoristas representa 16% do total da amostra.

Gráfico 14 Condição prévia e tipo de vínculo do último trabalho antes do engajamento nos aplicativos (motoristas)



Fonte: Survey, 2022.

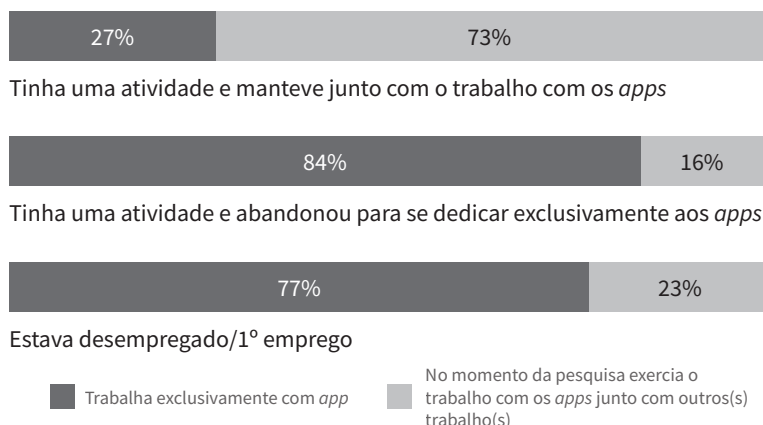
Embora possa parecer contraintuitivo, à primeira vista, que um contingente significativo de pessoas abandone um trabalho registrado em carteira para se dedicar exclusivamente aos aplicativos, é importante lembrar que mais de 60% dos motoristas possuem até ensino médio. Apesar da ausência dos benefícios trabalhistas e seguridade social da CLT, os rendimentos obtidos no trabalho com aplicativos são maiores do que aqueles obtidos em ocupações com esse nível de escolaridade¹¹. Além de este ser um argumento utilizado pelos próprios motoristas na etapa qualitativa deste projeto, uma análise comparativa entre a renda declarada por eles para esta pesquisa e os dados da PNAD Contínua em relação aos ganhos por escolaridade mostra a possibilidade de um rendimento superior no trabalho com os aplicativos. Tendo em vista o aspecto urgente da necessidade de ganhos (pagar as contas), a possibilidade de uma ampliação de ganhos, ainda que sem os recursos e benefícios da CLT, acaba sendo um atrativo para muitos dentro desse mercado.

É importante analisar a variável de tipo de engajamento atual (exclusivo ou não) em razão do tipo de vínculo prévio ao engajamento com aplicativos. Aqui, é interessante observar que o grupo que predomina entre os motoristas é aquele que estava desempregado antes de entrar nos apps e tinha como única atividade

¹¹ Este é um tema que será abordado de maneira mais aprofundada neste relatório.

de econômica a atuação junto aos aplicativos. Dos 43% de desempregados antes do engajamento nos *apps*, menos de um quarto tem mais de uma atividade econômica atualmente. Uma análise de razão de chances mostra que aqueles que estavam desempregados previamente ao engajamento têm 3 vezes mais chances de ter nos *apps* a sua única atividade econômica.

Gráfico 15 Mecanismo de engajamento (exclusivo ou não) x como operava o trabalho com os *apps* no momento da pesquisa (motoristas)



Fonte: Survey, 2022.

Assim, o que podemos perceber é que o desemprego parece exercer um papel importante para aderência dos trabalhadores a prestação de serviços como motoristas com os aplicativos. Além disso, tanto aqueles motoristas que tinham uma atividade e abandonaram para se dedicar exclusivamente aos *apps*, como aqueles que mantiveram a atividade junto com o trabalho com as plataformas, a grande maioria era CLT. Ou seja, é um mercado que tinha um enquadramento prévio vinculado a um emprego com registro em carteira bastante alto.

4.2. Características ocupacionais atuais dos motoristas de aplicativo

Esta seção é dedicada a entender como se dá a vinculação dos motoristas com o trabalho por aplicativo. A proporção daqueles que trabalham exclusivamente com os *apps*, quais são os seus vínculos de trabalho fora da plataforma e qual a intenção de continuar trabalhando com as plataformas no futuro.

A maior parte dos motoristas que trabalham com *apps* atua exclusivamente com as plataformas, muito embora quase 40% exerçam essa atividade de maneira concomitante com outros trabalhos. Este pode ser considerado um número elevado para uma categoria de trabalho que pode servir como única fonte de

renda. Como veremos abaixo, diferentemente dos entregadores, os motoristas possivelmente vêm de trajetórias de trabalho prévias mais frequentemente não relacionadas ao setor de transporte de passageiros e logística.

Gráfico 16 **Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas (survey - motoristas)**

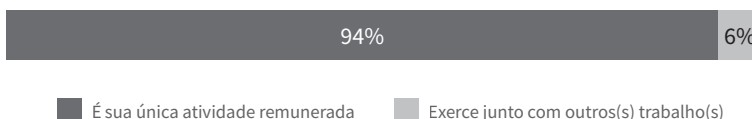


Fonte: Survey, 2022.

Aqui, é importante frisar que os dados da PNAD COVID 19 apresentam um cenário distinto. Esta diferença pode estar associada tanto à temporalidade da pesquisa do IBGE, realizada em um momento crítico da pandemia, com o mercado de trabalho desaquecido, quanto às diferenças no processo de amostragem para a representatividade do setor, além de as categorias da pesquisa pública não isolarem motoristas e entregadores de outras ocupações. O fato é que a base da PNAD COVID 19 registra mais de 90% dos motoristas de aplicativo atuando exclusivamente com as plataformas. Este é um cenário que influencia bastante outras análises como ganhos, custos e jornada utilizando as bases oficiais produzidas no período.

A discrepância de mais de 30 p.p. de motoristas exclusivos entre o survey e a pesquisa do IBGE é um aspecto determinante para as diferenças observadas em outras análises ao longo deste relatório. Vale lembrar, mais uma vez, que esta pesquisa tem como alguns de seus objetivos auxiliar, complementar e esclarecer eventuais lacunas que existam no campo de estudos que tem se debruçado sobre os trabalhadores das plataformas. Não é avaliar a qualidade (que é indiscutível) das pesquisas oficiais, mas tentar observar o campo do trabalho por aplicativo com uma lupa específica.

Gráfico 17 **Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas (PNAD COVID 19 - motoristas)**

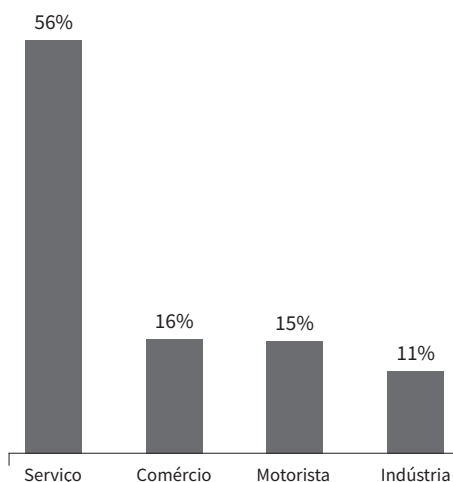


Fonte: PNAD COVID 19, edição de novembro 2020.

Uma vez que quase 40% dos motoristas possuem um trabalho alternativo aos aplicativos, entender qual é esse trabalho ajuda a compreender como a mão de obra neste mercado é formada. Assim, os motoristas, em seu trabalho complementar às plataformas são, em grande maioria, trabalhadores que pres-

tam serviços. Apenas 15% daqueles que têm algum trabalho complementar são também motoristas nesta atividade. Ou seja, os aplicativos, para a grande maioria, configuram uma atividade desvinculada de seu outro trabalho.

Gráfico 18 Trabalho complementar ao trabalho com os apps (motoristas)



Fonte: Survey, 2022.

Isso mostra que este grupo de trabalhadores, em termos de atividade econômica na qual exerce a sua ocupação, está alinhado à população brasileira de forma geral. Ao analisarmos os dados da PNAD Contínua, verificamos que, entre aqueles com ensino médio completo, a grande maioria está trabalhando no setor de serviços.

Tabela 7 Setor onde trabalham as pessoas com ensino médio completo

Setor	%
Agricultura	5%
Comércio	25%
Construção	6%
Indústria	15%
Serviços	44%
Servidores públicos	4%

Fonte: PNAD Contínua, 3º trimestre, 2022.

Daqueles que realizam atividades econômicas fora do trabalho com os aplicativos, mais de 40% têm como vínculo da outra atividade um trabalho com carteira assinada. Pouco mais de 35% na outra atividade é autônomo com ou sem registro de MEI/PJ.

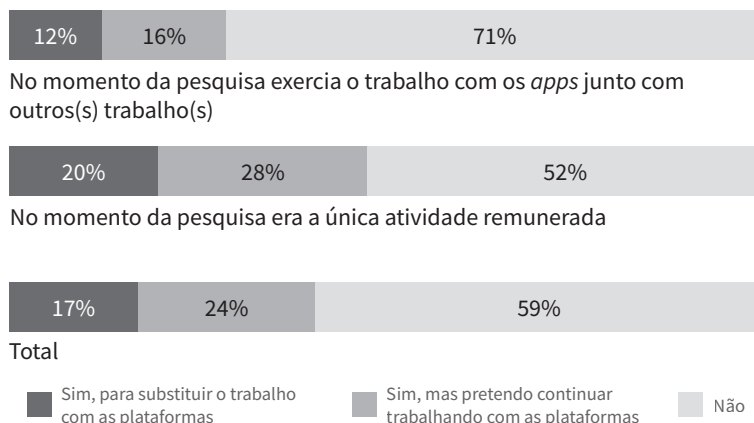
Gráfico 19 Vínculo dos motoristas com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas



Fonte: Survey, 2022.

Quase 60% dos motoristas não estão procurando outro trabalho. Entretanto, entre aqueles que trabalham exclusivamente com as plataformas, a proporção dos que não procuram outro trabalho cai para 52%. Neste grupo, 20% estão procurando outra ocupação e querem abandonar os *apps*, e pouco mais de um quarto está em busca de outras atividades, mas pretende continuar com os *apps*. A baixa proporção de procura por outros trabalhos para substituir os *apps* pode estar associada ao caráter flexível do trabalho com os aplicativos, no qual os motoristas podem transitar entre procurar outra ocupação ou não sem prejuízo da relação com os *apps*. Sempre que ele precisar, os *apps* estarão ali oferecendo corridas.

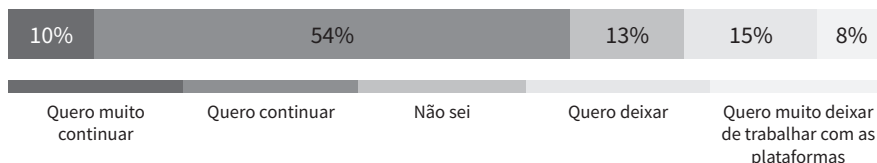
Gráfico 20 Busca por outras atividades remuneradas x tipo de engajamento cotidiano (motoristas)



Fonte: Survey, 2022.

Em concordância com o gráfico acima, pudemos identificar que mais de 60% dos motoristas querem continuar trabalhando com as plataformas. Embora seja importante para entender aqueles que procuram outros trabalhos para substituir os aplicativos, o tipo de engajamento (exclusivo ou não) não foi estatisticamente significativo para analisar o desejo de continuar no trabalho com as plataformas.

Gráfico 21 **Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (motoristas)**



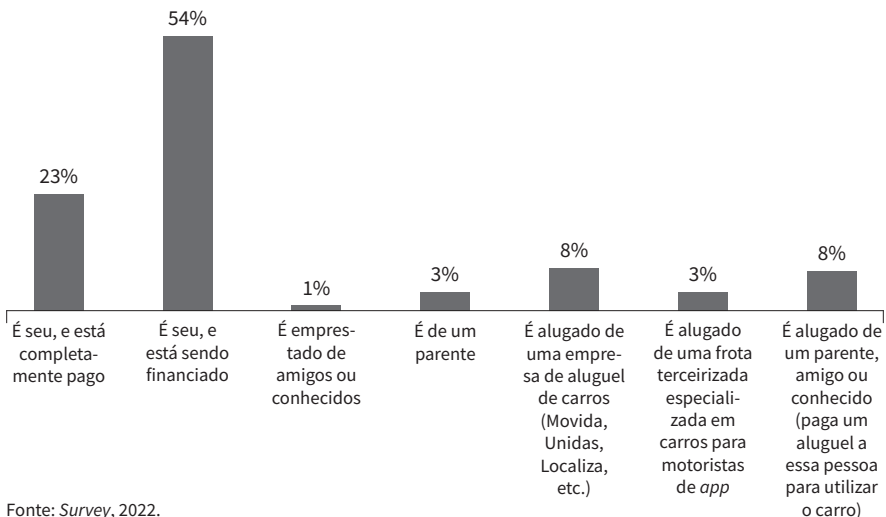
Fonte: Survey, 2022.

Assim, esta seção do relatório nos mostra que um contingente importante dos motoristas trabalha com os aplicativos em conjunto com outros trabalhos. Este outro trabalho, em sua grande maioria, também é no setor de serviços. Dos que têm um trabalho junto com os *apps*, mais de 40% tem carteira assinada neste outro trabalho. Aqui, podemos entender que o trabalho com as plataformas está sendo utilizado como um complemento de renda, ante às baixas remunerações observadas no mercado de serviços. Por fim, vale ressaltar que embora mais de 40% deles estejam procurando trabalho, apenas 15% o fazem para substituir o trabalho com os *apps* e mais de 20% deseja abandonar esta atividade, mesmo que não estivesse, no momento da pesquisa, procurando outra ocupação. Vale lembrar ainda que, como visto anteriormente, 26% dos motoristas abandonaram seus trabalhos anteriores para trabalhar com os aplicativos. Ou seja, parece haver, entre os motoristas engajados, de forma mais ou menos intensa, um desejo de continuar neste trabalho.

4.3. Propriedade do veículo dos motoristas de aplicativo

Para a execução do trabalho com os aplicativos, os motoristas precisam ter em seu poder um automóvel, que pode ou não ser próprio. Quando observamos a questão da posse do veículo, verificamos que mais de 70% são proprietários. Entretanto, pelo fato de o carro ser um investimento alto, buscou-se entender se ele ainda estava sendo financiado ou já estava completamente pago. Chama a atenção que mais da metade dos motoristas efetua o trabalho com as plataformas com veículos que ainda estão sendo financiados. Além disso, quase um quinto deles aluga seu veículo de frotas terceirizadas ou de pessoas conhecidas. Vale uma menção do relatório qualitativo deste trabalho, no qual alguns motoristas entrevistados disseram usar o trabalho com as plataformas como estratégia para manter ou trocar de carro.

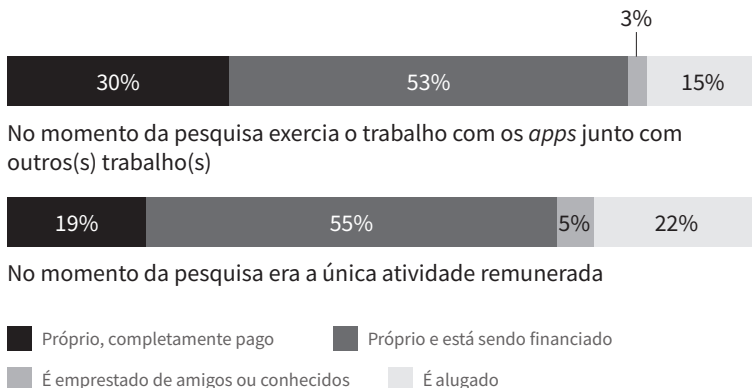
Gráfico 22 Propriedade do automóvel utilizado para o trabalho com as plataformas



Fonte: Survey, 2022.

No caso dos motoristas, é também interessante observar o tipo de vínculo/propriedade que eles têm com o veículo em função do tipo de engajamento com os *apps*. Os dados mostram que é maior a proporção de pessoas dedicadas exclusivamente às plataformas que alugam o veículo utilizado. Em contrapartida, a proporção daqueles que já possuem o automóvel quitado é menor no grupo que se dedica exclusivamente ao trabalho com os *apps*. Em ambos os grupos, pouco mais da metade está financiando o veículo utilizado.

Gráfico 23 Mecanismo de engajamento (exclusivo ou não) x tipo de posse do veículo (motoristas)

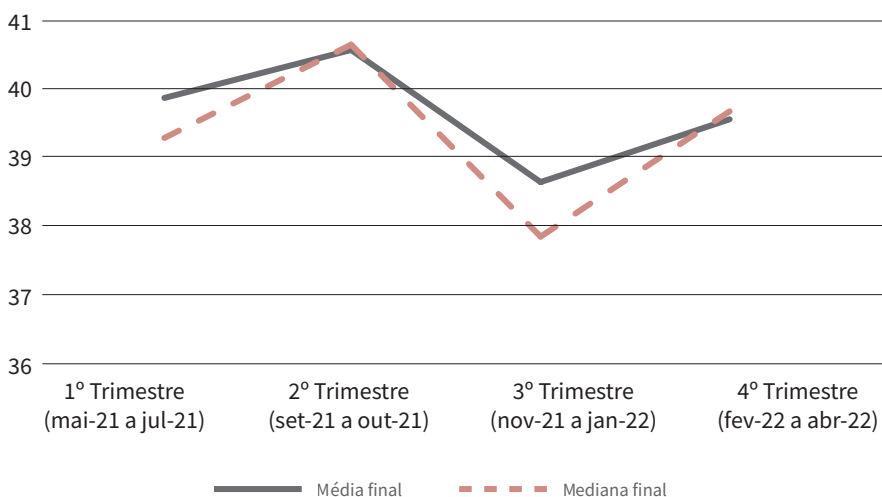


Fonte: Survey, 2022.

4.4. Jornada de viagens dos motoristas de aplicativo

Para a análise de jornada de viagens e engajamento com os aplicativos, foi solicitado às empresas que fornecessem os dados de dias médios de engajamento por trimestre entre maio de 2021 e abril de 2022. A média de dias engajados por trimestre é de 39 dias. Se dividirmos esse valor por 12 semanas (em média é o que um trimestre tem), chegamos a uma média de 3,25 dias por semana de engajamento.

Gráfico 24 **Número médio de dias engajados por trimestre (motoristas)**



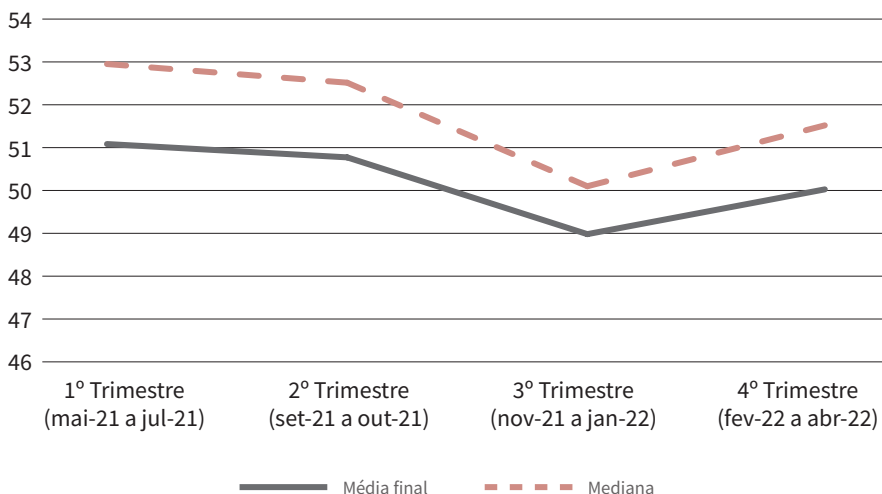
Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Embora este dado por si só já nos dê alguma dimensão das características de engajamento, é necessário fazer a ressalva de que este é um trabalho que possui alta rotatividade. Ou seja, muitos motoristas entram e saem do trabalho a cada trimestre. Desta forma, foi solicitado às empresas que enviassem o mesmo dado, porém, considerando somente aqueles motoristas que tiveram, ao menos, 1 viagem em todos os meses que compõem o trimestre. Assim, teríamos um dado mais fidedigno do número médio de dias engajados no período, uma vez que os dados não estariam “poluídos” por aqueles que abandonaram a atividade no meio do período.

O resultado mostra que a mediana está acima da média, ou seja, provavelmente temos, por um lado, um grande volume de pessoas que trabalha poucos dias por semana, influenciando para que a média fique baixa e, de outro, um volume significativo de trabalhadores com número mais alto de dias trabalhados com os aplicativos, jogando a mediana para cima. Enquanto os que trabalham muitos dias puxam a mediana para cima, aqueles que trabalham menos dias tendem a colocar a média para baixo. Nesse caso, a média entre os trimestres

é de 50 dias trabalhados. O que resulta, neste caso, numa média de 4,2 dias trabalhados por semana, considerando que cada trimestre tem, em média 12 semanas.

Gráfico 25 Número médio de dias engajados pelos motoristas, por trimestre, levando em consideração somente aqueles que tiveram viagens em todos os meses que compõem o trimestre



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Para a análise da quantidade de horas que os motoristas dedicam às viagens oferecidas pelos aplicativos, utilizamos como dado principal os registros administrativos obtidos por meio da parceria com as empresas que compõem a Amobitec. Os dados do *survey* serão utilizados para complementar esta análise. Isto é necessário, pois os dados administrativos são uma informação mais exata, ainda que com limitações, do tempo de exercício das atividades. O *survey*, embora seja essencial para a compreensão de como esta atividade econômica se dá na realidade e afeta a vida de motoristas e entregadores, acaba apresentando imprecisões mais fortes para informações deste tipo.

Além disso, apresentamos uma tabela que pressupõe alguns cenários de tempo sem corridas. Isso nos ajuda a estimar as jornadas totais mais prováveis entre os motoristas. Estimamos 10%, 20% e 30% de tempo sem corridas. E, com isso, temos as prováveis jornadas. Ou seja, o tempo que a pessoa ficou logada no *app*, por semana, estando ou não em uma corrida. Vale lembrar que esses valores não estão contemplando intervalos nos quais o motorista desliga os aplicativos. Ou seja, pausas para almoço, banheiro, descanso ou para realizar outras atividades (como compras pessoais, por exemplo) durante o seu dia de trabalho.

A opção da estimativa de tempo sem corridas em faixas se faz adequada ao contexto deste estudo, pois este é um dado extremamente complexo de se estimar com precisão. Isso porque a flexibilidade associada a este trabalho resulta em comportamentos por parte dos trabalhadores bastante distintos. Como pode ser visto na etapa qualitativa desta pesquisa, diversos elementos podem influenciar um tempo sem corridas maior ou menor registrado em um aplicativo. Por exemplo, os referenciais de distância e valores para aceitação das corridas pode variar muito entre os trabalhadores, bem como o número de aplicativos nos quais estão logados enquanto uma corrida está sendo executada, ou ainda, o tempo em que estão logados nos *apps*, mas estão se dedicando a outras atividades desconectadas do trabalho com os as plataformas, etc.

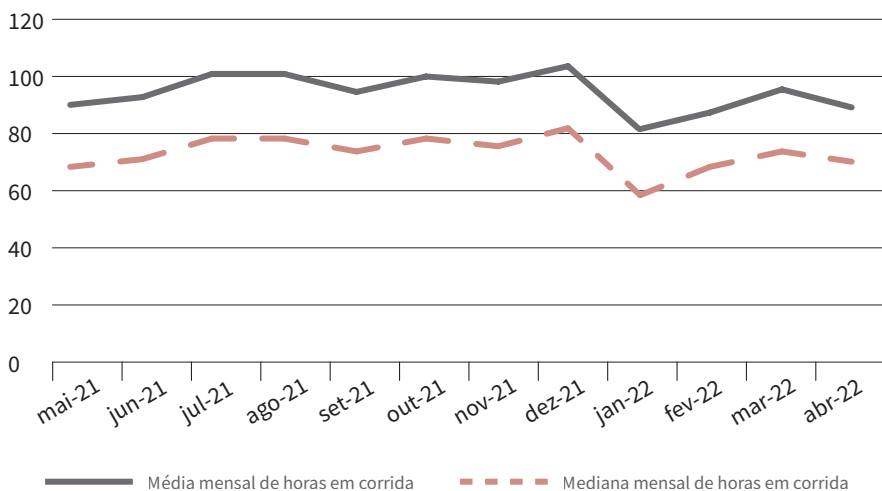
Vale lembrar que no quadro abaixo estamos considerando como “Tempo médio em corrida” o tempo transcorrido entre o aceite da corrida pelo motorista até a finalização dela no aplicativo. Além disso, a estimativa de “Jornada média total semanal” que considera cenários de tempo sem corridas, não está levando em consideração o tempo no qual o motorista está na rua, mas está deslogado dos aplicativos.

Tabela 8 Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos motoristas e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas

Estimativas de tempo médio em corrida e horas				Jornada média total semanal em horas considerando os seguintes cenários de tempo sem corridas:		
Mês	Média mensal	Mediana mensal	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

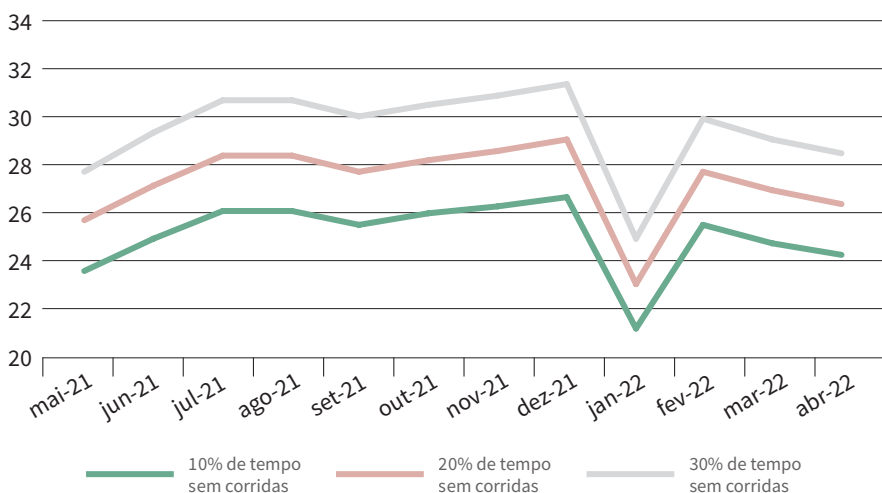
Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Gráfico 26 Média e mediana de horas dos motoristas, por mês, em corrida



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Gráfico 27 Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo mediante 3 cenários de tempo sem corridas (motoristas)



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Vale lembrar ainda que 37% dos motoristas têm outros trabalhos. Ou seja, as estimativas tanto de tendência central como de jornadas com seus respectivos cenários de tempo sem corridas estão colocando na conta pessoas com volume médio de “horas em corrida” diferentes em função da representatividade que o trabalho com os aplicativos tem, levando em consideração todos os seus trabalhos.

Além disso, como nos mostrou o *survey*, tanto o volume de dias que os motoristas logam nos *apps* quanto o volume de horas trabalhadas, a partir da percepção dos respondentes, tende a variar com frequência. Quando solicitados a dar uma nota de 1 a 5 para essa variação, a média é de 3,2 para os dois dados, sendo que para ambos os casos, em torno de 45% dos motoristas deu nota 4 ou 5 para essa variação.

Tabela 9 Percepção dos motoristas sobre a variação do volume de dias e horas trabalhadas com os aplicativos, por semana (1 – varia pouco e 5 – varia muito)

Percepção dos motoristas quanto à variação do tempo de trabalho com os <i>apps</i>	Dias logados	Horas trabalhadas
Média da nota de variação (1 a 5)	3,2	3,2
% que deu nota 4 ou 5	46%	44%
% que deu nota 1 ou 2	34%	31%

Fonte: *Survey*, 2022.

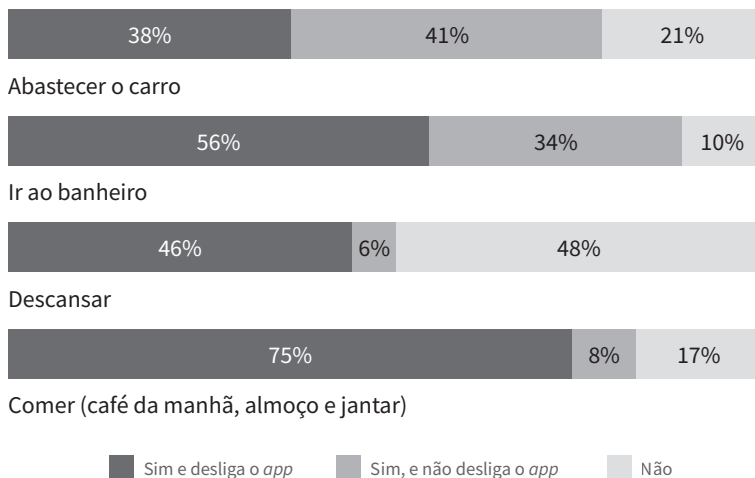
Vale lembrar aqui que, na etapa qualitativa desta pesquisa, os motoristas participantes dos grupos focais elencaram uma série de fatores que faziam com que mudasse o planejamento de trabalho com os aplicativos. Entre eles, citaram eventos climáticos como chuvas fortes e enchentes, imprevistos familiares (doença na família), até indisposição para trabalhar em um determinado dia, no qual não se sentem bem ou dispostos a ir para a rua.

4.5. Cotidiano de trabalho dos motoristas com os aplicativos

O cotidiano de trabalho dos motoristas que atuam com as plataformas é na rua. Esse tempo nas vias públicas pode ser maior ou menor mediante à jornada que cada motorista estabelece para si. Por isso, este estudo buscou entender se esses trabalhadores costumam fazer intervalos para descanso, refeições, etc. Ademais, tentamos entender se desligam o *app* nessas pausas, podendo sugerir momentos de descanso de mais ou menos qualidade. Vale ressaltar que a etapa qualitativa deste estudo apurou que a dinâmica de pausas dos motoristas também é pouco regular. Mesmo que costumem parar para descansar ou fazer refeições, é comum dizerem que, em dias nos quais estão obtendo rendimentos melhores, tendem a fazer menos intervalos.

Os dados mostram que uma parte significativa dos motoristas tem o hábito de fazer pausas, inclusive, desligando o aplicativo. Isso pode estar associado à própria dinâmica da atividade. Uma possível razão pode ser a maior dificuldade para encontrar vagas para estacionar, fazendo com que paradas para almoçar ou ir ao banheiro tendam a ser feitas com o aplicativo desligado, uma vez que esse processo pode levar a um tempo relativamente grande.

Gráfico 28 Hábitos de pausa no cotidiano dos motoristas no seu dia a dia em relação ao trabalho com os apps



Fonte: Survey, 2022.

Também foi questionada no *survey* a ocorrência de alguns tipos de situações vivenciadas pelos motoristas nas vias públicas enquanto dirigiam durante o seu trabalho com os apps. O objetivo foi entender dificuldades que impactam sua experiência, embora possam ou não ter origem em seu trabalho com os aplicativos.

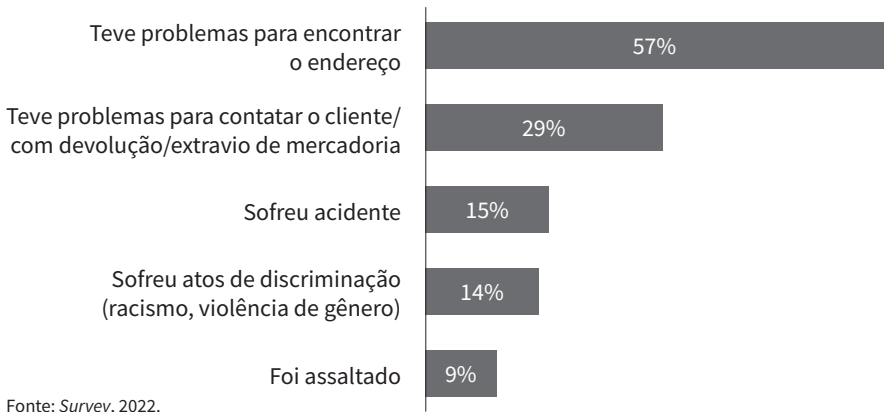
A ocorrência mais comum, declarada por mais da metade deles como tendo ocorrido em algum momento nos 3 meses anteriores, foi de problemas para encontrar o endereço de origem ou destino da corrida. Em segundo lugar, quase 30% relataram problemas para entrar em contato com o cliente ou dificuldades na devolução ou extravio de mercadorias.

São situações que podem estar associadas a diversas questões, desde informações erradas inseridas pelo próprio passageiro, passando por falhas de conectividade da rede celular, zonas de sombra na cobertura do GPS e até mesmo alterações viárias desatualizadas.

Na sequência estão as situações mais relevantes do ponto de vista de políticas públicas urbanas, como as ocorrências de trânsito, onde 15% disseram ter se envolvido, nos 3 meses anteriores, seguido de ser vítima de atos de discriminação (14%) e de assalto (9%).

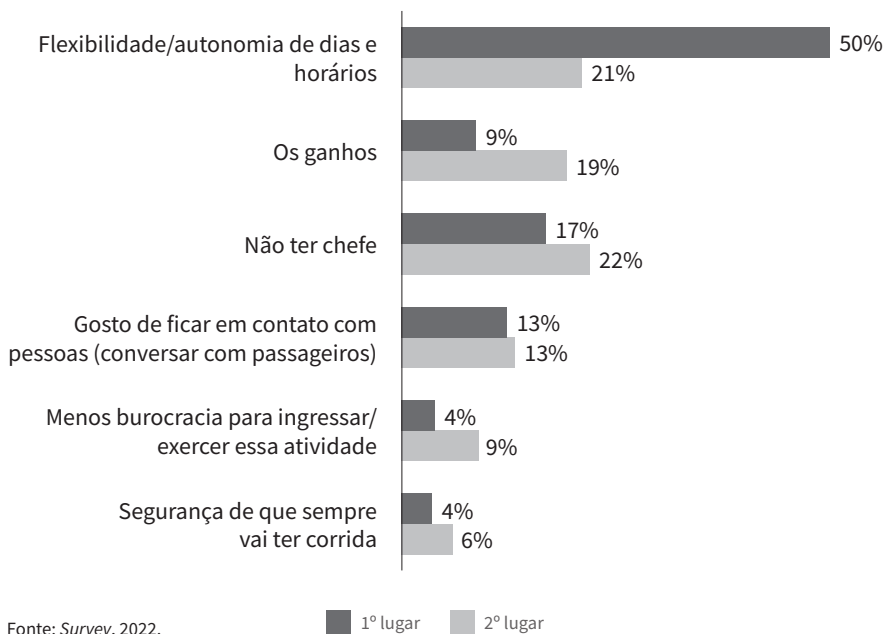
Dado o escopo deste estudo, não foram coletadas informações do contexto das ocorrências que permitam uma análise aprofundada de causas e consequências relacionadas ao universo específico dos motoristas que atuam com aplicativos. Embora acidentes, discriminação e violência infelizmente estejam presentes na vida dos moradores de cidades brasileiras em geral, seu impacto na rotina de motoristas de aplicativo é tema digno de melhor investigação. Uma das hipóteses a serem analisadas está relacionada ao fato de que motoristas, por passarem mais tempo nas ruas devido às características de seu trabalho, possivelmente têm maior probabilidade de exposição a esses tipos de ocorrência.

Gráfico 29 Ocorrências com motoristas nos últimos três meses durante o trabalho com os apps



Buscamos entender também quais são as principais vantagens que os motoristas identificam em seu trabalho com os aplicativos. Flexibilidade e autonomia, os ganhos e a ausência de chefe são os três principais motivos apontados. Quando observamos o total de menções (independentemente de 1º e 2º lugar) verificamos que a flexibilidade de dias e horários é mencionada por 71% dos motoristas, não ter chefe por 39% e os ganhos por 28%.

Gráfico 30 Principais vantagens de se trabalhar com os apps (motoristas)

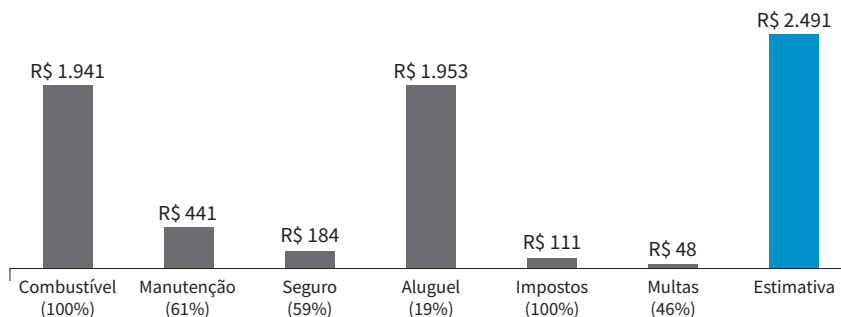


É importante ressaltar que a etapa qualitativa desta pesquisa aborda de maneira mais aprofundada as questões levantadas nesta seção. Em especial, o motivo pelo qual a flexibilidade é tão importante para esses trabalhadores. Ali, podemos ver com mais detalhes como questões relacionadas à participação da vida familiar, autonomia (no sentido de não ter um chefe) e ganhos são ponderadas como aspectos positivos ou negativos pelos motoristas.

4.6. Custos associados à manutenção do automóvel utilizado no trabalho com os aplicativos

Para exercer a atividade de motoristas de aplicativo, diversos custos estão envolvidos. Pelo fato de a grande maioria utilizar o carro próprio, é difícil especificar com precisão quanto desses custos estão associados ao trabalho com as plataformas e quanto está vinculado ao uso cotidiano da pessoa fora desta atividade, ou seja, existe uma grande chance de os custos associados exclusivamente ao trabalho com os aplicativos ser menor do que o declarado pelos entrevistados. Entretanto, é possível termos uma medida de qual é o custo para se manter o veículo por mês. Ou seja, mesmo que não dê para isolar o trabalho com os aplicativos, é possível ter um termômetro dos custos dos motoristas em relação ao seu veículo.

Gráfico 31 **Estimativa de gastos mensais e proporção dos motoristas que disseram ter gastos com cada item**



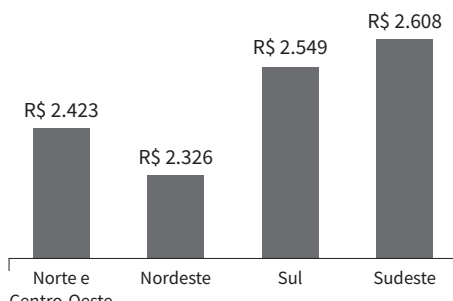
Fonte: Survey, 2022.

Entre motoristas que se dedicam exclusivamente ao trabalho com as plataformas, os gastos mensais declarados são de, em média, R\$ 2.700. Já para aqueles que atuam com as plataformas de maneira complementar a outras atividades econômicas, o gasto mensal com o automóvel é de R\$ 2.137. Reforça-se aqui a ponderação de que, embora tenham sido solicitados a responder sobre os custos somente vinculados ao trabalho com os aplicativos, este é um cálculo muito difícil e nebuloso de se fazer e é possível que o uso do automóvel para fins pessoais, ou parte deste uso, esteja sendo levado em consideração nos cálculos.

Vale notar que existe uma diferença na estimativa de gasto médio por mês quando observamos a diferença entre grandes regiões. Como todos os preços variam de uma região para outra, é natural que haja essa diferença de custos.

Por exemplo, o custo médio no Sudeste é 12% maior do que o valor observado para a região Nordeste.

Gráfico 32 **Custos associados ao veículo por grandes regiões**



Fonte: Survey, 2022.

4.7. Rendimentos do trabalho com aplicativo (motoristas)

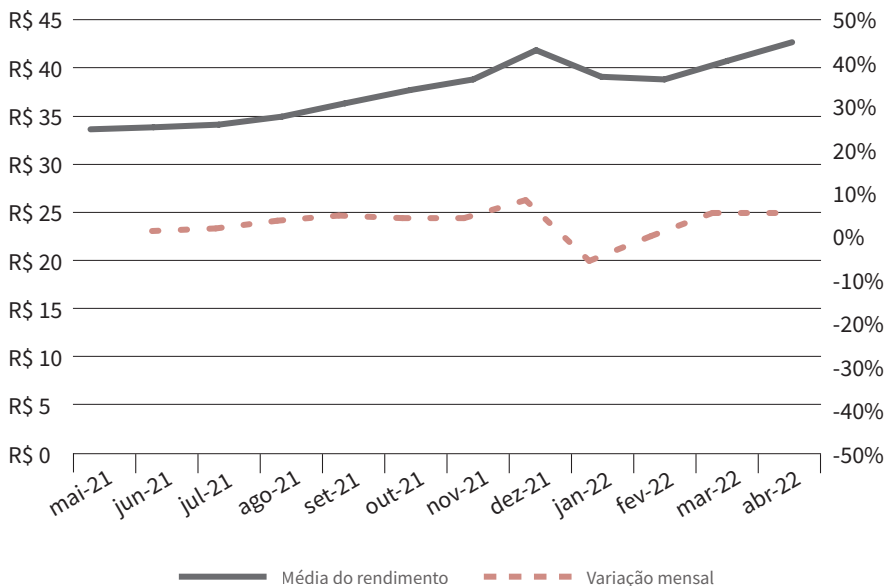
Para entender os rendimentos do trabalho por aplicativo recorreremos primeiro aos registros administrativos fornecidos pelas empresas da Amobitec. Quando observamos a renda média por hora dos motoristas, oriunda das corridas (inserindo promoções, incentivos e gorjetas e já subtraindo o valor relativo aos descontos dos aplicativos), verificamos que o valor oscila entre pouco mais de R\$ 33 e R\$ 43, com uma média entre todos os meses de R\$ 38. Existe um saldo médio mensal positivo de 2% na renda dessa atividade entre maio/2021 e jun/2022, resultando em um aumento de 26% nos ganhos médios. Se descontarmos a inflação, que foi de 12,13%¹² no período, os dados apontam um aumento real de 14% no valor das corridas neste intervalo de tempo.

Isso pode tanto estar associado a programas de aumento da remuneração média implementados pelas empresas ao longo deste tempo, como um aquecimento da economia com o retorno das atividades e eventos presenciais (potencializando as tarifas dinâmicas), bem como ao aumento do preço das corridas de forma geral. É importante salientar também que o saldo de crescimento do rendimento por hora é de 8% entre novembro e dezembro. Isso possivelmente se dá em função de uma maior aplicação do preço dinâmico em razão de festas e eventos comuns a essa época do ano, bem como promoções e campanhas de incentivo das empresas.

Além disso, é possível perceber que o rendimento vai crescendo até o mês de dezembro para cair em janeiro (cai 7% entre um mês e outro). Esse comportamento provavelmente se dá em função do período de férias escolares, com menor circulação em grandes centros urbanos, além de eventuais recessos que os próprios motoristas tiram para si.

¹² Calculada pelo IPCA via calculadora de inflação do IBGE: <https://www.ibge.gov.br/explica/inflacao.php>

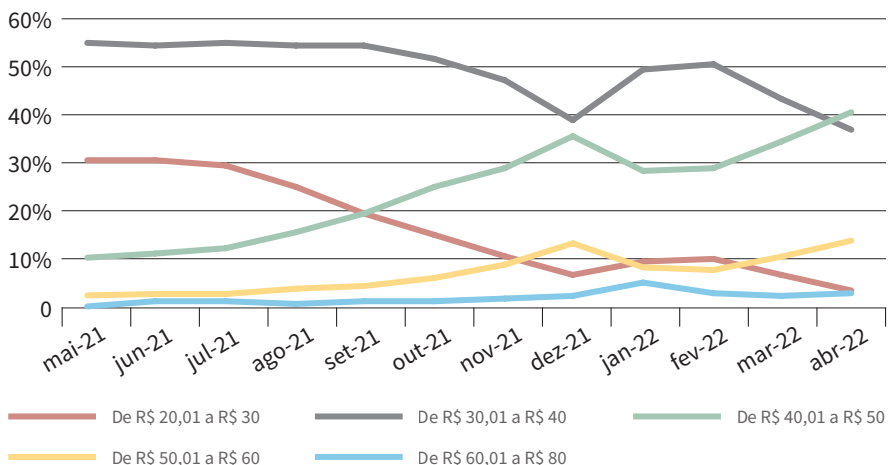
Gráfico 33 Rendimento médio por hora em corrida dos motoristas entre maio/2021 e abril/2022



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

A variação na proporção dos ganhos também pode ser observada quando analisamos as faixas de ganhos por hora dos motoristas no mesmo período. Verificamos que a proporção daqueles que ganham de R\$ 20 a R\$ 30 caiu de 31% para 4%, da mesma forma que aqueles que ganham de R\$ 30 a R\$ 40 teve queda de 54% em maio de 2021 para 37% em abril de 2022. Enquanto aqueles que ganham de R\$ 40 a R\$ 50 apresentam tendência de crescimento, saindo de 11% no primeiro mês do período analisado e chegando a 40% no último mês da série histórica. Ainda vale um destaque importante para o crescimento dos que ganhavam entre R\$ 50 e R\$ 60, que era de 2% em maio de 2021 e passou para 13% em abril de 2022. Isso mostra certa homogeneidade nos ganhos dos motoristas, onde mais de 70%, em média, ganha dentro de uma amplitude entre R\$ 30 e R\$ 50 por hora em corrida.

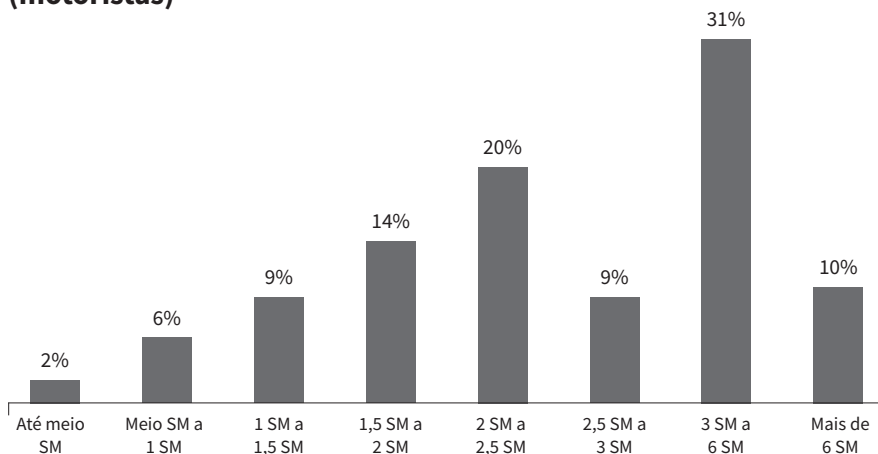
Gráfico 34 Proporção de motoristas por faixa de ganhos por hora entre maio/2021 e abril/2022



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Quando observamos os rendimentos declarados pelos entrevistados, verificamos que tendem a variar bastante. É importante reforçar que a coleta telefônica deste tipo de dado é bastante desafiadora, uma vez que a taxa de recusa a responder essa pergunta é relativamente alta. Por isso, buscamos captar essa questão por meio de faixas de rendimento, reduzindo assim a taxa de não resposta (9%). Em relação à renda obtida com os aplicativos, mais de 40% dos motoristas dizem ganhar mais de 3 salários-mínimos com a atividade. Naturalmente, aqueles que se engajam por mais tempo na atividade acabam por obter maiores ganhos decorrentes do trabalho com as plataformas.

Gráfico 35 Faixa de rendimento líquido do trabalho com os apps (motoristas)



Fonte: Survey, 2022.

Abaixo procuramos estimar os ganhos dos motoristas de aplicativo com base nas informações dos registros administrativos e do *survey*. Estimamos os ganhos por tamanho de jornada e utilizamos o valor/hora do último mês do registro administrativo (R\$ 43). Fizemos a estimativa para uma jornada de 20 horas e para uma jornada de 40 horas. Consideramos os custos médios associados à faixa de jornada em questão. Pressupomos, também, o cálculo para 3 cenários de tempo sem corridas (tempo que decorre entre uma corrida e outra): de 10%, 20% e 30% do tempo total logado no aplicativo.

Além disso, complementamos a tabela abaixo com uma estimativa de ganhos líquidos a partir das duas faixas de ganhos por hora mais comuns em que os motoristas se encontram. Ou seja, observamos o gráfico 34 e verificamos qual a mediana de cada uma das duas faixas que somam a maior proporção de motoristas. Esta estimativa nos ajuda a entender melhor qual o nível de ganho dos motoristas quando pensamos que o valor médio (R\$ 43) pode variar. Este exercício ajuda ainda mais nesta aproximação da remuneração real, pois verificamos que, em média, no período analisado, 73% destes trabalhadores ganham dentro dessas duas faixas de remuneração por hora em corrida.

Tabela 10 **Ganhos dos motoristas por tamanho de jornada semanal**¹³

Considerando uma jornada de 20h				
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 (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 corridas 0%	R\$ 1.774	R\$ 22	R\$ 1.134	R\$ 1.934
Tempo sem corridas 10%	R\$ 1.491	R\$ 19	R\$ 915	R\$ 1.635
Tempo sem corridas 20%	R\$ 1.209	R\$ 15	R\$ 697	R\$ 1.337
Tempo sem corridas 30%	R\$ 926	R\$ 12	R\$ 478	R\$ 1.038
Considerando uma jornada de 40h				
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 (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 corridas 0%	R\$ 4.756	R\$ 30	R\$ 3.476	R\$ 5.076
Tempo sem corridas 10%	R\$ 4.146	R\$ 26	R\$ 2.994	R\$ 4.434
Tempo sem corridas 20%	R\$ 3.525	R\$ 22	R\$ 2.511	R\$ 3.791
Tempo sem corridas 30%	R\$ 2.925	R\$ 18	R\$ 2.029	R\$ 3.149

Fonte: *Survey* e Registros administrativos, Amobitec.

¹³ Como observado na etapa qualitativa, diferentes estratégias são utilizadas para enfrentar o tempo sem corridas. Entre elas, rodar pela região de interesse, voltar para áreas específicas da cidade ou mesmo ficar parado. Desta forma, o cálculo de tempo sem corridas estima o uso de combustível em pelo menos metade do período sem corridas.

¹⁴ Atualizado pelo IPCA para setembro de 2022 – data da coleta dos dados que compõem o banco de dados do *survey*.

Vale destacar que o rendimento obtido pelos motoristas, por meio de seu trabalho com as plataformas, pode variar por diversas questões. Podemos citar as alterações na jornada com base na flexibilidade horária e de questões pessoais que façam o motorista ter irregularidade no tempo dedicado ao trabalho. A dinâmica de preços e volume de viagens, que em contextos urbanos diferentes, podem variar consideravelmente (cidades grandes, médias ou pequenas). Os horários e regiões da cidade que o motorista trabalha também podem influenciar, pois podem apresentar preços de corrida mais ou menos competitivos.

De qualquer forma, os rendimentos observados coletando dados do *survey*, bem como dos registros administrativos, parecem estar acima daqueles declarados pela amostra de motoristas de aplicativo da PNAD COVID 19, que recebem, em média R\$ 2.170¹⁴ por mês. Vale lembrar, mais uma vez, que a categoria de motoristas de aplicativo da PNAD COVID 19 inclui outras ocupações, e não sabemos ao certo o peso de cada uma delas na composição desta variável.

Vale lembrar também que a grande maioria dos motoristas de aplicativo tem como escolaridade mais alta o ensino médio completo. Levando em consideração que se trata, grosso modo, de um público com baixa especialização, é oportuno comparar esse rendimento com o rendimento de outras pessoas com o mesmo nível de escolaridade, a fim de entendermos qual é o patamar de ganhos dessa faixa da população. A PNAD Contínua (3º trimestre de 2022) nos mostra que o rendimento habitual do trabalho principal de pessoas com ensino médio completo é de R\$ 1.980. Quando analisamos essa remuneração por tamanho de jornada, verificamos que a diferença se acentua ainda mais.

Tabela 11 Remuneração em função da carga horária de pessoas com o ensino médio completo

Carga horária	Rendimento habitual do trabalho principal
Até 14 horas	R\$ 871
15 a 39 horas	R\$ 1.425
40 a 44 horas	R\$ 2.038
45 a 48 horas	R\$ 1.964
49 horas ou mais	R\$ 2.762

Fonte: PNAD Contínua, 2022, 3º trimestre.

O intuito deste comparativo é evidenciar o cenário com o qual esses trabalhadores operam, marcado por um mercado de trabalho com altas taxas de informalidade e baixas remunerações. Vale dizer que a PNAD Contínua (3º trimestre de 2022) nos mostra que apenas 52% dos trabalhadores com ensino médio completo têm carteira de trabalho assinada (CLT ou estatutário). Ou seja, quase metade está na informalidade ou é autônomo com MEI/PJ. Assim, ante os baixos

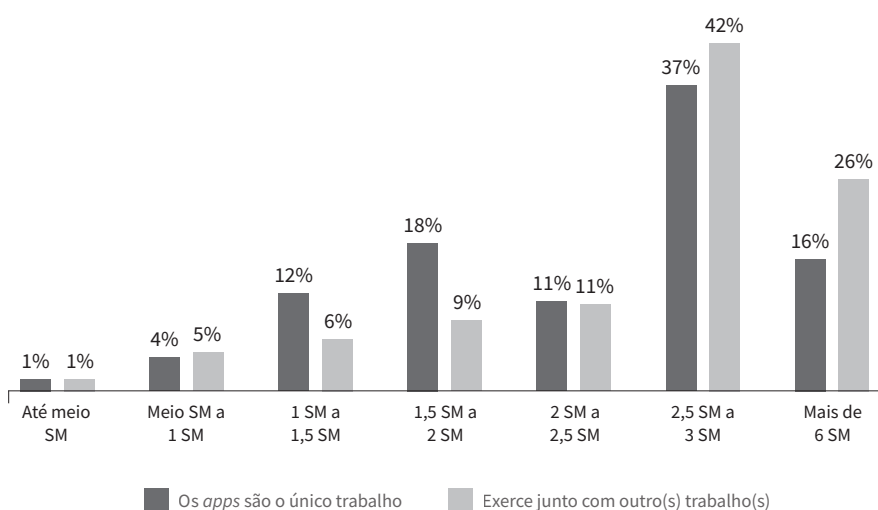
14 Atualizado pelo IPCA para setembro de 2022 – data da coleta dos dados que compõem o banco de dados do *survey*.

salários oferecidos tanto no mercado formal quanto informal, trabalhar como motorista de aplicativo acaba se consolidando como uma opção viável para este público que, em grande parte, é pouco qualificado tendo estudado até o ensino médio.

Para melhor entender os ganhos mensais e o engajamento com as plataformas, observamos as relações entre a renda obtida no trabalho com os aplicativos e a renda pessoal declarada. A partir daí, entender se os motoristas que se dedicam exclusivamente aos aplicativos possuem rendas maiores ou menores do que aqueles que possuem outros trabalhos conjuntamente. O que os dados mostram é que aquelas pessoas que possuem outros trabalhos tendem a ter uma renda mensal pessoal maior. Ou seja, o aplicativo como trabalho complementar parece ser algo mais rentável. Evidentemente, isso depende do outro trabalho que a pessoa possui.

O que os dados mostram é um rendimento pessoal mensal acima de 6 SM, pouco mais de 15% daqueles que trabalham exclusivamente com os *apps*. Já entre os motoristas que têm outros trabalhos, essa proporção é de mais de um quarto da população. Se considerarmos o rendimento pessoal acima de 3 SM, estamos falando de uma diferença de 25 pontos percentuais (53% dos exclusivos e 68% dos não exclusivos).

Gráfico 36 Rendimento individual dos motoristas por tipo de engajamento (exclusivo ou não)



Fonte: Survey, 2022.

Além disso, outra variável que pode explicar esta situação é a escolaridade. Aqueles que possuem outros trabalhos junto com aplicativos tendem a ter uma escolaridade maior, sendo que, entre eles, mais de 20% chegaram a concluir o ensino superior, enquanto esta proporção é de 14% entre os que se dedicam exclusivamente aos *apps*. Isso sugere que o outro trabalho desempenhado pelo motorista pode ter um grau de especialização ou qualificação maior do que a atividade com o aplicativo.

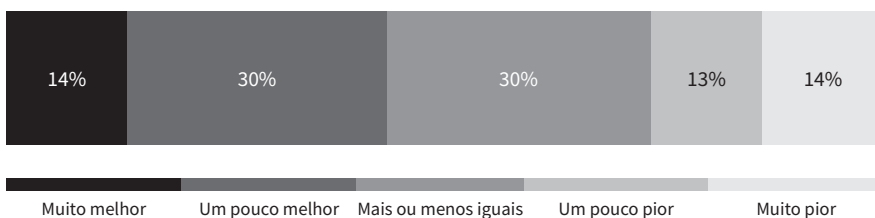
Tabela 12 **Escolaridade por tipo de engajamento (exclusivo ou não)**

Grau de escolaridade	Os apps são o único trabalho	Exerce junto com outro(s) trabalho(s)
Fundamental incompleto	7%	5%
Fundamental completo	17%	10%
Médio completo	63%	65%
Superior completo	14%	21%

Fonte: Survey, 2022.

É interessante observar também que parece existir um otimismo em mais de 40% dos motoristas de que seus ganhos no trabalho com as plataformas devem aumentar nos próximos 6 meses. Evidentemente, essa percepção não está apenas vinculada à remuneração oferecida pelos aplicativos, mas também ao que os trabalhadores identificam em sua experiência em relação a oscilações nos custos para a efetivação e manutenção da atividade, bem como a incertezas políticas e econômicas do país.

Gráfico 37 **Expectativas dos motoristas de como serão os ganhos do trabalho com os aplicativos nos próximos 6 meses**



Fonte: Survey, 2022.

Esta seção mostrou que o rendimento do trabalho com os aplicativos para os motoristas cresceu acima da inflação entre maio de 2021 e abril de 2022. Os ganhos médios deste trabalho tendem a ser maiores do que aqueles observados na PNAD Contínua por pessoas com escolaridade similar. Além disso, os ganhos parecem ser maiores do que aqueles observados na categoria de motoristas da PNAD COVID 19. Vale lembrar, entretanto, que este é um dado sempre impreciso, pois as estimativas são realizadas com base nas jornadas e no valor médio das corridas, e ambos podem variar bastante tanto em função de questões pessoais dos motoristas para a execução do trabalho como em função de questões regionais ou territoriais que podem alterar o preço e a demanda de viagens. Por fim, o rendimento pessoal médio dos motoristas que possuem outros trabalhos além dos aplicativos é maior do que aqueles que se dedicam exclusivamente a eles.



Entregadores

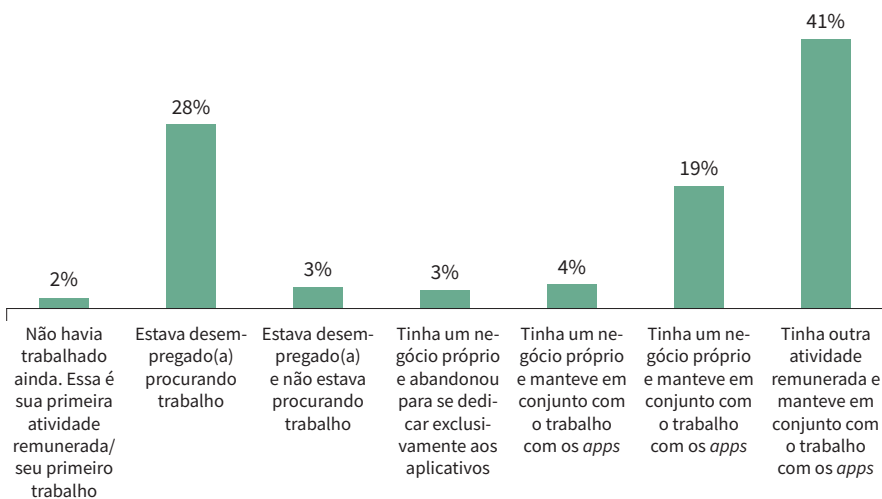
5. Características do trabalho dos entregadores de aplicativo

Nesta seção do relatório, trataremos dos entregadores que trabalham com os aplicativos. Questões relativas à trajetória prévia ao engajamento, ganhos, custos, dificuldades e vantagens de se trabalhar com as plataformas. A ideia é que esta seção possa trazer mais luz a diversas análises realizadas no campo sobre esta categoria de trabalhadores.

5.1. Como os entregadores acessam o trabalho por aplicativo

Para compreender melhor o grupo de entregadores que trabalham com os aplicativos é interessante observar a situação trabalhista do indivíduo prévia ao engajamento. Podemos identificar que quase 70% deles tinham alguma atividade econômica antes de iniciar o trabalho com os aplicativos, e 45% mantiveram essa atividade no momento em que iniciaram a atividade com os *apps*. Além disso, mais de 20% abandonaram a atividade anterior para se dedicar exclusivamente aos aplicativos. Pouco mais de 30% estavam desempregados.

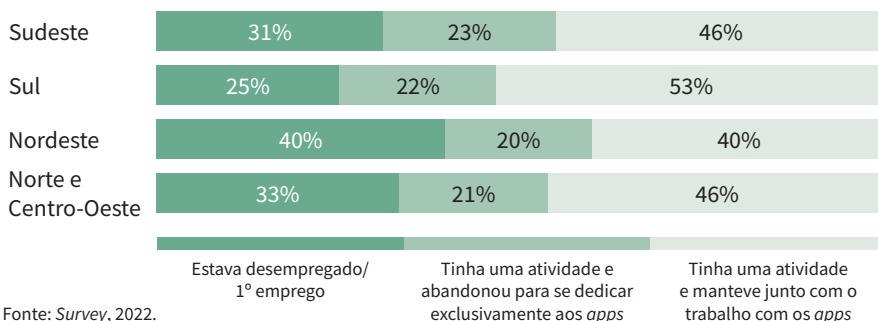
Gráfico 38 Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores



Fonte: Survey, 2022.

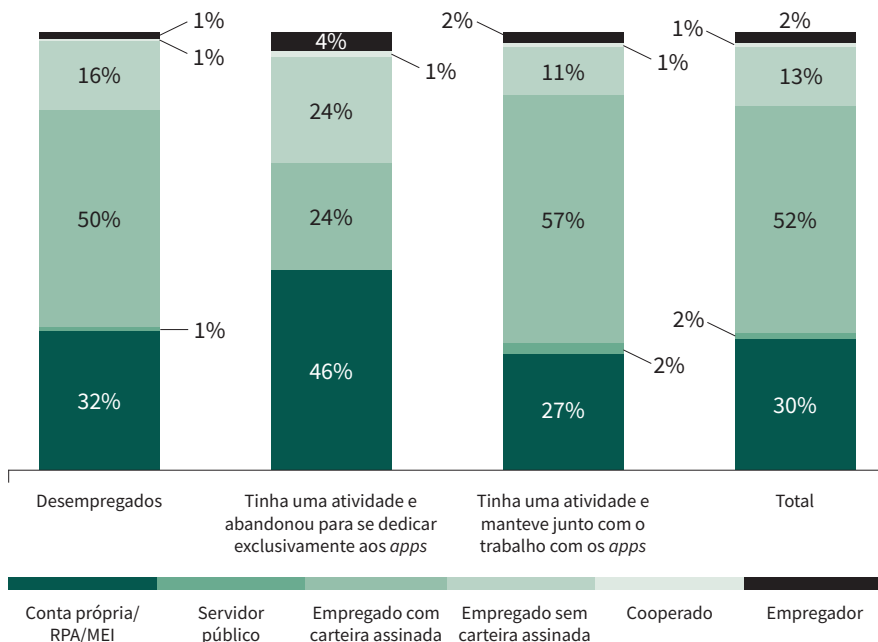
Embora a tendência seja a mesma para todas as grandes regiões, vale destacar que na região nordeste a proporção de desempregados antes de iniciar o trabalho com as plataformas é maior do que nas outras regiões do país. Esse fato vai ao encontro de históricos de desemprego por grandes regiões calculados a partir de pesquisas trimestrais realizadas pelo IBGE (2021).

Gráfico 39 Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores por grandes regiões



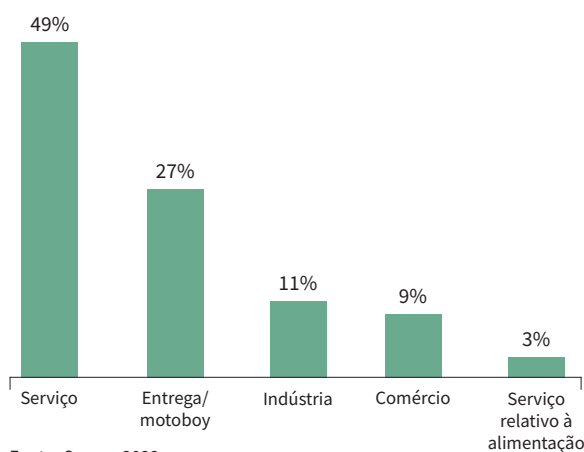
Ao analisarmos a condição do último trabalho do entregador antes do início de seu engajamento nas plataformas, podemos verificar que os empregados com carteira assinada representam metade deles (52%). Essa proporção é ainda maior entre aqueles que mantiveram sua atividade econômica em conjunto com a plataforma no momento do primeiro engajamento. Por outro lado, é menor em relação àqueles que abandonaram o trabalho anterior, o que pode sugerir ser raro uma pessoa empregada formalmente abandonar o seu vínculo para trabalhar como entregador de aplicativo, reforçando ainda a ideia de que muitos optam pelos aplicativos como um complemento à sua fonte de renda principal.

Gráfico 40 Condição prévia e tipo de vínculo do último trabalho antes do engajamento nos aplicativos (entregadores)



Quase metade dos entregadores trabalhava no setor de serviços antes de iniciar o trabalho nos aplicativos. Vale lembrar que, assim como os motoristas, a escolaridade mais frequente entre eles é o ensino médio completo (59%), e o setor de serviços é o que tende a empregar com mais frequência pessoas com essa qualificação. É importante destacar que mais de um quarto dos entregadores já trabalhavam com entrega com motocicleta antes do início do trabalho com aplicativos. Isso reforça a ideia de que mais do que abrir um novo mercado de trabalho, os aplicativos alteraram, por meio da intermediação de seus algoritmos, uma atividade econômica já existente (MINARELLI, 2020).

Gráfico 41 Setor de trabalho prévio ao trabalho com os aplicativos (entregadores)



Fonte: Survey, 2022.

Assim, os entregadores de aplicativo são trabalhadores que, em sua maioria, estavam trabalhando. Entre aqueles que trabalhavam, a maioria manteve seu trabalho quando ingressou no trabalho com os aplicativos, levando em consideração que quase 60% destes estavam inscritos em um vínculo formal de trabalho. Por fim, é importante reforçar que mais de um quarto destes trabalhadores já eram motoboys antes de iniciar sua atividade com os *apps* e 30% estavam desempregados.

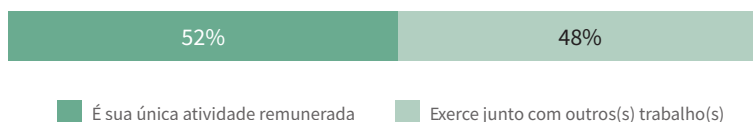
5.2. Características ocupacionais atuais dos entregadores

Nesta etapa do relatório serão abordadas as formas como os entregadores se relacionam com o trabalho por aplicativo. Se o fazem de maneira exclusiva, o tipo de vínculo do trabalho alternativo (quando o tem) e em qual setor econômico. Nesta etapa, além dos dados do *survey* realizado para esta pesquisa, serão também analisados, em alguns momentos, dados relativos à PNAD COVID 19.

Ao observar a situação atual dos trabalhadores em relação a ter ou não uma atividade alternativa às plataformas, embora a maioria se dedique exclusivamente aos aplicativos, quase metade tem outro(s) trabalho(s) concomitante

àquele desenvolvido com os *apps*, forte indício do uso do trabalho com os *apps* como complementar de renda.

Gráfico 42 **Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas no momento da pesquisa**

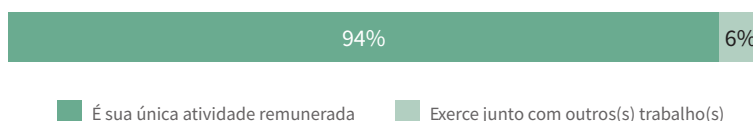


Fonte: Survey, 2022.

Aqui se faz necessário fazer uma ponderação em relação aos dados comumente utilizados para análises sobre esta categoria. Alguns estudos se baseiam nos bancos de dados da PNAD COVID 19. Ali é utilizada a categoria “Entregador de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, IFood, Rappi, etc.)”. Alguns autores ainda utilizam na mesma variável (C007C) a categoria “Motoboy”, separando aqueles sem carteira assinada, assumindo que muitos são entregadores de aplicativo (LAPA, 2021). Em nossas análises utilizaremos apenas a primeira categoria (que cita os aplicativos). Vale dizer que ela provavelmente possui alguns ruídos. Primeiro, porque diz respeito a entregadores de toda sorte (dentro ou não do trabalho com aplicativos). Segundo, porque não especifica que tipo de modo de transporte a pessoa usa, sendo este um serviço que pode ser feito de moto, bicicleta e, em menores proporções, de carro ou a pé.

No caso da pesquisa do IBGE, 94% dos entregadores tinham apenas um trabalho, um resultado bastante distinto daquele observado no *survey*. Vale ressaltar que, para além das diferenças metodológicas expostas acima, a temporalidade da PNAD COVID 19 (realizada entre os meses de maio e novembro de 2020) importa, e muito. Ela foi a campo em um momento no qual a economia estava em uma situação distinta da que o país se encontra hoje.

Gráfico 43 **Exclusividade ou não do trabalho de entregas (PNAD COVID 19)**

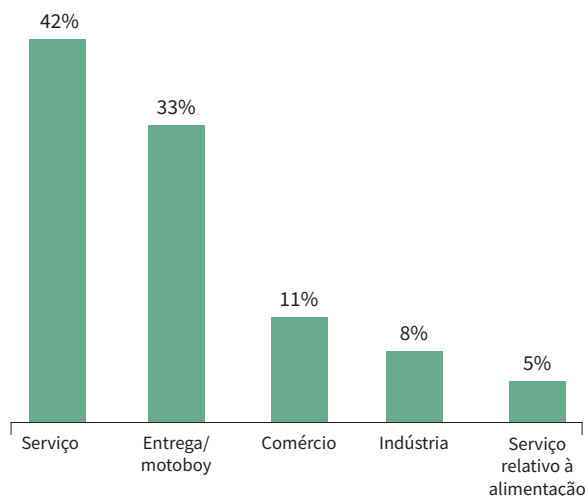


Fonte: PNAD COVID 19.

Quando perguntamos, de forma aberta, qual é a outra ocupação que o entregador tem junto com os aplicativos, é interessante notar que 34% deles têm no outro trabalho também a entrega. Ou seja, o início das operações dos aplicativos de entrega, mais do que abrir uma nova frente de trabalho (como se pode dizer a respeito dos aplicativos de transporte de passageiros), modificou um mercado de logística de entregas de alimentos, remédios, documentos, etc. que

já existia. Além disso, a categoria “Serviço”, que contempla a maior parte dos trabalhadores (42%), inclui ocupações relativas a serviços não especializados, como auxiliar de serviços gerais, segurança, servente, etc.

Gráfico 44 **Trabalho complementar ao trabalho com os aplicativos (entregadores)**¹⁵



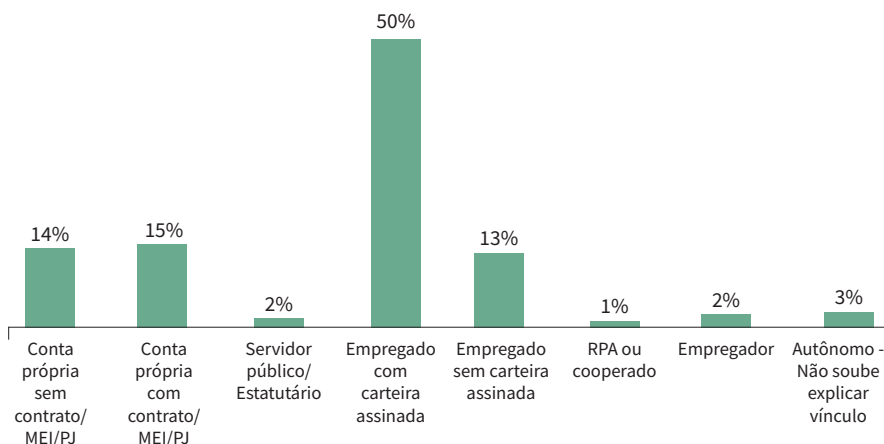
Fonte: Survey, 2022.

Entre os entregadores que atuam com *apps* de maneira complementar à outra atividade econômica, metade deles possuem um trabalho cujo vínculo empregatício é formal. Isso, inclusive, pode ajudar a explicar porque aqueles que têm nos *apps* um trabalho complementar desde o início tendem a se manter assim ao longo do tempo. A informalidade na outra atividade se dá de diversas maneiras (com ou sem contrato, sem vínculo contratual CLT ou qualquer mecanismo de controle do trabalho entre as partes).

Dados coletados da análise qualitativa desta pesquisa mostram que é muito comum os entregadores de aplicativo deixarem os *apps* ligados quando estão exercendo outros trabalhos. Isso foi citado mesmo entre aqueles que possuem vínculos formais que, muitas vezes, são também com entregas. Ou seja, parece uma prática comum, por parte dos entregadores, “encaixar” o trabalho por aplicativos no seu cotidiano de trabalho, em momentos de menor demanda de outros serviços.

¹⁵ A categoria Serviço relativo à alimentação é formada por pessoas que trabalhavam (ou ainda trabalham) em lanchonetes ou restaurantes, mas em outras funções que não a entrega de alimento ou refeição.

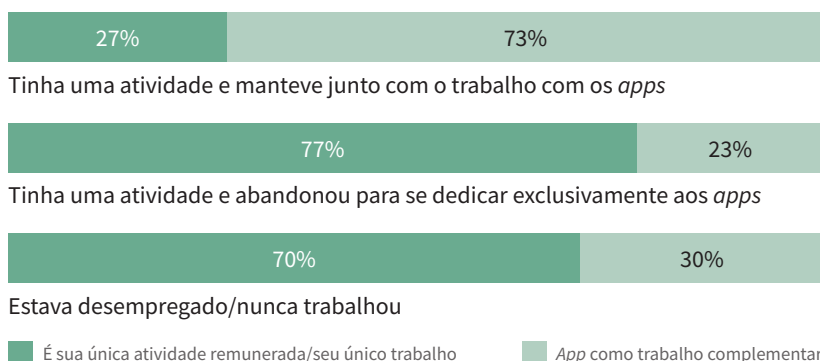
Gráfico 45 Vínculo dos entregadores com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas



Fonte: Survey, 2022.

Um terço do total de entregadores tinha as *apps* como atividade complementar a outros trabalhos e se mantiveram nesta condição no momento da pesquisa. Uma análise de razão de chances nos mostra que o entregador que, quando iniciou no trabalho com aplicativos, estava em outro serviço, tem 7,2 vezes mais chance de realizá-lo de forma complementar a outras atividades no momento da pesquisa, se comparado àquelas pessoas que abandonaram a atividade prévia para se dedicar exclusivamente aos *apps*. Ou seja, parece haver uma tendência de manter os *apps* como complementares no grupo que iniciou o trabalho com aplicativos desta forma (45% dos entregadores), sendo entre eles mais difícil de abandonar o trabalho anterior para se dedicar exclusivamente às plataformas.

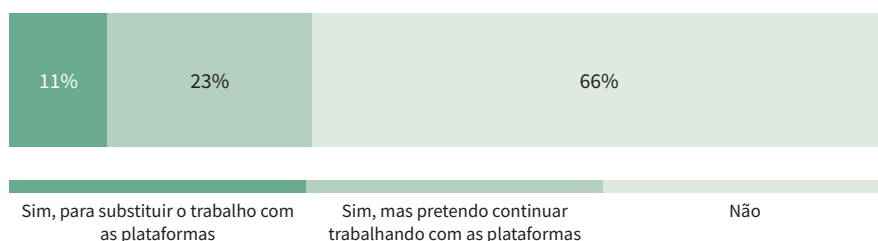
Gráfico 46 Mecanismo de engajamento dos entregadores (exclusivo ou não) x como operava o trabalho com os apps no momento da pesquisa



Fonte: Survey, 2022.

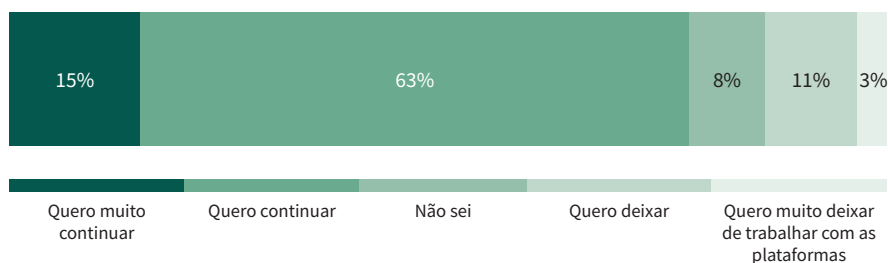
Além disso, é importante observar que, para além das formas de engajamento e vínculo, os entregadores não estão em busca de outro trabalho, e quase 80% deles quer continuar trabalhando com as plataformas em momentos futuros. Esta resposta pode estar associada ao caráter flexível do trabalho com os *apps*, uma vez que boa parte deles já têm outra ocupação e a plataforma é um trabalho adicional que pode ser mobilizado a qualquer momento. Vale lembrar que este tema é mais explorado na etapa qualitativa deste estudo, onde as razões e motivos desse caráter flexível do trabalho com entregas por *apps* foram aprofundados.

Gráfico 47 Busca por outras atividades remuneradas (entregadores)



Fonte: Survey, 2022.

Gráfico 48 Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (entregadores)



Fonte: Survey, 2022.

Assim, pudemos observar que boa parte dos entregadores estavam trabalhando antes da adesão às plataformas (70%), e no momento da pesquisa, 48% possuíam outros trabalhos, em especial no ramo de serviços. Isso sugere que, no caso dos entregadores, o desemprego possa ter um poder explicativo para o engajamento menor do que o observado entre os motoristas (onde 43% estavam desempregado antes de iniciar nos *apps*). É importante notar também que um terço dos entregadores têm, nesse outro trabalho, uma atividade de entregas. Entre os que têm um trabalho alternativo às plataformas, metade tem um vínculo formal nesta outra ocupação, evidenciando como, para uma parcela significativa deles, o trabalho por aplicativo pode estar sendo utilizado para complementar a renda oriunda de outras atividades. Por fim, a maioria (66%)

afirma não estar procurando trabalho para substituir os *apps* e 80% pretende continuar trabalhando com as plataformas.

5.3. Propriedade do veículo dos entregadores que trabalham com os aplicativos

Para exercer o trabalho com as plataformas, o entregador precisa dispor de uma motocicleta. Esta pesquisa buscou entender como os trabalhadores têm acesso ao seu principal instrumento de trabalho para a atividade de entrega. Quase 90% dos entregadores são proprietários do veículo que utilizam. Apenas 5% aluga, 4% usa o veículo de algum parente, 2% pega emprestado de amigos ou conhecidos e 1% utiliza motocicleta de uma frota terceirizada.

Tabela 13 **Propriedade da motocicleta utilizada no trabalho com as plataformas**

Propriedade da motocicleta	%
Própria	88%
Alugada	5%
Emprestada (de amigos ou conhecidos)	2%
É de um parente	4%
É de uma frota terceirizada	1%

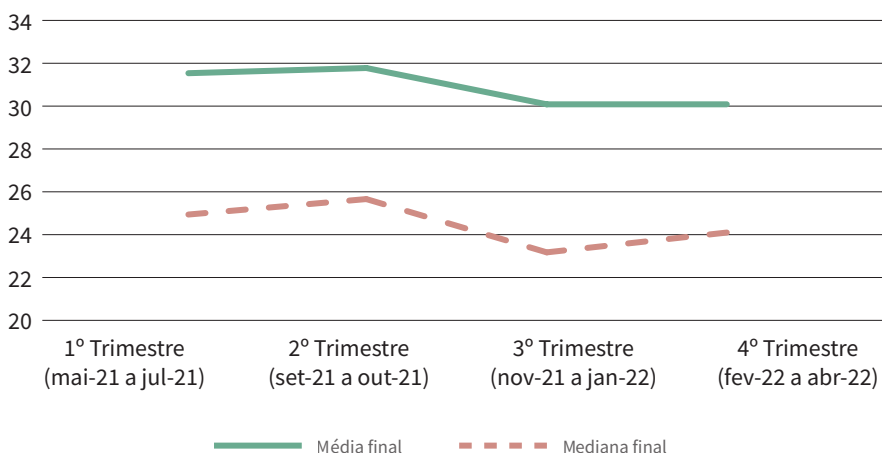
Fonte: Survey, 2022.

5.4. Jornada de viagens dos entregadores

Nesta seção serão analisados diversos dados relativos à jornada de horas trabalhadas dos entregadores. Para tanto, utilizaremos como referência de informações os dados de registros administrativos enviados pelas empresas da Amobitec. Muito embora estes dados também apresentem limitações, ficam mais perto de representar a realidade em função da origem de sua produção (o próprio aplicativo).

Assim, o que os registros administrativos nos mostram é que as médias de dias engajados tendem a não se diferenciar muito entre os trimestres (entre 30 e 32 dias). Entretanto, quando observamos a distância entre a média e a mediana, temos mais um indicador de que as estratégias de engajamento entre os entregadores tendem a variar bastante. A diferença chega a 8 dias no segundo trimestre analisado.

Gráfico 49 **Volume médio de dias engajados por trimestre dos entregadores**

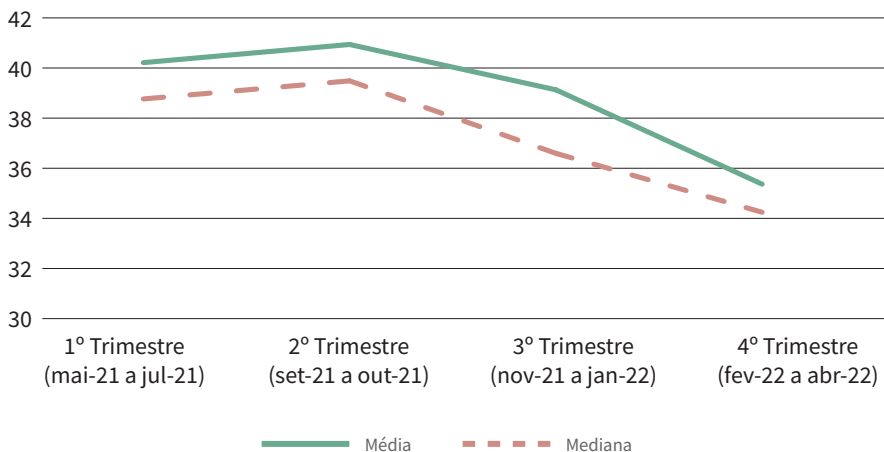


Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Uma forma de balizar esse dado foi a solicitação do mesmo recorte de informações, entretanto, considerando apenas os entregadores que fizeram ao menos 1 entrega em cada um dos meses que compõem o trimestre. Isso porque o dado apresentado acima pode ser influenciado pela rotatividade dos trabalhadores, o que tende a jogar o número médio de dias trabalhados por trimestre para baixo.

Assim, o dado resultante deste novo recorte aponta para uma média de dias trabalhados por trimestre significativamente maior (entre 36 e 40 dias), considerando 12 semanas, uma média semanal de 3,3 dias. Mais uma vez, é importante lembrar que metade dos entregadores possui outra atividade econômica para além dos aplicativos, o que reforça a ideia de que esses trabalhadores se logam no sistema com uma regularidade menor do que o esperado, caso este fosse o seu único trabalho. Este dado apresenta uma variação negativa que pode significar um movimento de queda no engajamento com esta atividade, mas também uma sazonalidade do volume de pedidos, uma vez que a queda na média e na mediana são de, respectivamente, 12% e 11%.

Gráfico 50 Número médio de dias engajados pelos motoristas, por trimestre, levando em consideração somente os entregadores que tiveram viagens em todos os meses que compõem o trimestre



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Para a análise de horas trabalhadas dos entregadores também foram utilizados os registros administrativo oriundos da Amobitec. Estes dados dizem respeito somente ao tempo em corrida, ou seja, desde o momento em que o entregador aceitou a corrida até a entrega da encomenda para o cliente final.

Além disso apresentaremos a estimativa de jornada total logada no aplicativo com base em 3 cenários de tempo sem corridas. Isso nos ajuda a estimar as jornadas totais mais prováveis entre os entregadores. Estimamos 10%, 20% e 30% de tempo sem corridas. E, com isso, temos as prováveis jornadas. Ou seja, o tempo que a pessoa ficou logada no *app*, por semana, estando ou não em uma corrida. Vale lembrar que esses valores não estão contemplando intervalos nos quais o entregador desliga os aplicativos. Ou seja, pausas para almoço, banheiro, descanso ou para realizar outras atividades (como compras pessoais, por exemplo) durante o seu dia de trabalho.

Vale lembrar que a jornada total logada no aplicativo pode não significar a jornada declarada pelas pessoas em pesquisas amostrais. As estimativas que apresentaremos aqui são com base, apenas, na quantidade de tempo sem corridas depois que o trabalhador faz *login* na plataforma. Já em pesquisas amostrais, é muito comum a pessoa considerar a jornada de trabalho o tempo total que passou na rua, mesmo nos momentos em que estava vinculada a outras atividades e com o aplicativo desligado. Como vimos na etapa qualitativa desta pesquisa, é comum que entregadores que moram em regiões mais afastadas das áreas de entrega façam o trajeto até esses locais com o *app* deslogado. Isso é comum, principalmente, em arranjos urbanos do interior do país, em que a pessoa mora em cidades menores e vai até a cidade maior para iniciar as corridas. Ela sai para trabalhar em um determinado horário, mas faz o *login* no aplicativo, de fato, algum tempo depois.

Assim, um aspecto importante desta discussão é evidenciar a dificuldade de isolar com clareza o tempo que o entregador está dedicado aos aplicativos. Esse problema ocorre até mesmo considerando somente o tempo de aplicativo ligado, pois, como vimos na etapa qualitativa, é comum a situação de os entregadores deixarem o *app* ligado mesmo quando não estão fazendo entregas, ou seja, quando estão se dedicando a outras atividades durante o seu dia de trabalho, quando não estão vinculados aos *apps*.

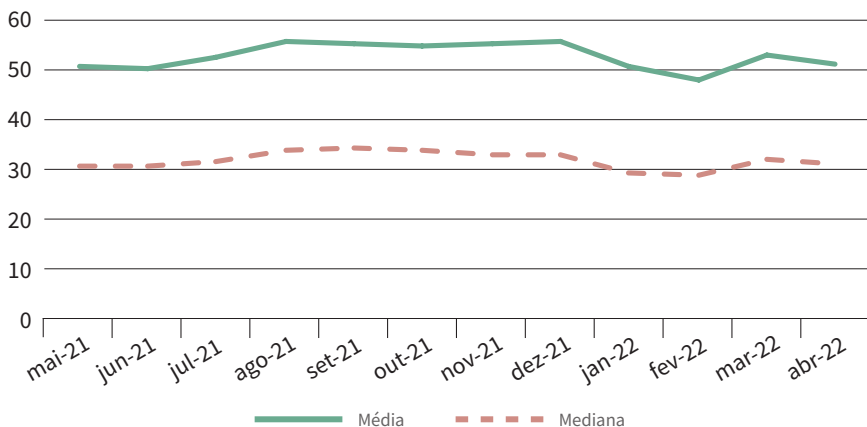
Assim, a tabela abaixo trabalha com os dados relativos ao tempo médio em corrida e uma estimativa de jornada média semanal com base em 3 cenários possíveis de tempo sem corridas. É importante ressaltar que tanto as jornadas quanto o tempo sem corridas real pode estar acima ou abaixo dos valores apresentados. O que buscamos aqui é fazer um exercício para estimar, com base nas medidas de tendência central dos dados, qual o tempo que os entregadores dedicam a este trabalho.

Tabela 14 Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos entregadores e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas

Estimativas de tempo médio mensal em corrida, em horas				Jornada média semanal em horas considerando os seguintes cenários de tempo sem corridas:		
Mês	Média mensal	Mediana mensal	Tempo médio em corrida por semana	10%	20%	30%
mai/21	51	31	12	13	14	15
jun/21	50	31	12	13	15	16
jul/21	53	31	12	14	15	16
ago/21	56	34	13	14	16	17
set/21	56	34	13	15	16	17
out/21	55	34	13	14	15	17
nov/21	55	33	13	15	16	17
dez/21	56	33	13	14	16	17
jan/22	51	29	12	13	14	15
fev/22	48	29	12	14	15	16
mar/22	53	32	12	14	15	16
abr/22	51	31	12	14	15	16

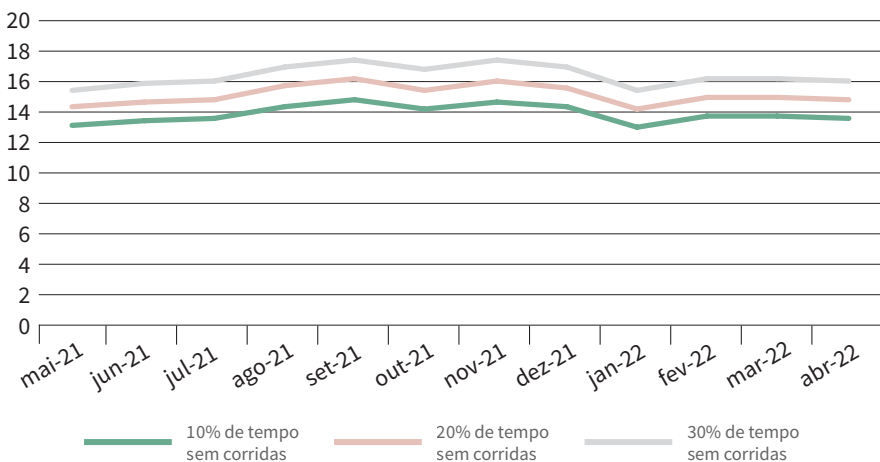
Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Gráfico 51 Média e mediana de horas dos entregadores, por mês, em corrida



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Gráfico 52 Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo mediante 3 cenários de tempo sem corridas (entregadores)



Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Para uma análise mais completa (e complexa) dos dados acima, é importante lembrar que metade dos entregadores possuem outro trabalho além de sua atuação com os aplicativos. Ou seja, o arranjo de horas dedicadas ou não aos aplicativos, definido pelos entregadores em seu dia de trabalho, passa não apenas por outras atividades realizadas em conjunto com os aplicativos, como também outros trabalhos para os quais eles se dedicam. Além disso, esses cálculos levam em consideração tanto aqueles que trabalham apenas com uma plataforma, como os *dual appers*. Reforça este quadro o fato de a mediana estar

significativamente abaixo da média, sugerindo que temos um volume bastante alto de entregadores com jornadas mais curtas e um grupo menor de trabalhadores com jornadas maiores, puxando assim a média para cima.

Além disso, é importante lembrar que assim como ocorreu com os motoristas, os entregadores afirmam que tanto os dias trabalhados por semana quanto as horas dedicadas aos aplicativos tendem a variar demais. Quando solicitados a dar uma nota de 1 a 5 (onde 1 significa que não varia nada e 5 significa que varia muito) tanto sobre o volume de dias por semana no qual se logou nos aplicativos quanto no volume de horas dedicadas, mais da metade disse variar com frequência tanto os dias por semana quanto as horas logadas por dia (dando notas 4 ou 5). Além disso, menos de 30% afirmou ter uma rotina de engajamento com o aplicativo dando notas mais baixas para essas questões (1 e 2).

Tabela 15 Percepção dos entregadores sobre a variação do volume de dias e horas trabalhadas com os aplicativos, por semana (1 – varia pouco e 5 – varia muito)

Percepção dos entregadores quanto à variação do tempo de trabalho com os apps	Dias logados	Horas trabalhadas
Média da nota de variação (1 a 5)	3,5	3,4
% que deu nota 4 ou 5	55%	54%
% que deu nota 1 ou 2	24%	28%

Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

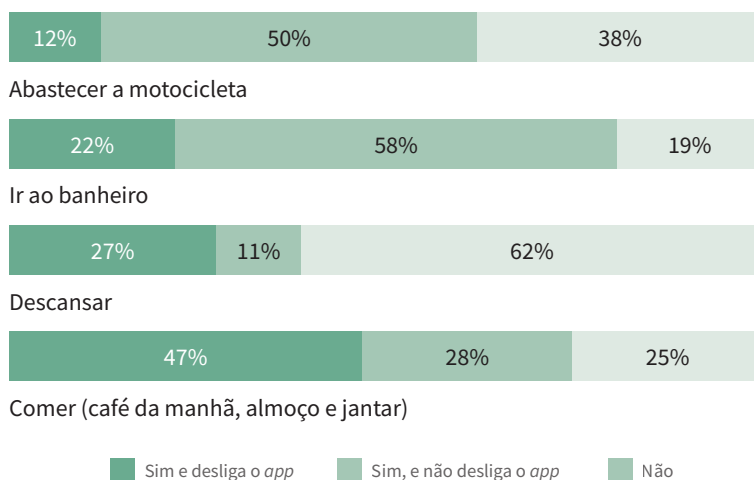
Assim, vale pontuar que a discussão sobre a jornada de trabalho dos entregadores (e mesmo dos motoristas) de aplicativo é permeada por uma série de imprecisões. Isso está ligado não apenas a questões estruturais do mercado de trabalho ou o formato como as empresas funcionam, mas também sobre como, frente ao cenário que se apresenta, o trabalhador toma suas decisões para conseguir os ganhos necessários para o seu sustento.

5.5. Cotidiano de trabalho dos entregadores com os aplicativos

Procuramos compreender também como é a dinâmica de trabalho dos entregadores no que diz respeito às pausas que estes fazem para comer, descansar, ir ao banheiro e abastecer a motocicleta. Duas questões chamam atenção: a maioria não faz pausas exclusivas para descansar. Ou seja, pode até ser que a pessoa aproveite o momento da refeição para ir ao banheiro ou descansar, mas não faz pausas no dia com o intuito único e exclusivo de descanso. Neste caso, a falta de pausas para descansar pode estar associada à dinâmica do trabalho. Isso porque existe um intervalo entre um pedido e outro, de forma que, durante este momento de aguardo, pode ser que o entregador tenha pequenas pausas dos deslocamentos. Na etapa qualitativa desta pesquisa, esse foi um ponto colocado por diversos entrevistados, identificando esse intervalo como espaço possível de descanso no desenvolvimento desta atividade.

Outro aspecto que chama a atenção é que quase 30% dos trabalhadores não desligam o *app* para a pausa da refeição, o que implica em um tempo para essa atividade de menor qualidade, uma vez que ele pode ser interrompido a qualquer momento por conta de uma chamada. Por outro lado, pode indicar também que, mesmo que não tenha a intenção de aceitar uma corrida, o entregador mantém o aplicativo ligado. Mais uma vez, isso apareceu como prática na etapa qualitativa da pesquisa, com entregadores citando a decisão de não fazer refeições durante o período de trabalho, ou interrompendo a refeição para aceitar entregas.

Gráfico 53 Hábitos de pausa no cotidiano dos entregadores em seu trabalho com os *apps*



Fonte: Survey, 2022.

Procuramos entender se os entregadores passam por dificuldades relacionadas ao trabalho com os aplicativos. O objetivo deste levantamento é entender como determinadas questões podem influir na experiência em relação a esta atividade. São questões que podem ou não ser originárias do trabalho com os *apps*.

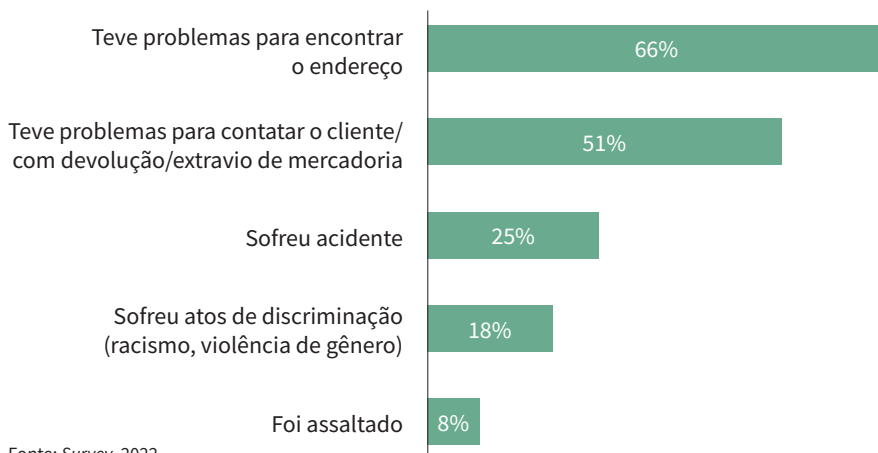
A situação mais comum é a dificuldade para encontrar o endereço (66%). Isso pode estar associado a diversas questões, desde informações erradas fornecidas pelo cliente (51%) até eventuais problemas de conectividade e GPS ou mesmo alterações na configuração viária não atualizadas nas plataformas. Além disso, problemas em se comunicar com o cliente, bem como devolução e extravio de mercadorias também parecem ser frequentes entre os entregadores.

Chama a atenção também que pelo menos um quarto deles se envolveu em algum tipo de ocorrência de trânsito enquanto estava trabalhando com as plataformas. Isso mostra a importância, do ponto de vista da prestação desse serviço, do envolvimento tanto das empresas como da sociedade civil e do Estado na condução de políticas e discussões com vistas a um trânsito mais seguro. Neste caso, é necessário contextualizar que a proporção de ocorrências

com motocicleta (fatais ou não) é um fenômeno que vem crescendo no Brasil¹⁶ desde 2001, mesmo antes da entrada dos aplicativos. Embora diversas cidades do país tenham adotado políticas de segurança viária que, com efeito, venham reduzindo o número geral de óbitos no trânsito, aparentemente, são políticas que não alcançam os entregadores.

Ademais, é importante ressaltar que quase um quinto já sofreu algum tipo de ato discriminatório, ponto este que tem sido alvo de ações e programas de combate por parte de diversas empresas, e quase 10% foi assaltado no período durante o exercício da atividade.

Gráfico 54 **Entregadores: ocorrências, problemas e situações enfrentadas nos últimos três meses durante a jornada de trabalho com os apps**

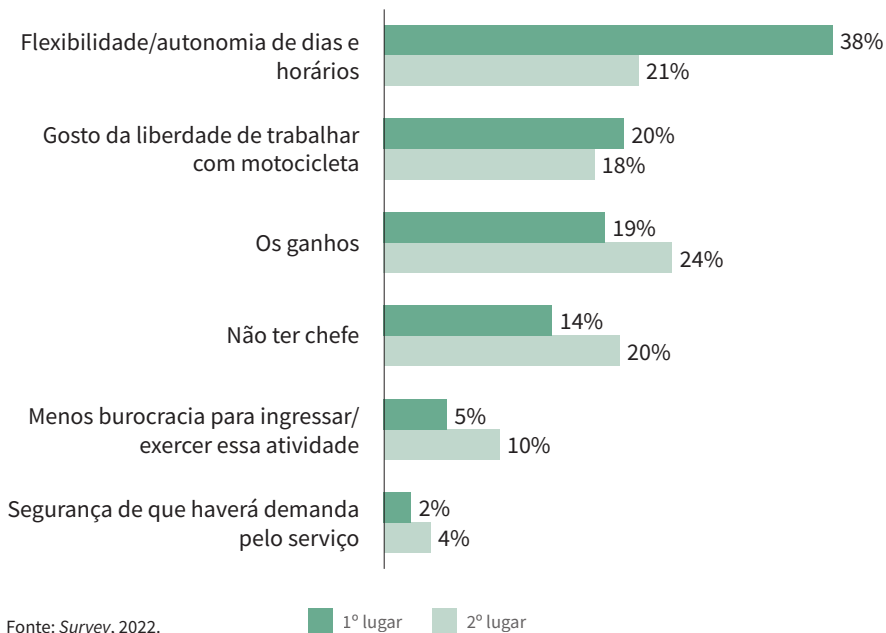


Fonte: Survey, 2022.

Buscamos compreender também quais são as principais vantagens que os trabalhadores enxergam no trabalho com as plataformas. Quase 40% dos entregadores apontam como principal vantagem a flexibilidade de horários. Em segundo lugar, aparece os ganhos obtidos com a atividade. Quando observamos o total de menções (independentemente de 1º e 2º lugar), verificamos que a flexibilidade de dias e horários é mencionada por quase 60% dos entregadores motociclistas, os ganhos por 43% e a liberdade de trabalhar com motocicleta por 38%.

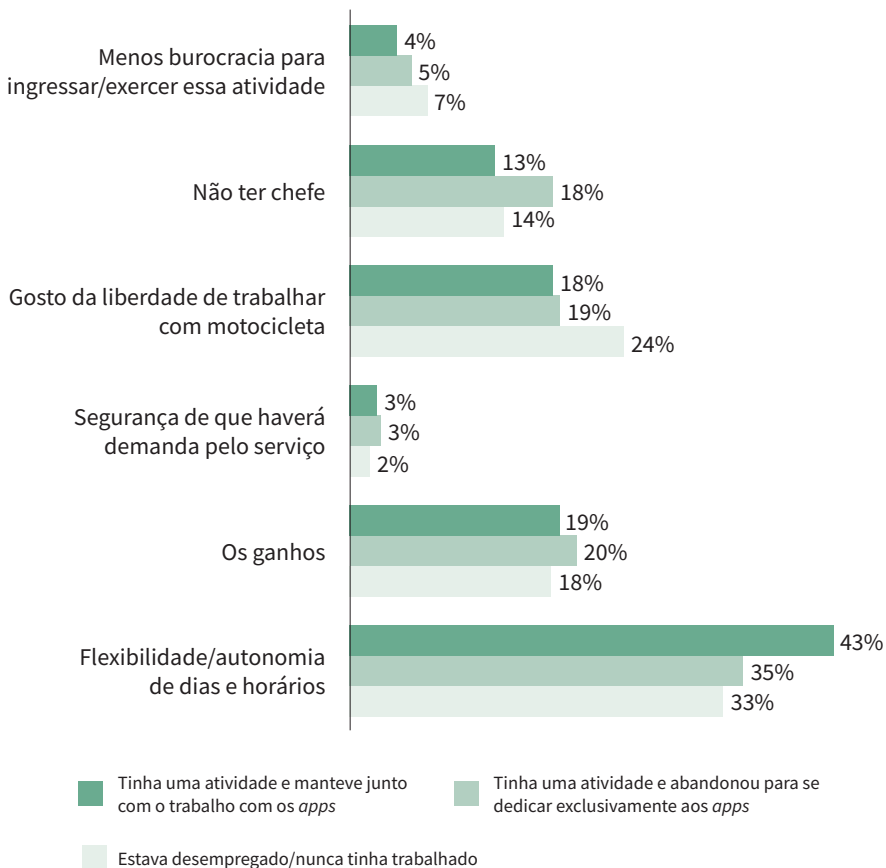
16 <https://mobilidade.estadao.com.br/meios-de-transporte/o-cenario-da-mortalidade-de-motociclistas-no-brasil/#:~:text=Se%20compararmos%20o%20total%20de,%2C%20para%2035%2C%20em%202019.>

Gráficos 55 Principais vantagens de se trabalhar com os apps (entregadores)



É importante observar que parece existir um aspecto contextual nessa análise. Quando verificamos essa questão em relação à situação prévia do trabalhador, verificamos que a flexibilidade é um benefício mais frequentemente apontado por aqueles que tinham outro trabalho no momento do em que começaram a trabalhar com os apps. Já entre aqueles que tinham uma atividade e abandonaram para se dedicar exclusivamente aos apps, não ter chefe tem maior proporção de resposta do que os outros.

Gráfico 56 Principal vantagem apontada por situação ocupacional prévia ao engajamento (entregadores)

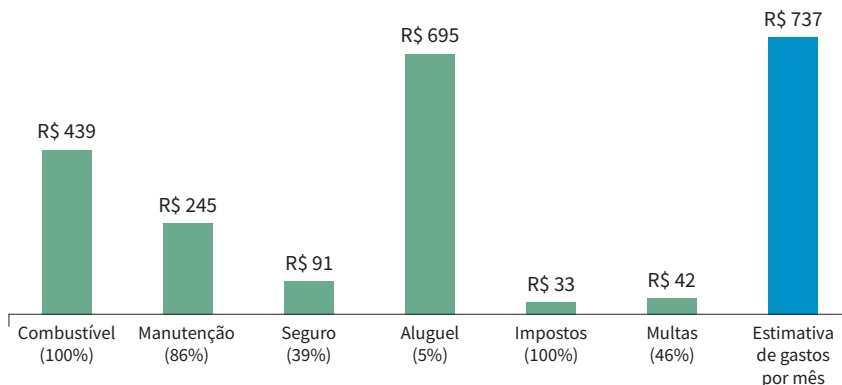


Fonte: Survey, 2022.

5.6. Custos associados à manutenção da motocicleta utilizada no trabalho com os aplicativos

Quando observamos os custos de manutenção do meio de transporte dos entregadores, verificamos que ele gira em torno de R\$ 700. Embora tenhamos perguntado o quanto o respondente gastava com combustível apenas em relação às suas atividades com as plataformas, é difícil fazer esse tipo de ponderação com outros custos como seguro, multas ou impostos, de modo que a análise aqui busca dar um panorama, dentre aqueles que têm determinados custos, sobre qual é esse valor.

Gráfico 57 Estimativa de gastos mensais e proporção dos entregadores que disseram ter gastos com cada item



Fonte: Survey, 2022.

Quando observamos esses valores em relação ao tipo de atuação com as plataformas (se exclusiva ou de forma complementar com outros trabalhos), verificamos que aqueles que atuam exclusivamente com as plataformas têm um custo geral mensal estimado em R\$ 793, já o outro grupo tem um gasto médio de aproximadamente R\$ 680. Além disso, é importante ressaltar que, para o grupo de entregadores, a média mensal de gastos não aponta diferença estatisticamente válida entre grandes regiões.

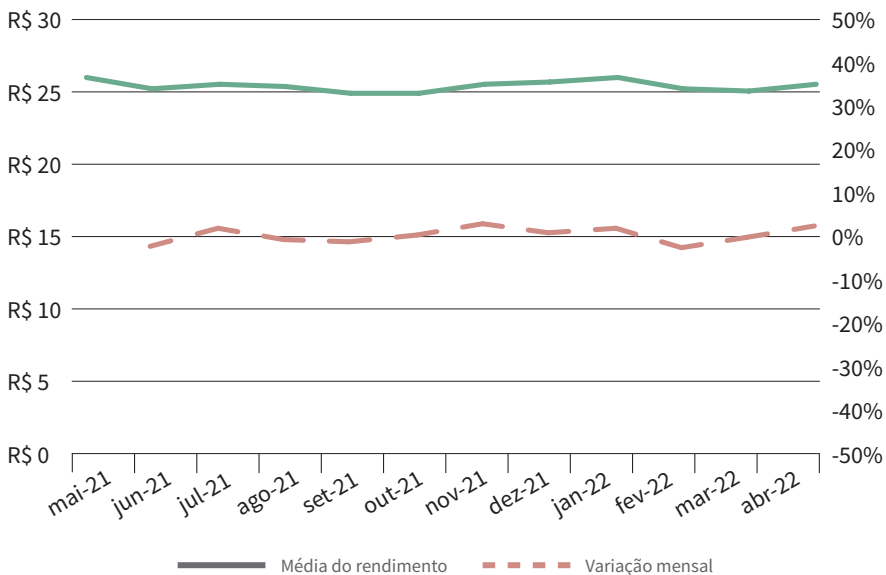
5.7. Rendimento dos entregadores no trabalho com aplicativos

Nesta seção do relatório falaremos do rendimento dos entregadores de aplicativo. Para isso, utilizaremos tanto as respostas obtidas com a aplicação do *survey* quanto com os registros administrativos. Quando oportuno, utilizaremos também os dados da PNAD COVID 19 e da PNAD Contínua para fazer algumas comparações com os dados da pesquisa do IBGE.

Os registros administrativos de renda média por hora dos entregadores de aplicativos, oriunda das corridas (inserindo promoções, incentivos e gorjetas), nos mostra que não houve aumento de ganhos no período analisado. Inclusive, se considerarmos a inflação, ela caiu. Levando em consideração que a renda média do trabalho com aplicativos de entrega orbitou o valor de R\$ 25 por hora, nos últimos 12 meses, e que a inflação no período foi de 12,13%¹⁷, a ausência de aumento no rendimento médio denota uma redução do poder de compra deste grupo, quando consideramos exclusivamente a remuneração oriunda do trabalho com os aplicativos. O gráfico abaixo mostra que, em média, este rendimento variou bem pouco no período, tendo o mês de março/22 como o mês com menor rendimento horário em corrida de R\$ 24,9 e o mês de janeiro/22 como o mês de maior rendimento R\$ 26,1

¹⁷ Calculada pelo IPCA via calculadora de inflação do IBGE: <https://www.ibge.gov.br/explica/inflacao.php>

Gráfico 58 Rendimento médio por hora em corrida dos entregadores entre maio/2021 e abril/2022, por aplicativo

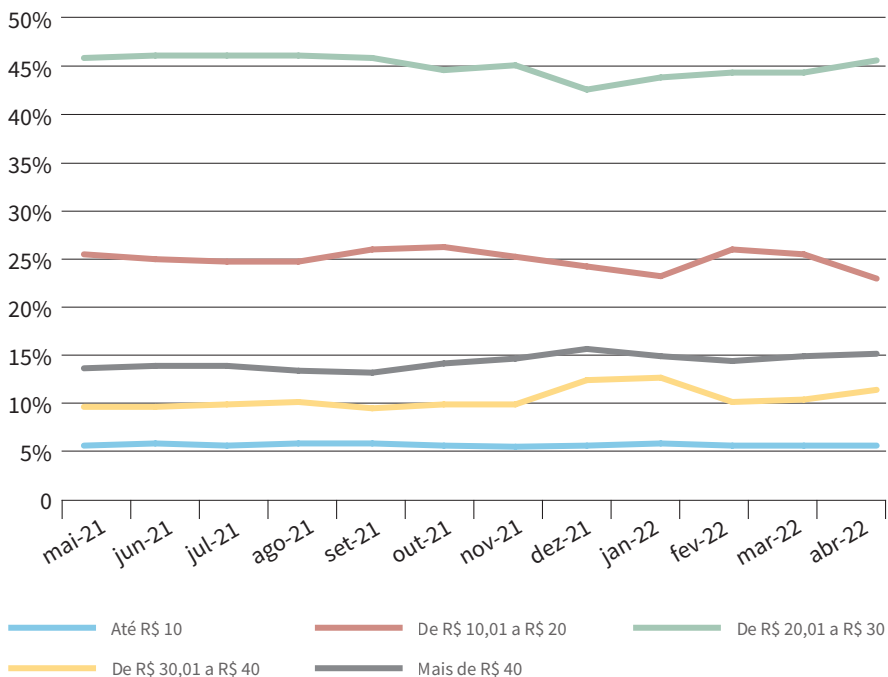


Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

Quando observamos os ganhos por faixa de rendimento, verificamos que a proporção de pessoas nas faixas não muda muito, sendo que as duas alterações mais significativas dizem respeito à queda da proporção de pessoas que ganham entre R\$ 10 e R\$ 20 por hora em corrida no período, de 26% para 21% e aumento daquelas que ganham entre R\$ 30 e R\$ 40 por hora em corrida, de 9% para 12%. Essas alterações, entretanto, não produziram, como visto anteriormente, alterações no rendimento médio por hora em corrida.

Destaca-se também que, no período analisado, quase metade dos entregadores (em média 45%) ganha entre R\$ 20 e R\$ 30 por hora em corrida. Um quarto deles (25%) mais de R\$ 30 por hora em corrida e 15% ganham em média até R\$ 20. Assim, a média para o período nos mostra que 73% dos entregadores ganham R\$ 20 ou mais por hora em corrida, com especial concentração entre aqueles que ganham de R\$ 20 a R\$ 30.

Gráfico 59 Proporção de entregadores por faixa de ganhos por hora entre maio/2021 e abril/2022



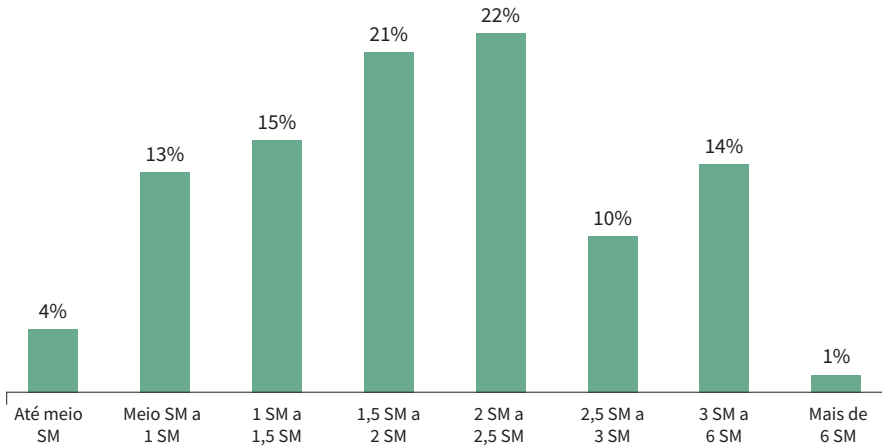
Fonte: Registros administrativos, Amobitec.

De certa forma, esse quadro reflete, de maneira mais aguda, uma situação que extrapola os entregadores. Ao analisar os dados de rendimento do trabalho principal por meio da PNAD Contínua, entre o primeiro trimestre de 2021 e o primeiro trimestre de 2022, podemos verificar que, entre aqueles com ensino médio completo (escolaridade mais frequente entre os entregadores entrevistados), o aumento da remuneração média está abaixo da inflação também, ficando em 9%.

Em relação aos ganhos líquidos obtidos (descontando custos) com o trabalho com os aplicativos, destaca-se que quase 70% dos trabalhadores declararam ganhar entre 1 e 3 salários-mínimos. Vale ressaltar que os ganhos variam de acordo com a quantidade de horas trabalhadas com os aplicativos, e que metade destes entregadores possui outras fontes de ganhos além dos *apps*¹⁸.

¹⁸ Vale lembrar que perguntar esta informação em faixas tende a reduzir a taxa de não resposta, em especial em pesquisas aplicadas por telefone. No caso desta questão, apenas 5% dos entrevistados não responderam.

Gráfico 60 **Faixa de rendimento do trabalho com os apps (entregadores)**



Fonte: Survey, 2022.

Além disso, podemos fazer a mesma estimativa realizada para os motoristas com base nos registros administrativos e no *survey*, considerando os custos médios de manutenção da moto de um determinado grupo, observando os ganhos por hora e a jornada. O rendimento médio em uma jornada de 20 horas, a depender do tempo sem corridas, pode variar entre R\$ 807 e R\$ 1325. Já os rendimentos médios de uma jornada de 40 horas, dependendo do tempo sem corridas, podem variar entre R\$ 1.980 e R\$ 3.039.

Além disso, foi realizado um exercício que busca compreender a faixa de valor provável de rendimento dos entregadores, considerando a mediana das duas faixas de remuneração mais frequentes no gráfico 59. Ou seja, as faixas “De R\$ 10 a R\$ 20”, que concentra 25% dos trabalhadores, e a faixa “De R\$ 20 a R\$ 30”, que concentra 45% deles. Ou seja, uma aproximação do rendimento de 70% dos trabalhadores caso eles exerçam uma jornada com os aplicativos, tendo em vista cada uma das faixas de tempo em corridas estimadas.

Tabela 16 **Ganhos dos entregadores por tamanho de jornada semanal**¹⁹

Considerando uma jornada de 20h				
Remuneração por hora em corrida	R\$ 23	Considerando o valor de ganhos médios	Considerando a mediana das 2 faixas de ganhos por hora mais frequentes (70% dos entregadores)	
Horas por semana	20			
Semanas no mês	4			
Custos médios de manutenção	R\$ 539			
Estimativa de ganhos líquidos	Mensal	Por hora	R\$ 15	R\$ 25
Tempo sem corridas 0%	R\$ 1.325	R\$ 117	R\$ 661	R\$ 1.461
Tempo sem corridas ²⁰ 10%	R\$ 1.152	R\$ 14	R\$ 555	R\$ 1.275
Tempo sem corridas ²⁰ 20%	R\$ 980	R\$ 12	R\$ 449	R\$ 1.089
Tempo sem corridas ²⁰ 30%	R\$ 807	R\$ 10	R\$ 343	R\$ 903
Considerando uma jornada de 40h				
Remuneração por hora em corrida	R\$ 23	Considerando o valor de ganhos médios	Considerando a mediana das 2 faixas de ganhos por hora mais frequentes (70% dos entregadores)	
Horas por semana	40			
Semanas no mês	4			
Custos médios de manutenção	R\$ 689			
Estimativa de ganhos líquidos	Mensal	Por hora	R\$ 15	R\$ 25
Tempo sem corridas 0%	R\$ 3.039	R\$ 19	R\$ 1.711	R\$ 3.311
Tempo sem corridas ²⁰ 10%	R\$ 2.686	R\$ 17	R\$ 1.491	R\$ 2.931
Tempo sem corridas ²⁰ 20%	R\$ 2.333	R\$ 14	R\$ 1.271	R\$ 2.551
Tempo sem corridas ²⁰ 30%	R\$ 1.980	R\$ 12	R\$ 1.051	R\$ 2.171

Fonte: Survey, 2022 e Registros administrativos, Amobitec.

Quando observamos a PNAD COVID 19, verificamos que a categoria de entregadores²⁰ declarou uma remuneração média de R\$ 1.696²¹. Essa diferença observada entre remuneração do *survey* e da PNAD COVID 19, para além da temporalidade da pesquisa e do contexto econômico do país, deve ser observada à luz das diferenças metodológicas. A pesquisa do IBGE não divide os entregadores por modo de transporte, de forma que a categoria comumente analisada mistura entregadores, motoristas e ciclistas que fazem entregas, podendo até mesmo, eventualmente, incluir entregadores que o fazem a pé, além de incluir entregadores que trabalham sem a intermediação dos aplicativos.

Quando observamos a análise de remuneração por escolaridade na PNAD Contínua, verificamos, também, que em geral, pessoas com ensino médio completo tendem a receber em média R\$ 1.812²² por mês. O rendimento obtido pelos entregadores com os aplicativos, dependendo da jornada estabelecida, tende a ser maior. Aqui, mais uma vez vale fazer a mesma ponderação que foi feita em relação aos ganhos dos motoristas de aplicativo. Não se trata de dizer se o

¹⁹ Como observado na etapa qualitativa, diferentes estratégias são utilizadas para enfrentar o tempo sem corridas. Entre elas, rodar pela região de interesse, voltar para áreas específicas da cidade ou mesmo ficar parado. Desta forma, o cálculo de tempo sem corridas estima o uso de combustível em pelo menos metade do período sem corridas.

²⁰ Composta por: “Entregador de mercadorias (de restaurante, de farmácia, de loja, Uber Eats, IFood, Rappi, etc.)”

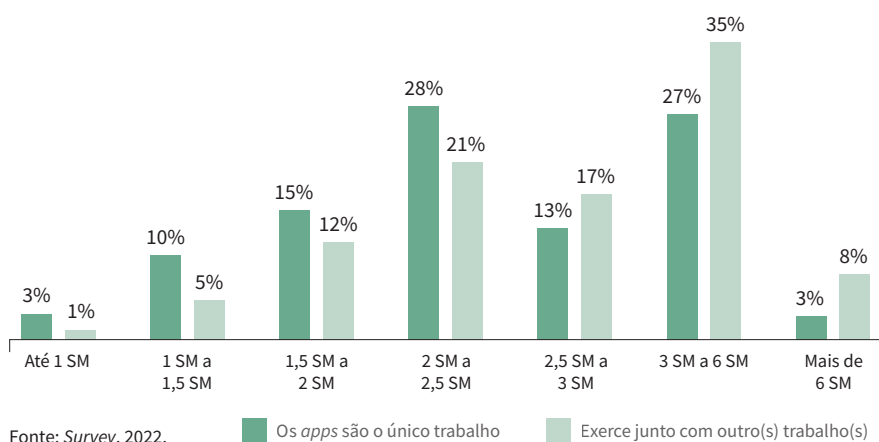
²¹ Atualizada pelo IPCA para setembro de 2022 (data da coleta da pesquisa).

²² PNAD Contínua, 2022, 3º trimestre.

trabalho com o aplicativo é melhor ou pior do que as outras ocupações no mercado. Se trata de evidenciar o cenário dentro do qual o trabalhador se defronta, em um mercado pouco formalizado e muito diverso.

Outro dado que ajuda a compreender este quadro é o rendimento pessoal dos entregadores dos aplicativos em função de as plataformas serem ou não seu trabalho principal. Assim como na análise anterior realizada com os motoristas, os entregadores que possuem outro trabalho tendem a ter um rendimento pessoal maior. Isso pode estar associado tanto à qualidade do rendimento no outro trabalho quanto a uma possível exposição do trabalhador a jornadas exaustivas entre os trabalhos que executa. Além disso, a proporção de trabalhadores com baixas remunerações tanto entre exclusivos quanto entre aqueles que têm os *apps* como atividade complementar a outros trabalhos, pode estar associada a jornadas de trabalho muito pequenas, nas quais o entrevistado se dedica apenas algumas horas por semana.

Gráfico 61 Rendimento individual dos entregadores por tipo de engajamento com as plataformas (exclusivo ou não)



Vale lembrar também que, assim como acontece com os motoristas, os entregadores que trabalham com os *apps* de forma complementar têm escolaridade mais alta, o que pode sugerir melhores colocações em seu trabalho alternativo, com remunerações melhores. A diferença entre os que têm, no mínimo, o ensino médio completo é de 10 pontos percentuais entre os grupos.

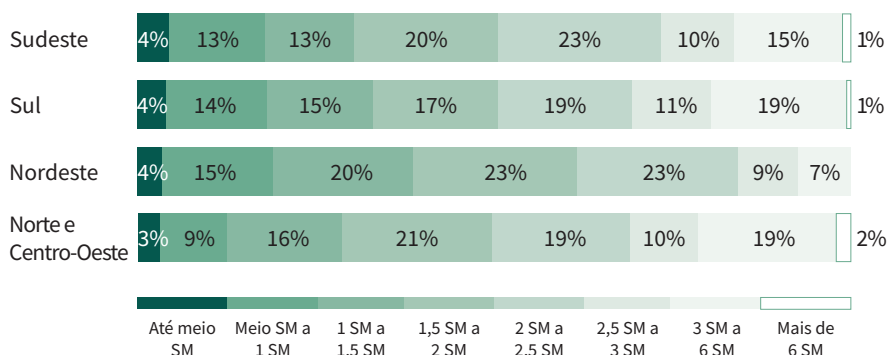
Tabela 17 Última escolaridade alcançada

Grau de escolaridade	Os apps são o único trabalho (%)	Exerce junto com outro(s) trabalho(s) (%)
Fundamental incompleto	12%	8%
Fundamental completo	24%	18%
Médio completo	59%	65%
Superior completo	6%	8%

Fonte: Survey, 2022.

Quando observamos o rendimento do ponto de vista territorial, é possível perceber algumas diferenças. Embora os ganhos obtidos com os aplicativos, por grandes regiões, apresentem a mesma tendência em todas elas, é interessante notar que a proporção dos que ganham mais de 3 SM no Nordeste é menor, ficando abaixo, inclusive, de 10%, quando em todas as outras regiões esse valor fica acima de 15%. Por outro lado, no Nordeste, quase 40% têm como renda obtida dos aplicativos até 1,5 SM, enquanto nas outras regiões essa proporção fica em torno de 30%. Vale notar que, no Nordeste, temos a maior proporção de pessoas que se dedicam exclusivamente aos aplicativos (55%). Assim, uma maior proporção de baixos ganhos no Nordeste pode estar associada à variação no volume de corridas.

Gráfico 62 Ganho mensal dos entregadores com o trabalho com aplicativo por grandes regiões



Fonte: Survey, 2022.

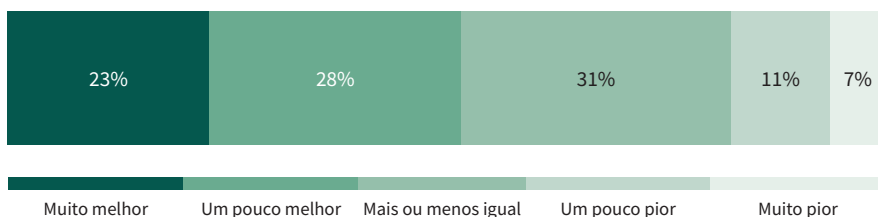
Tabela 18 Exclusividade dos entregadores no engajamento no trabalho com os aplicativos por grandes regiões

Região	O trabalho por aplicativo é:	
	É sua única atividade remunerada / seu único trabalho	Exerce junto com outro(s) trabalho(s)
Norte e Centro-Oeste	45%	55%
Nordeste	55%	45%
Sul	45%	55%
Sudeste	53%	47%

Fonte: Survey, 2022.

Entre os entregadores, além de ter uma proporção baixa de pessoas procurando um trabalho para substituir a atividade com os aplicativos, parece existir algum nível de otimismo em relação ao futuro de sua atuação com as plataformas. Mais da metade deles acredita que os ganhos com as plataformas devem aumentar nos próximos 6 meses. Por outro lado, ressalta-se também que quase 20% acreditam que os ganhos devem piorar.

Gráfico 63 Expectativa em relação aos ganhos nos próximos 6 meses (entregadores)



Fonte: Survey, 2022.

Assim, em relação aos ganhos obtidos no trabalho com os aplicativos, podemos dizer que ele tende a ser maior mediante a uma maior jornada por parte dos entregadores. Além disso, algumas comparações tanto com a PNAD COVID 19 como com a PNAD Contínua para grupos correlatos tanto em termos de ocupação como de escolaridade, mostrou que os rendimentos com os aplicativos tendem a ser maiores do que aqueles observados na média nacional. Além disso, é possível observar algumas diferenças de ganhos em função de grandes regiões. Vale citar que aqueles que têm o *app* como atividade complementar têm maiores rendimentos individuais. Em termos de expectativa para o futuro, os entregadores parecem estar otimistas em relação aos seus ganhos com os *apps*.



Considerações finais

6. Considerações finais

Esta pesquisa buscou apresentar uma radiografia dos motoristas e entregadores trabalhadores das plataformas digitais. Por meio de uma pesquisa setorial, com amostra representativa para a categoria de trabalhadores desta atividade, pudemos, por um lado, confirmar características já aventadas por pesquisas oficiais do poder público e, por outro, elucidar aspectos ainda pouco claros sobre a forma como essas pessoas se relacionam com os *apps*. Tratar o tema desta forma é um esforço inédito no Brasil.

De fato, em ambos os grupos, predominam homens com idade entre 20 e 50 anos, sendo os entregadores mais jovens que os motoristas. Ensino médio completo é a escolaridade mais alta atingida por mais de 60% dos trabalhadores, sendo que em ambos os grupos, mais de 60% também se define como preto ou pardo. A renda familiar média é superior a 3 salários-mínimos para 60% das pessoas em ambas as categorias e, do ponto de vista de classe social, predomina pessoas da classe C, com proporção maior para a classe C2.

Esta pesquisa mostrou também que o trabalho com as plataformas é algo recente, sendo 2019 um marco importante na linha do tempo pois é o ano em que houve o maior volume de trabalhadores começando a exercer a atividade. Importante destacar também que, entre entregadores, no momento de se engajar na plataforma, a maior parte deles tinha uma ocupação e manteve essa atuação em conjunto com os *apps*. Além disso, uma análise mais aprofundada sobre essa ocupação prévia mostra que muitos entregadores, inclusive, tinham uma ocupação similar à atividade realizada com as plataformas. E, entre aqueles que têm outro trabalho além das plataformas atualmente, é muito comum que esse outro trabalho seja algo relacionado ao uso da motocicleta (entregas, motoboy, etc.). Além disso, vale pontuar que metade dos entregadores que possuem trabalho alternativo têm neste outro trabalho um vínculo formal e a maioria, independentemente da situação ocupacional, quer continuar nos aplicativos.

Uma situação diferente quando observamos os motoristas de aplicativos. Boa parte estava desempregada antes de iniciar o trabalho em conjunto com as plataformas e, entre aqueles que têm outra atividade econômica para além das plataformas, é bem menor a proporção dos que trabalham com transporte de passageiros. Em geral, motoristas com mais de uma atividade econômica têm, em seu outro trabalho, uma ocupação no setor de serviços.

Um dado importante é que em ambos os grupos a quantidade de pessoas desempregadas previamente ao engajamento nas plataformas é maior na região nordeste, que concentra as maiores taxas oficiais de desemprego. Ou seja, um indicativo importante de que o setor, de alguma forma, corresponde aos movimentos mais gerais do emprego no Brasil, muito embora no momento da pesquisa 48% dos entregadores e 37% dos motoristas tinham outros trabalhos, mostrando alguma dimensão de caráter complementar do trabalho com aplicativos.

Olhando especificamente para as questões relativas à posse do veículo com o qual os trabalhadores exercem a atividade com as plataformas, em ambos os grupos se trata de veículo (motocicleta ou automóvel) próprio, com um destaque importante que o volume de motoristas ainda pagando o financiamento do veículo é bastante expressivo (54% do total).

Sobre as jornadas realizadas no trabalho com as plataformas, é interessante notar que existe uma variação muito grande. Isso porque, ainda que a pessoa tenha uma média diária de horas logada, bem como uma quantidade mais ou menos certa de dias da semana nos quais exerce o trabalho com os *apps*, esses valores variam demais em função tanto de outros trabalhos que elas tenham, como em função de ocorrências da vida cotidiana. Uma vez que os aplicativos podem ser acionados a qualquer momento pelos trabalhadores, a possibilidade de adequar a jornada às rotinas da vida cotidiana cria uma dinâmica de trabalho pouco regular e bastante diversa.

Isso se conecta com o fato de que, em ambos os grupos, a grande maioria elenca a flexibilidade como a principal vantagem do trabalho com as plataformas. Ou seja, justamente a possibilidade de adequar o trabalho à rotina. Além disso, são importantes as proporções de trabalhadores que elencam como principais vantagens os ganhos e o fato de não ter um chefe.

Em relação aos custos vinculados à manutenção, impostos e abastecimento dos veículos, por mais que as questões sejam vinculadas ao trabalho com os aplicativos, é muito difícil estimar o que exatamente está associado única e exclusivamente a esta atividade. Por isso, é importante dizer que os custos estimados provavelmente levam em consideração gastos que extrapolam o uso do meio de transporte voltado para o trabalho com os *apps*, muito embora nos deem um parâmetro médio de gastos com o veículo. Entre os entregadores, esse gasto é de cerca de R\$ 740 por mês e, entre os motoristas, de cerca de R\$ 2,5 mil. Evidentemente, este gasto varia conforme a jornada de engajamento com os aplicativos.

Por outro lado, o ganho oriundo do trabalho com as plataformas é de mais de 3 salários-mínimos para 41% dos motoristas e 15% dos entregadores. É importante lembrar que este dado deve sempre ser balizado com a exclusividade do engajamento. Enquanto 48% dos entregadores têm outros trabalhos para além do engajamento, 37% dos motoristas também têm. Além disso, os achados e estimativas de ganho com os dados oriundos dos registros administrativos nos mostrou que o nível de ganho proporcionado pelos aplicativos tende a ser maior do que o nível médio de ganhos para trabalhadores com a mesma escolaridade na PNAD Contínua.

Por fim, este estudo buscou trazer um panorama de uma categoria de trabalhadores que foi impulsionada dentro de um contexto de performance da atividade econômica completamente novo. Se é verdade que motoristas e entregadores já existiam há muito tempo na economia brasileira, a entrada dos aplicativos de transporte de passageiros e entregas no país trouxe uma forma extremamente nova sobre como eles se relacionam com essa atividade econômica. Este trabalho buscou jogar luz sobre a complexidade com a qual essa relação se dá.

7. Referências bibliográficas

ABDAL, A. *et al.* Caminhos e descaminhos da macrometrópole paulista: dinâmica econômica, condicionantes externos e perspectivas. *Cadernos Metrôpole*, v. 21, p. 145–168, 15 abr. 2019.

ABDAL, A.; TORRES-FREIRE, C. E.; CALLIL, V. Rethinking sectoral typologies: A classification of activity according to knowledge and technological intensity. *RAI Revista de Administração e Inovação*, v. 13, n. 4, p. 232–241, 1 out. 2016.

ABÍLIO, L. C., Amorim, H. & Grohmann, R. Uberização e plataformação 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 >.

BEZERRA, L. E. R. O TRABALHO DO MOTORISTA DE UBER—UMA ALTERNATIVA AO DESEMPREGO? *Rev. Visão Gest. Organ.* 8, 01–17 (2019).

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

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).

BRUSCHINI, Maria Cristina Aranha. “Trabalho e gênero no Brasil nos últimos dez anos”. *Cadernos de Pesquisa*, vol. 37, no. 132, 2007, pp. 537–72, <https://doi.org/10.1590/S0100-15742007000300003>.

CARDOSO, H. Motoristas e entregadores por aplicativo crescem quase 1000% em 5 anos. Brasília, Correio Braziliense, 24/04/2022. Link de acesso: <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2022/04/5002752-motoristas-e-entregadores-por-aplicativo-crescem-quase-1-000-em-5-anos.html>

CORSEUIL, C. H. L. *et al.* Mais sobre as diferenças na evolução do emprego formal na PNAD contínua e no CAGED. <http://www.ipea.gov.br>, out. 2019.

DE NEGRI, J. A. *et al.* Mercado formal de trabalho: comparação entre os microdados da RAIS e da PNAD. www.ipea.gov.br, nov. 2001.

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).

GOMES, M. C. & CAMPOS, G. H. F. AS PERSPECTIVAS DE MOTORISTAS DE APLICATIVO EM UM CENÁRIO DE DESEMPREGO: PESQUISA DE CAMPO EM BOTUCATU (SP). in IX JORNACITEC-Jornada Científica e Tecnológica (2020).

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. A Gig economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. 2021, Ipea, Nota de Conjuntura 5, 1-13.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. 2022, Ipea, Nota de Conjuntura 14, 1-12.

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

GUIMARÃES, N. A. *et al.* OS POBRES E O ACESSO AO TRABALHO: Entre a ação pública e o interesse privado 1. *Novos estudos CEBRAP*, v. 36, p. 83-105, out. 2017.

GUIMARÃES, N. A, *et al.* “MERCANTILIZAÇÃO NO FEMININO: A visibilidade do trabalho das mulheres no Brasil.” *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 31, no. 90, 2016, p. 17, <https://doi.org/10.17666/319017-38/2016>.

IBGE. Taxa de desocupação, segundo as grandes regiões. [informação eletrônica]. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/emprego-e-renda/9171-pnad-continua-trimestral.html>. Acesso em: 01 mar. 2023.

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 PERCEÇÃO DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE PARTICULAR POR APLICATIVO. *Revista Brasileira de Estudos Organizacionais*, v. 6, n. 3, p. 647-681, 31 dez. 2019.

MADALOZZO, Regina. "Occupational Segregation and the Gender Wage Gap in Brazil: An Empirical Analysis." *Economia Aplicada*, vol. 14, no. 2, 2010, pp. 147-68, <https://doi.org/10.1590/S1413-80502010000200002>.

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

