



O que pensam os motoristas sobre o debate da regulamentação do trabalho por aplicativos?

What do drivers think about the debate on regulating work on digital platforms?

¿Qué opinan los conductores del debate sobre la regulación del trabajo en las plataformas digitales?

Ricardo Colturato Festi

Universidade de Brasília (UnB)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2554127568377372>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6360-2875>

Tábata Berg

Universidade de Brasília (UnB)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5021379824274576>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7467-6033>

Kethury Magalhães dos Santos

Universidade de Brasília (UnB)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5755885249479804>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1877-9118>

Nicolle Wagner da Silva Gonçalves

Universidade de Brasília (UnB)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1101080528775296>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3819-0228>

João Pedro Inácio Peleja

Universidade de Brasília (UnB)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2355224374575983>

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2150-5457>

Brenna de Araújo Vilanova

Universidade de Brasília (UnB)

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0546733813858175>

ORCID: <https://orcid.org/0009-0002-5772-7027>

RESUMO

Introdução: Apesar da grande quantidade de pesquisas sobre as condições de trabalho dos motoristas de aplicativos, poucos são os estudos que abordam as percepções políticas destes. Dessa forma, este artigo visa apresentar e analisar os resultados de pesquisa com o objetivo de compreender o que pensam e desejam estes trabalhadores de transporte individual frente ao debate da regulação do trabalho.

Objetivo: Compreender o que pensam os motoristas de plataformas digitais frente ao debate da regulação de seu trabalho.

Metodologia: Por meio de *survey* aplicada *online* e presencialmente em 2023 e 2024 com motoristas de aplicativos do Distrito Federal e Entorno.

Resultados: A amostra demonstrou que a maioria dos motoristas acompanharam os debates sobre a regulação do trabalho impulsionados pelo



governo federal; que a maioria deseja ser enquadrado como autônomo/conta própria ou MEI; quer que a remuneração seja por hora logada no aplicativo mais taxas de viagem ou quilômetros rodados; e apresentam demandas específicas vinculadas ao próprio trabalho e às questões imediatas em detrimento das bandeiras históricas do sindicalismo.

Conclusão: Os resultados demonstram a complexidade da formação de uma consciência política unitária dos trabalhadores e trabalhadoras vinculados às plataformas digitais, em particular motoristas de aplicativos.

PALAVRAS-CHAVE: motoristas de aplicativos; percepções políticas; plataformação do trabalho; regulação do trabalho.

ABSTRACT

Introduction: Despite the large amount of research into the working conditions of app drivers, few studies address their political perceptions. As such, this article aims to present and analyse the results of research aimed at understanding what these individual transport workers think and want when faced with the debate on labour regulation.

Objective: Understand what digital platform drivers think about the debate on regulating their work.

Methodology: Through a survey applied online and in person in 2023 and 2024 with app drivers from the Federal District and surrounding areas;

Results: The sample showed that the majority of drivers have followed the debates on labour regulation promoted by the federal government; that the majority want to be classified as self-employed/self-employed or MEI; that they want to be paid per hour logged into the app plus travel fees or kilometres travelled; and that they have specific demands linked to their own work and immediate issues, to the detriment of the historic demands of trade unionism.

Conclusion: The results demonstrate the complexity of forming a unified political consciousness among workers linked to digital platforms, particularly app drivers.

KEYWORDS: app drivers; political perceptions; platformisation of work; work regulation.

RESUMEN

Introducción: A pesar de la gran cantidad de investigaciones sobre las condiciones de trabajo de los conductores de aplicaciones, pocos estudios



abordan sus percepciones políticas. Por ello, este artículo pretende presentar y analizar los resultados de una investigación dirigida a entender qué piensan y qué quieren estos trabajadores del transporte individual ante el debate sobre la regulación laboral.

Objetivo: Entender qué piensan los conductores de plataformas digitales sobre el debate acerca de la regulación de su trabajo.

Metodología: A través de una encuesta aplicada en línea y de manera presencial en 2023 y 2024 con conductores de app del Distrito Federal y zonas conurbadas.

Resultados: La muestra señala que la mayoría de los conductores han seguido los debates sobre regulación laboral promovidos por el gobierno federal; que la mayoría quiere ser clasificada como autónoma/autoempleada o MEI; que quiere cobrar por hora registrada en la app más gastos de desplazamiento o kilómetros recorridos; y que tiene reivindicaciones específicas vinculadas a su propio trabajo y a cuestiones inmediatas, en detrimento de las reivindicaciones históricas del sindicalismo.

Conclusión: Los resultados demuestran la complejidad de formar una conciencia política unificada entre los trabajadores vinculados a plataformas digitales, en particular los conductores de aplicaciones.

PALABRAS CLAVE: app drivers; percepciones políticas; plataformización del trabajo; regulación del trabajo.

INTRODUÇÃO

As pesquisas sobre o trabalho por plataformas digitais ganharam enorme relevância nos últimos anos, com importantes contribuições em todo mundo¹. Dentre

¹ Este artigo é resultado de investigações realizadas no Grupo de Pesquisa Trabalho e Teoria Social (GPTTS) da UnB. A equipe do projeto é composta por Ricardo Festi (coordenador), Abel Santos, Alceu Fernandes da Costa Neto, Amanda Evelyn Lopes da Silva, Brenna de Araújo Vilanova, Bruno Sprovieri Togni, Caio Henrique Fiuza Moreira, Cícero Muniz Brito, Isabel Roque, João Pedro Inácio Peleja, João Vítor de Araújo Coêlho, Kethury Magalhães dos Santos, Laura Valle Gontijo, Letícia Fragoso Pereira da Silva, Matheus Rolim Florentino de Paiva, Nicolle Wagner da Silva Gonçalves, Raphael Santos Lapa, Suzi Cristina Paiva de Moura, Tabata Berg. A pesquisa contou com auxílio financeiro da Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAPDF) e de emenda Parlamentar.



os diversos tipos de trabalho plataformizado geograficamente restrito², os de entregadores e de motoristas de aplicativos foram os que ganharam maior atenção no debate público da sociedade. Eles são a parte mais visível do trabalho plataformizado, presentes nas ruas de quase todas as cidades, sendo um serviço amplamente utilizado pela população. Além disso, alguns trabalhadores e trabalhadoras têm realizado manifestações políticas e se organizado em sindicatos e associações, nem sempre formalizados, apresentando uma heterogênea pauta de reivindicação.

Por conta do seu impacto no debate político dos últimos anos, do significativo contingente de 1,5 milhão de pessoas mobilizado pelas empresas-plataforma e pelos graves problemas de desrespeito aos direitos fundamentais do trabalho e humanos³, de uma opinião pública favorável à regulação destas relações⁴ e o debate sobre a regulação destas empresas e desta atividade de trabalho ganhou prioridade no terceiro governo de Luiz Inácio Lula da Silva. Diante disso, o governo apresentou, no dia 4 de março de 2024, um Projeto de Lei Complementar (PLC), supostamente debatido entre governo, lideranças de trabalhadores e empresas-plataforma no Grupo de Trabalho Pleno (GTP) constituído em 2023⁵.

² GRAHAM, Mark; ANWAR, Mohammad Amir. Trabalho digital. In: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 47-58.

³ GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. **Carta de Conjuntura**, Brasília, DF, n. 55, nota 14, p. 1-12, abr./jun. 2022. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf Acesso em: 11 out. 2024.

⁴ Segundo pesquisa do ITS, 84% dos brasileiros acham que o governo deveria estabelecer e fiscalizar regras para o trabalho por aplicativo. 60% acham que a plataforma ou aplicativo deve garantir todos os direitos trabalhistas aos trabalhadores. 72% consideram que o aplicativo deveria ser responsável por fornecer os equipamentos de trabalho para os trabalhadores. INSTITUTO DE TECNOLOGIA & SOCIEDADE DO RIO. **Percepção dos brasileiros sobre trabalho por aplicativo**. Rio de Janeiro: Instituto de Tecnologia & Sociedade do Rio, 2024. Disponível em: <https://itsrio.org/pt/publicacoes/pesquisa-nacional-sobre-a-percepcao-dos-brasileiros-sobre-o-trabalho-por-aplicativo-2024/> Acesso em: 11 out. 2024.

⁵ Para maiores detalhes, confira: BRASIL. Secretaria de Comunicação Social. **Empresas e trabalhadores debateram proposta de regulação do trabalho autônomo por plataforma**. Brasília, DF, 6 mar. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/secom/pt-br/fatos/brasil-contra-fake/noticias/2023/3/empresas-e-trabalhadores-debateram-proposta-de-regulacao-do-trabalho-autonomo-por-plataforma>. Acesso em: 16 maio 2024.



A criação de normas legais para o trabalho uberizado ou plataformizado torna-se urgente em face aos cenários de mudanças tecnológicas e organizacionais na economia e sociedade. Nesse contexto, os trabalhadores de aplicativos perfazem jornadas diárias e semanais excessivamente longas, recebem remuneração baixa e arcam com todos os custos dos equipamentos usados em sua atividade laboral⁶. Segundo Tozi, 69,1% dos motoristas de aplicativos têm esta como atividade principal, sendo que apenas 30,9% a utilizam como complemento de outra renda. Quase metade não contribuem para a previdência social e a média da jornada de trabalho é de 51 horas semanais⁷. Já um outro estudo aponta que a renda média dos motoristas de aplicativo caiu de R\$ 3.100,00 entre 2012 e 2015 para R\$ 2.400,00 em 2022, ano em que o contingente de trabalhadores foi de 1.109.578⁸.

Apesar de todas as evidências de que há uma relação de subordinação destes motoristas às empresas-plataforma, estes são recorrentemente considerados como “autônomos” ou “empreendedores”⁹ pelas empresas ou por eles mesmos, dificultando o reconhecimento como assalariados. Isso facilita a estratégia das

⁶ FESTI, Ricardo; VÉRAS, Roberto. **Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife**. São Paulo: Centro Única de Trabalhadores, 2020; ABÍLIO, Ludmila Costhek; ALMEIDA, Paula Freitas de; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; FONSECA, Vanessa Patriota de; KALIL, Renan Bernardi; MACHADO, Sidnei. **Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19**. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, Campinas, v. 3, p. 1-21, 2020. Disponível em: <https://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74>. Acesso em: 30 dez. 2021; ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020; ANTUNES, Ricardo (org.). **Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais**. São Paulo: Boitempo, 2023; FESTI, Ricardo Colturato (org.). **A tragédia de Sísifo: trabalho, capital e suas crises no século XXI**. Jundiaí: Paco Editorial, 2023.

⁷ TOZI, Fábio. **Dirigindo para a Uber: resultados da pesquisa**. Belo Horizonte: Instituto de Geociências, 2023.

⁸ CARVALHO, Sandro Sacchet de; NOGUEIRA, Mauro Oddo. **Plataformização e precarização do trabalho de motoristas e entregadores no Brasil**. *Mercado de Trabalho: conjuntura e análise*, Brasília, DF, n. 77, p. 173-196, abr. 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/13644/12/BMT_77_PDRT_A1.pdf. Acesso em: 14 out. 2024.

⁹ CANT, Callum. **Delivery Fight! : a luta contra os patrões sem rosto**. 1ª edição. São Paulo: Veneta, 2021; TOZI, Fábio; BOZZI, Fábio. **Empreendedorismo periférico? Motoristas uberizados e lavadores precarizados em lava a jatos nas margens da metrópole**. *Indisciplinar*, Belo Horizonte, v. 7, n. 1, p. 184-219, dez. 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/indisciplinar/article/view/37624>. Acesso em: 14 out. 2024.



empresas-plataforma de se desresponsabilizarem em garantir a devida proteção e seguridade social desses trabalhadores, ainda que os trabalhadores possam e estão contestando isso em ações nos tribunais do trabalho¹⁰.

Apesar da grande quantidade de pesquisas sobre as condições de trabalho dos motoristas de aplicativos, poucos são os estudos que abordam as percepções políticas destes. Dessa forma, este artigo visa apresentar e analisar os resultados de uma *survey* aplicada em 2023 e 2024 com o objetivo de compreender o que pensam e desejam estes trabalhadores de transporte individual frente ao debate da regulação do trabalho. O questionário foi aplicado tanto *online* quanto presencialmente no Distrito Federal e Entorno. A seguir, apresentamos a metodologia adotada na investigação e, em seguida, o perfil dos motoristas entrevistados, destacando os aspectos importantes das condições de trabalho para o grupo em questão. Após apresentação e análise das respostas obtidas na aplicação da *survey*, apresentamos algumas considerações acerca desses resultados.

1 Metodologia

No contexto deste estudo quantitativo, as estratégias de amostragem envolveram a elaboração e aplicação de um questionário composto por doze perguntas fechadas sobre as percepções da regulamentação pública do trabalho plataformizado entre a população de interesse no Distrito Federal e Entorno. Utilizamos a amostragem aleatória simples para garantir a representatividade estatística¹¹. O processo ocorreu em duas fases: uma *online* e outra presencial¹², ambas utilizando a ferramenta *LimeSurvey*. Para as aplicações *online*, recorreremos a

¹⁰ BERNARD, Sophie. **Uberusés: le capitalisme racial de plateforme à Paris, Londres et Montréal**. Paris: Presses Universitaires de France (PUF), 2023.

¹¹ BABBIE, Earl. **Métodos de pesquisas de Survey**. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 1999.

¹² As duas etapas de aplicação basearam-se no mesmo desenho de questionário com perguntas fechadas.



grupos de *Whatsapp* e perfis no *Instagram*¹³. Por meio deles, coletamos contatos e realizamos abordagens individuais, apresentando a pesquisa e solicitando a participação. Já para as aplicações presenciais, escolhemos como prioridade o ponto de apoio da Uber instalado próximo ao Aeroporto Internacional de Brasília - Presidente Juscelino Kubitschek¹⁴, que possui uma estrutura precária, com poucos banheiros químicos e alguns estabelecimentos comerciais informais ao redor. Neste local, cujos motoristas denominam de “curralzinho”, foi possível aplicar não apenas este questionário, mas também realizar entrevistas em profundidade com estes sujeitos e sujeitas.

Ao final, obtivemos 109 respostas *online* e 106 respostas presenciais, totalizando 215 respostas com a aplicação da *survey*. Ao todo, 809 pessoas acessaram o formulário *online*, mas não o responderam. Como resultado da pesquisa em duas etapas, conseguimos construir uma base de dados estatisticamente representativa¹⁵, dado o número satisfatório de respostas (n = 215). O perfil sociodemográfico identificado pelo inquérito corrobora com as análises feitas em nível nacional a partir de pesquisas domiciliares amostrais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Vários estudos mostram que a maior parte dos trabalhadores plataformizados é constituída por homens, pretos e pardos (negros), e jovens adultos¹⁶. Além disso, o perfil dos entrevistados na *survey* é consistente com os dados divulgados pela Pnad

¹³ Dentre os grupos de *WhatsApp* de motoristas de aplicativos consultados, os principais foram Motoristas VIP, Motoristas BSB 2, Parceiros VIP, Paralisação Nacional 15/-5/2023, SOS Mulheres, Drivers do DF e Entorno, Motoristas UBER (DF), Drivers Brasil, Uber baladas, Melhores Drives de BSB, Parceiros.

¹⁴ A aplicação *online* ocorreu entre 06 de outubro e 31 de outubro de 2023. Já a aplicação presencial teve início logo em seguida da virtual e terminou em 29 de fevereiro de 2024.

¹⁵ Os resultados da aplicação *online* foram comparados com os da aplicação presencial, com o objetivo de averiguar possíveis vieses de respostas obtidas através de redes sociais de entregadores que pudessem vir a comprometer a qualidade da amostra. De modo geral, foi possível observar uma homogeneidade dos dados registrados nas duas etapas da pesquisa.

¹⁶ LAPA, Raphael Santos, O Trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: Análise dos dados da PN LAPA, Raphael Santos. O Trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: Análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, Brasília, DF, n. 71, p. 41-57, abr. 2021. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10647/1/bmt_71.pdf Acesso em: 14 out. 2024.



Contínua de 2022¹⁷. Isso mostra que alcançamos uma certa representatividade e homogeneidade adequadas na construção dos dados.

Algumas dificuldades encontradas no processo de aplicação da *survey* valem ser ressaltadas. Em primeiro lugar, pela abrangência da divulgação do questionário e pela experiência que tivemos com a *survey* aplicada entre os entregadores de aplicativo alguns meses antes, obtivemos pouca adesão dos respondentes¹⁸. Vimos que uma abordagem individual foi mais proveitosa que a divulgação em massa da pesquisa nos grupos virtuais, pois muitas vezes nossas postagens se tornaram alvos de críticas, difamações ou hostilidades por parte de alguns indivíduos alinhados com posições conservadoras ou de direita¹⁹. As negativas em responder o questionário também nos chamaram a atenção por serem bastante diferentes das que recebemos na aplicação da *survey* com os entregadores de aplicativos. Em sua maioria, são fundamentadas por *fake news* sobre a universidade pública (UnB), os seus estudantes e professores e seus supostos posicionamentos ideológicos. Por fim, também foi difícil obter respostas de mulheres, ainda que elas estivessem nos grupos de *WhatsApp*. Algumas hipóteses para isso foram levantadas, como a sobrecarga de atividades que recaem sobre as elas, dificultando que participem da vida política e dos espaços públicos. Adiciona-se a isso o teor frequentemente machista das postagens destes grupos de *WhatsApp* que afasta o público feminino. No caso do local de espera próximo do Aeroporto Internacional de Brasília, a massiva presença masculina pode ser um fator intimidador para as mulheres neste espaço precário.

¹⁷ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

¹⁸ FESTI, Ricardo; PELEJA, João Pedro; SANTOS, Kethury Magalhães dos; GONTIJO, Laura Valle. O que pensam os entregadores sobre o debate da regulação do trabalho por aplicativos? Resultados de *survey* aplicada em 2023. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, Brasília, DF, n. 77, p. 197-213, abr. 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/13644/13/BMT_77_PDRT_A2.pdf Acesso em: 14 out. 2024.

¹⁹ Foi comum uma associação da pesquisa e da universidade pública com os ideários da esquerda e, portanto, rejeitada por aqueles que se colocavam no campo político oposto.



Por fim, vale também ressaltar uma outra hipótese de dificuldades em obter respostas destes sujeitos para a nossa *survey*, o assim chamado “bloqueio branco”. Segundo o que nos relatou uma liderança local, este bloqueio consiste em não receber mais corridas, embora o perfil do motorista esteja normal. Aparentemente, há indícios de que quem compartilha conteúdo político à esquerda ou relacionado às mobilizações e lutas por direitos são vítimas de perseguições e deste tipo de bloqueio. A consequência desta prática é uma contenção das pessoas em falar o que pensam, em participar de pesquisas, principalmente quando perguntamos sobre questões políticas ou condições de trabalho, além de uma desconfiança com os pesquisadores e pesquisadoras.

2 Características sociodemográficas e condições de trabalho

A primeira etapa do questionário aplicado destinou-se a traçar um perfil sociodemográfico dos respondentes, ou seja, tentou capturar algumas informações que auxiliassem a compreender quem são os motoristas de aplicativo no Distrito Federal e Entorno, em relação aos seguintes aspectos: gênero; cor ou raça; idade; é ou não principal provedor da família; contribui com o INSS; paga seguro por conta própria; onde mora e por onde costuma trabalhar.

Em análise aos dados coletados percebe-se que se delineou, majoritariamente, um perfil dos motoristas no Distrito Federal e Entorno: homens, pardos e que ocupam a função de principais provedores da família.

A Tabela 1 aponta que 92,1% se autodeclararam como pertencentes ao gênero masculino, enquanto pouco mais de 8% se autodeclararam do gênero feminino ou não-binário. Há uma preponderância de respondentes pardos (50,2%), seguidos de 25,6% que se autodeclararam brancos e 20% pretos. Do total de respondentes, 76,3% se consideram como o principal provedor da família.

Quanto à idade dos respondentes, verifica-se uma diluição entre as várias faixas etárias, comprovando que não há um perfil claro como outras categorias. Assim,



18,6% responderam possuir entre 31 e 35 anos; 18,1% entre 36 e 40 anos e 20,5% entre 41 e 45 anos. Apenas 41,1% contribuem com o INSS.

Os motoristas de aplicativo estão desprotegidos em relação a seguros privados pagos por conta própria. Na amostragem, 56,1% não pagam seguro contra acidente de trabalho e 82,2% não pagam seguro do veículo.

Tabela 1 - Estatísticas descritivas

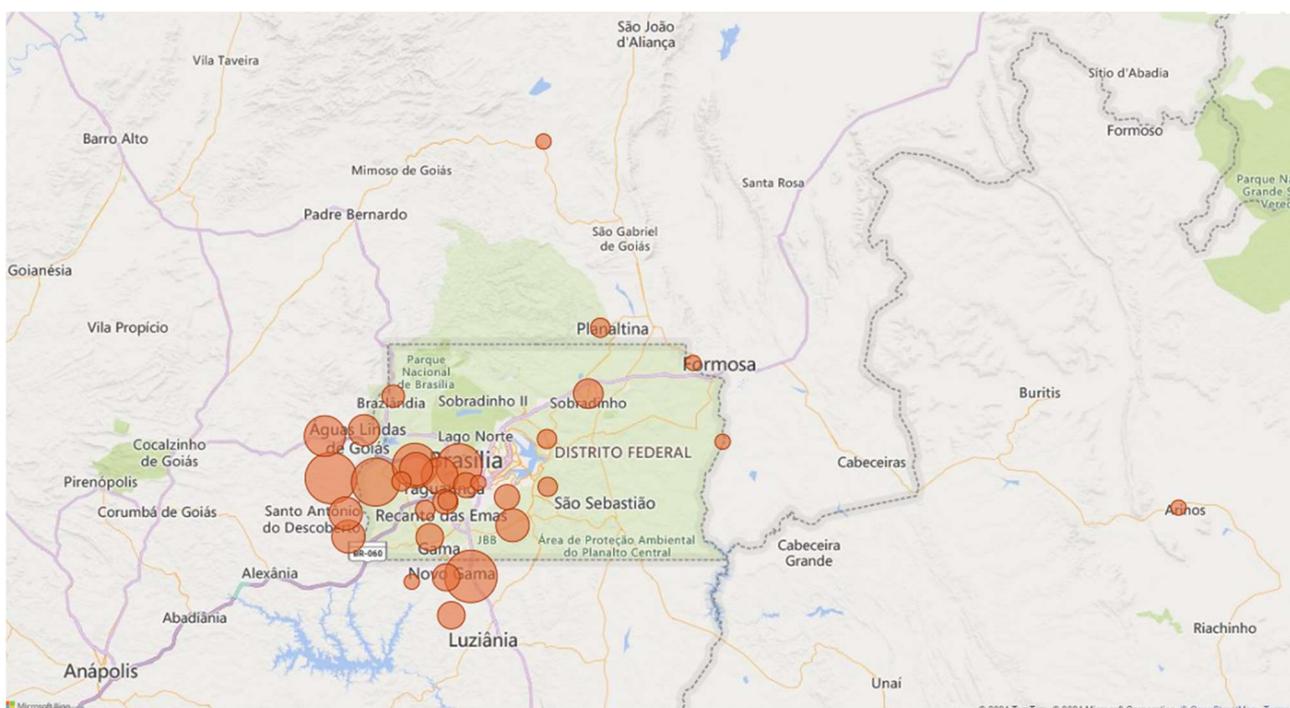
| Atributos pessoais | Observações (n = 215) | % |
|--|-----------------------|------|
| Gênero | | |
| Masculino | 198 | 92,1 |
| Feminino | 16 | 7,4 |
| Não-binário | 1 | 0,5 |
| Cor ou raça | | |
| Branca | 55 | 25,6 |
| Preta | 43 | 20 |
| Amarela | 8 | 3,7 |
| Parda | 108 | 50,2 |
| Indígena | 1 | 0,5 |
| Faixa etária | | |
| 20 - 25 anos | 16 | 7,4 |
| 26 - 30 anos | 31 | 14,4 |
| 31 - 35 anos | 40 | 18,6 |
| 36 - 40 anos | 39 | 18,1 |
| 41 - 45 anos | 44 | 20,5 |
| 46 - 50 anos | 27 | 12,6 |
| Mais de 50 anos | 18 | 8,4 |
| Provedor principal da família | | |
| Sim | 164 | 76,3 |
| Não | 51 | 23,7 |
| Contribuiu com o INSS | | |
| Sim | 88 | 41,1 |
| Não | 126 | 58,9 |
| Seguro contra acidentes de trabalho por conta própria | | |
| Sim | 94 | 43,9 |
| Não | 120 | 56,1 |
| Seguro do veículo por conta própria | | |
| Sim | 176 | 82,6 |
| Não | 37 | 17,4 |

Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.



No que se refere ao local de moradia, a Figura 1 revela que os motoristas estão distribuídos entre diversas Regiões Administrativas e cidades do Entorno, sendo preponderantes Valparaíso de Goiás (10,8%), Ceilândia (10,33%), Samambaia (8,92%), Guará (7,98%), Taguatinga (7,51%) e Águas Lindas de Goiás (6,1%)²⁰.

Figura 1 - Regiões Administrativas do Distrito Federal ou cidades do Entorno (Goiás e Minas Gerais) onde moram os motoristas por aplicativos (2023 e 2024)



Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da survey.

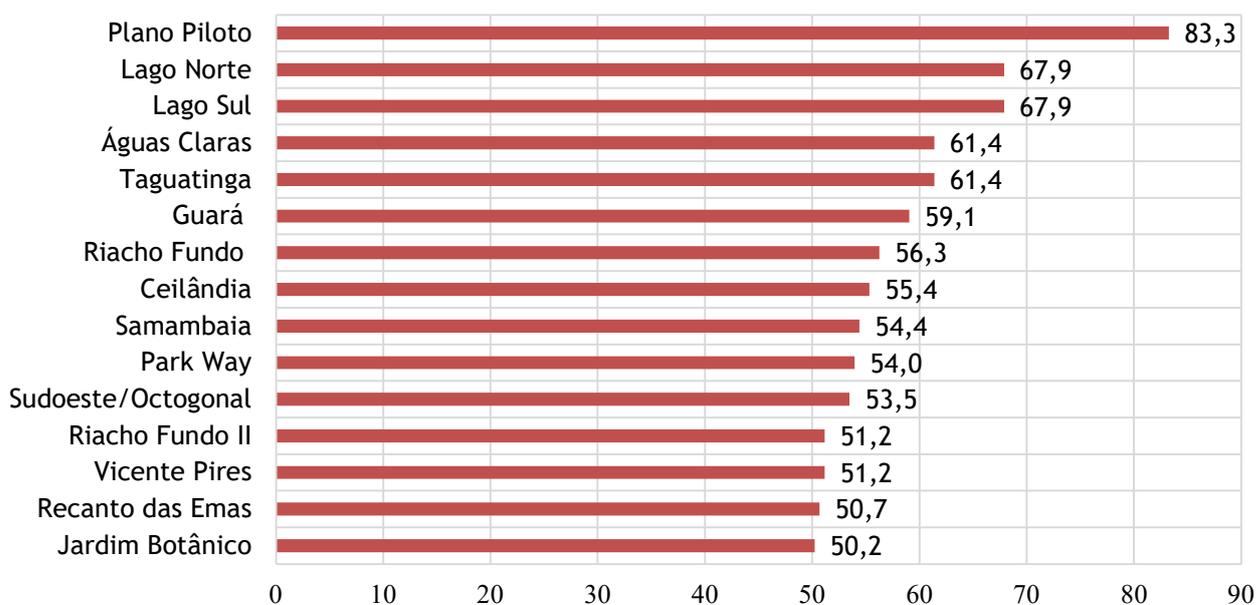
Em contrapartida, o Gráfico 1 indica as principais localidades por onde os motoristas por aplicativo costumam circular no Distrito Federal e Entorno. Destaca-

²⁰ O Distrito Federal é dividido em 33 Regiões Administrativas, sendo que as com maiores porcentagens de população em 2010 eram Ceilândia (15,67%), Taguatinga (14,05%), Sobradinho (8,18%) e Brasília/Plano Piloto (8,17%), conforme INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>. Acesso em: 27 set. 2021. O Entorno é composto por 33 municípios limítrofes do DF, sendo 19 goianos e 3 mineiros. Por exemplo, as cidades de Valparaíso de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Formosa, Planaltina, Luziânia compõem a região do Entorno.



se que neste item os respondentes poderiam marcar mais de uma opção como resposta. A região preponderante é o Plano Piloto, com 83,3% das respostas. Outras localidades de preferência dos motoristas para trabalhar são o Lago Norte (67,9%), Lago Sul (67,9%), Águas Claras (61,4%), Taguatinga (61,4%), Guará (59,1%) e Riacho Fundo (56,3%). Veja que há concentração de atuação em áreas de alta renda e média-alta renda, segundo classificação da antiga Codeplan²¹. E chama atenção a ausência de registros de atuação nas cidades do Entorno.

Gráfico 1 - Principais localidades onde os motoristas por aplicativos trabalham, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)



Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

O Gráfico 2 apresenta a distribuição percentual dos tipos de veículos utilizados no contexto do trabalho para plataformas, destacando as seguintes categorias:

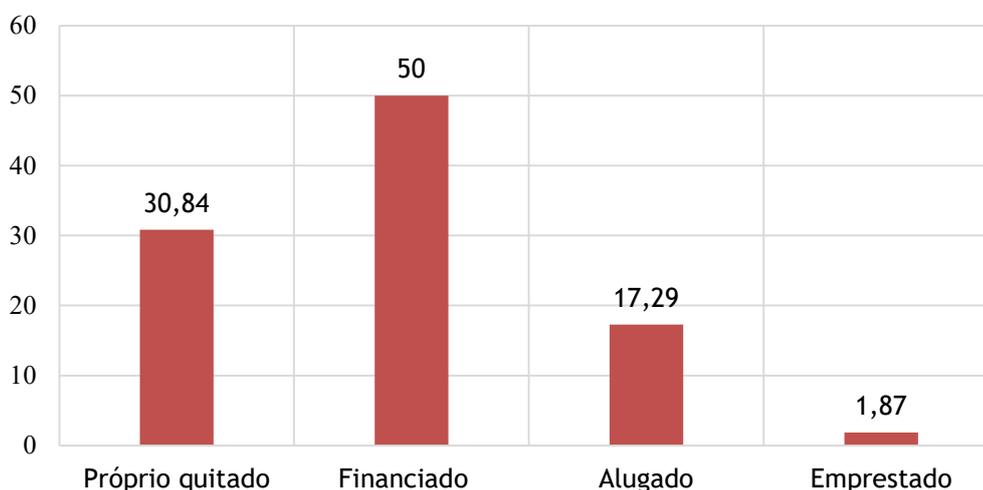
²¹ CODEPLAN. **Boletim de conjuntura Distrito Federal**, Brasília, DF: Codeplan, 2021.



"Próprio quitado", "Financiado", "Alugado" e "Emprestado". Os dados revelam que metade dos trabalhadores em atividades laborais por meio de plataformas de transporte individual utiliza veículos "financiados" (50%). Ademais, aproximadamente um terço desses trabalhadores possui veículos já quitados (30,84%), enquanto 17,29% recorrem a carros alugados para a realização de suas tarefas profissionais. Adicionalmente, uma pequena parcela, aproximadamente 2%, dessa classe laboral faz uso de veículos emprestados para o desempenho de suas atividades.

Em relação aos motoristas que utilizam veículos financiados, constata-se que cerca de 70% são de pretos e pardos, enquanto um pouco mais de 23% são brancos e menos de 6% são distribuídos entre indivíduos amarelos e indígenas. Por outro lado, no caso dos veículos quitados, observa-se que aproximadamente 31% pertencem a indivíduos que se autodeclaram brancos, e um pouco mais de 68% são compostos por pretos e pardos, e o restante é composto por indivíduos de etnia amarela.

Gráfico 2 - Tipo de meio de veículo utilizado no trabalho, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)



Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.



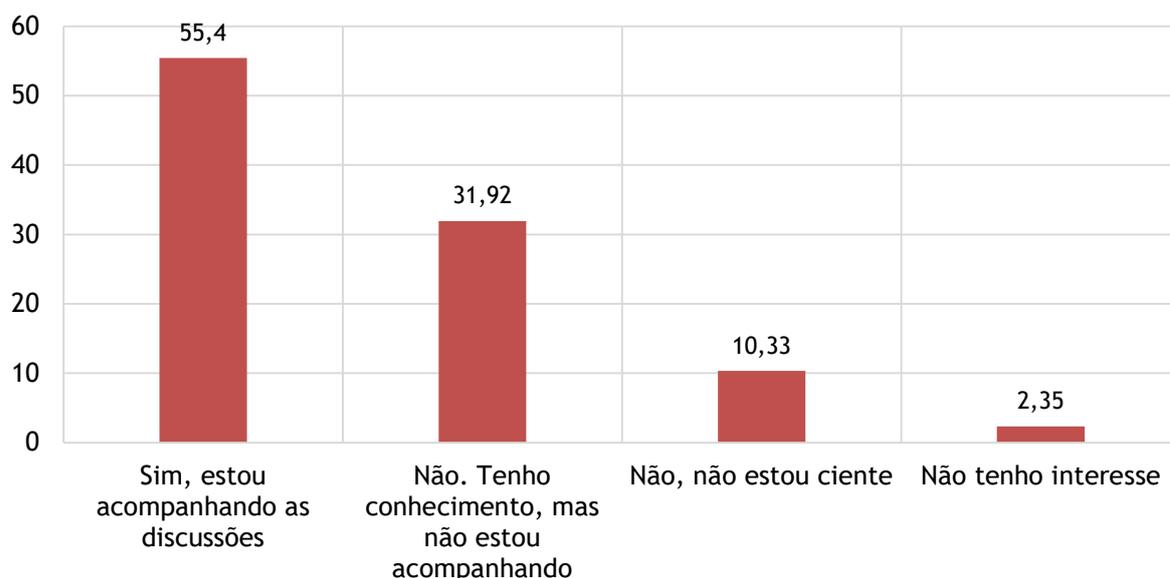
3 Percepções do debate sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos

O Gráfico 3 apresenta os dados relativos à porcentagem dos trabalhadores que estão acompanhando as discussões governamentais sobre as propostas de regulamentação do trabalho de aplicativos. A maioria dos motoristas, representando mais da metade do total, demonstra estar acompanhando as discussões sobre a regulamentação do trabalho, alcançando um percentual de 55,4%. Em contraste, 31,92% da categoria indica ter conhecimento das discussões, porém não as estão acompanhando. Uma parcela menor, mas ainda considerável, correspondente a 10,33%, declara não estar ciente das discussões em curso. Ainda, pouco mais de 2% dos motoristas revelam não possuir interesse nas discussões sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos.

Ao comparar os grupos de motoristas que acompanham as discussões com aqueles que não estão cientes e/ou não demonstram interesse pelo debate sobre a regulamentação, observa-se uma semelhança nas opiniões quanto às escolhas dos tipos de regulamentação. Entre aqueles que responderam "Sim, estou acompanhando as discussões", cerca de 47% optaram pelo tipo de regulamentação "Autônomo/Conta própria", enquanto pouco mais de 27% preferem o regime de "MEI" (Microempreendedor Individual). E entre os que declararam "Não, não estou ciente" das discussões, aproximadamente 23% preferem o modelo de "MEI", enquanto cerca de 55% apoiam a regulamentação como "Autônomo/Conta própria".



Gráfico 3 - Acompanha as discussões no âmbito do governo sobre as propostas de regulamentação do trabalho por aplicativos, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)

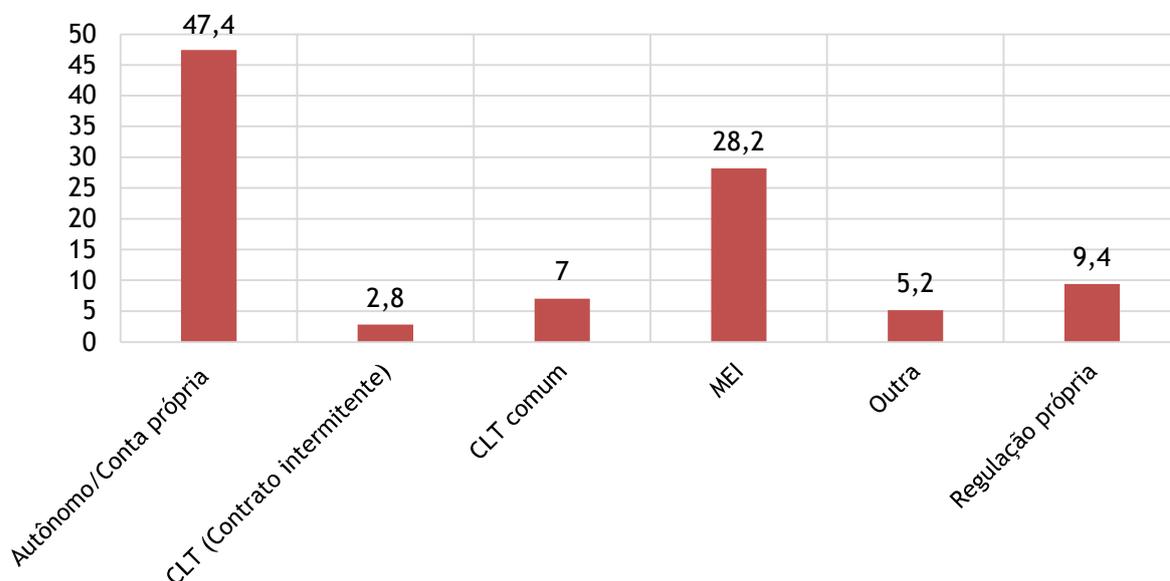


Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

Um dos pontos nevrálgicos na construção da regulamentação pública do trabalho por aplicativos é a necessidade de definir o vínculo empregatício com as empresas-plataforma, até então inexistente no Brasil. Em se tratando desse tema na *survey* em questão, a maior parte dos motoristas de transporte individual por aplicativos preferiu a modalidade de trabalho autônomo ou por conta própria (47,4%). Outros 28,2% optaram pelo registro como Microempreendedor Individual (MEI). Em seguida, 9,4% optaram por regulação própria. Apenas 7% preferem a condição de empregado registrado conforme as normas da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT (com contrato por tempo indeterminado, salário-mínimo ou piso da categoria e jornada de oito horas diárias), e 2,8% manifestaram preferência pelo contrato intermitente. Por fim, 5,2% escolheram outra forma de regulação (Gráfico 4).



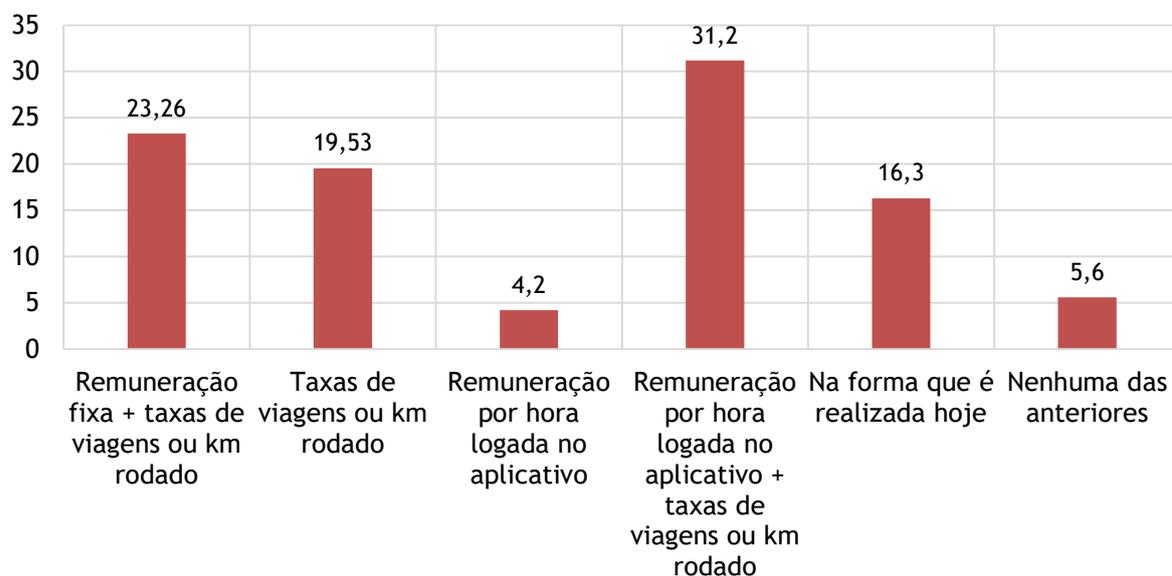
Gráfico 4 - Escolhas dos tipos de regulamentação, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)



Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

No que concerne ao tipo de remuneração, encontramos uma diversidade de opiniões entre os motoristas por aplicativos: 31,2% dos entrevistados optaram por “remuneração por hora logada no aplicativo + taxas de viagens ou km rodado”, enquanto 23,3% preferiram “remuneração fixa + taxas de viagens ou km rodado”. A preferência por uma certa fixidez no pagamento é menor nas outras opções: 19,5% consideraram a opção “taxas de viagens ou km rodado” como a melhor forma de remunerar a categoria profissional, enquanto 16,3% afirmaram preferir a forma atual de remuneração. Apenas 5,6% escolheram “nenhuma das anteriores” e, finalmente, apenas 4,2% optaram por “remuneração por hora logada no aplicativo”. Em linhas gerais, há preferência pela remuneração que inclua bônus, incentivos e metas.



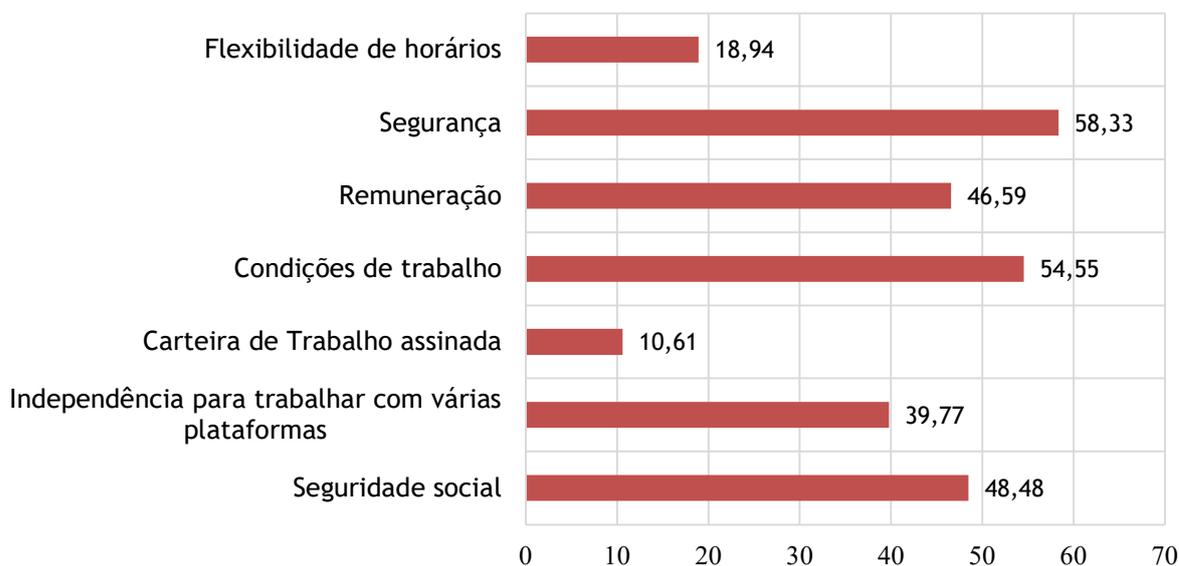
Gráfico 5 - Escolhas dos tipos de remuneração, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)

Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

O Gráfico 6 ilustra as porcentagens das escolhas das pautas mais importantes a serem debatidas pelo Governo Federal no âmbito da regulamentação do trabalho plataformizado. Os respondentes escolheram com mais frequência as opções: “Segurança” (58,33%), “Condições de trabalho” (54,55%), “Seguridade social” (48,48%), “Remuneração” (46,59%) e “Independência para trabalhar com várias plataformas” (36,77%). As opções menos escolhidas pelos participantes da *survey* foram a “Flexibilidade de horários” (18,94) e “Carteira de trabalho assinada”, que concentrou apenas 10,61% das respostas.



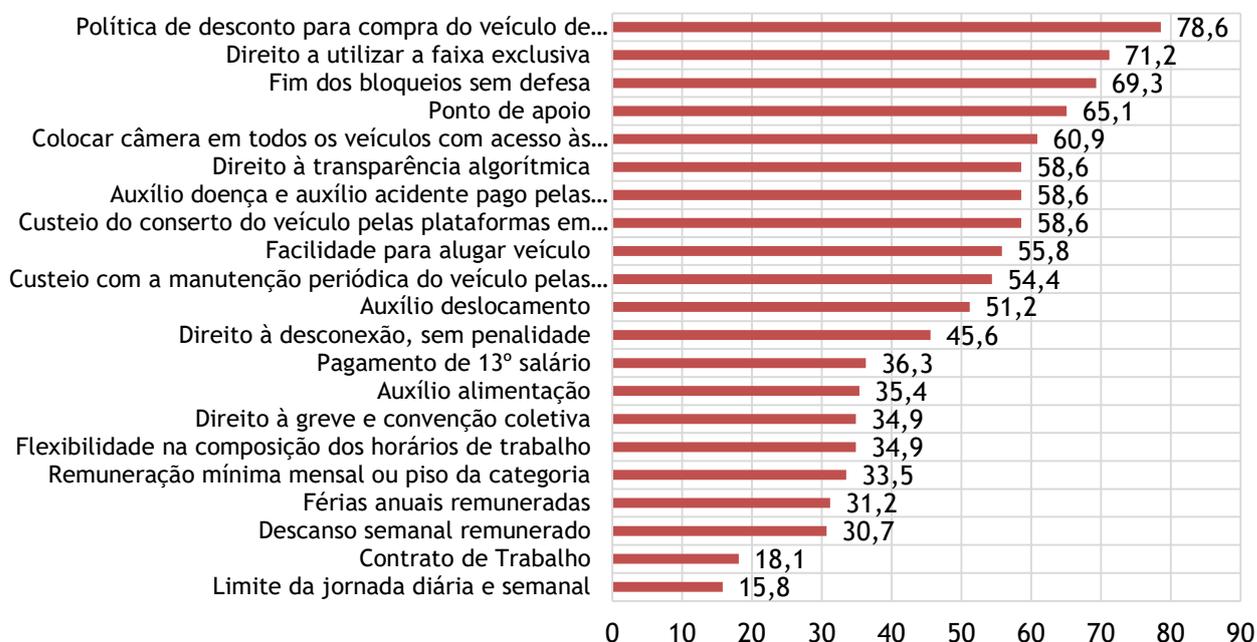
Gráfico 6 - O que é mais importante para ser debatido na regulamentação pelo governo, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)



Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

Quanto às principais reivindicações da categoria dos motoristas de plataformas digitais, as reivindicações com os percentuais de escolhas mais altos, acima dos 45%, foram: “Política de desconto para compra do veículo de trabalho” (78,6%), “Direito de usar a faixa exclusiva” (71,2%), “Fim dos bloqueios sem defesa” (69,3%), “Ponto de apoio” (65,1%), “Colocar câmera em todos os veículos com acesso às filmagens” (60,9%), “Custeio do conserto do veículo pelas plataformas em caso de acidente” (58,6%), “Direito à transparência algorítmica” (58,6%), “Auxílio doença e auxílio acidente pago pelas plataformas” (58,6%), “Facilidade para alugar veículos” (55,8%), “Custeio com a manutenção periódica do veículo pelas plataformas” (54,4%), “Auxílio deslocamento” (51,2%) e, por fim, o “Direito à desconexão sem penalidade” (45,6%).



Gráfico 7 - Escolhas dos tipos de reivindicação, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)²²

Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

Já as reivindicações menos assinaladas pelos motoristas que responderam ao questionário são o “Descanso semanal remunerado” (30,7%), “Contrato de trabalho” (18,1%) e o “Limite da jornada diária e semanal” (15,8%).

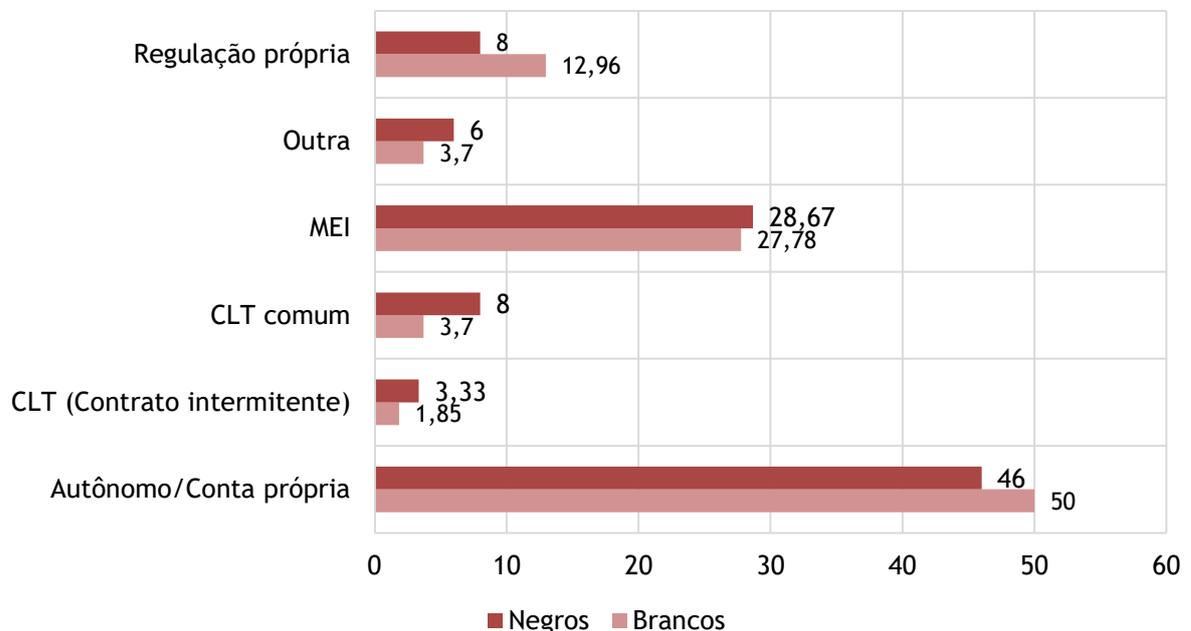
No cruzamento dos dados, consideramos que há um indício de uma leve variação entre raças (Gráfico 8) e grupos etários (Gráfico 9) em relação às preferências. No entanto, apenas os dados quantitativos não são suficientes para concluir que um determinado grupo racial ou etário tende a preferir um tipo específico de regulamentação laboral. É importante notar que houve poucas respostas de pessoas brancas na pesquisa, assim como em faixas etárias mais altas, conforme mostra a Tabela 1. Em estudos anteriores, notamos que entre os

²² O questionário completo pode ser consultado no final deste artigo, no Anexo.



entregadores, outra importante categoria profissional plataformizada, há variações relevantes por diferentes perfis sociais. Isso abre margem para futuras discussões no plano empírico qualitativo, com entrevistas semiestruturadas e em profundidade. Compreender as percepções de motoristas e entregadores, brancos e negros, jovens adultos e adultos etc., é importante na variabilidade do fenômeno estudado.

Gráfico 8 -Tipos de regulamentação por cor ou raça, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)



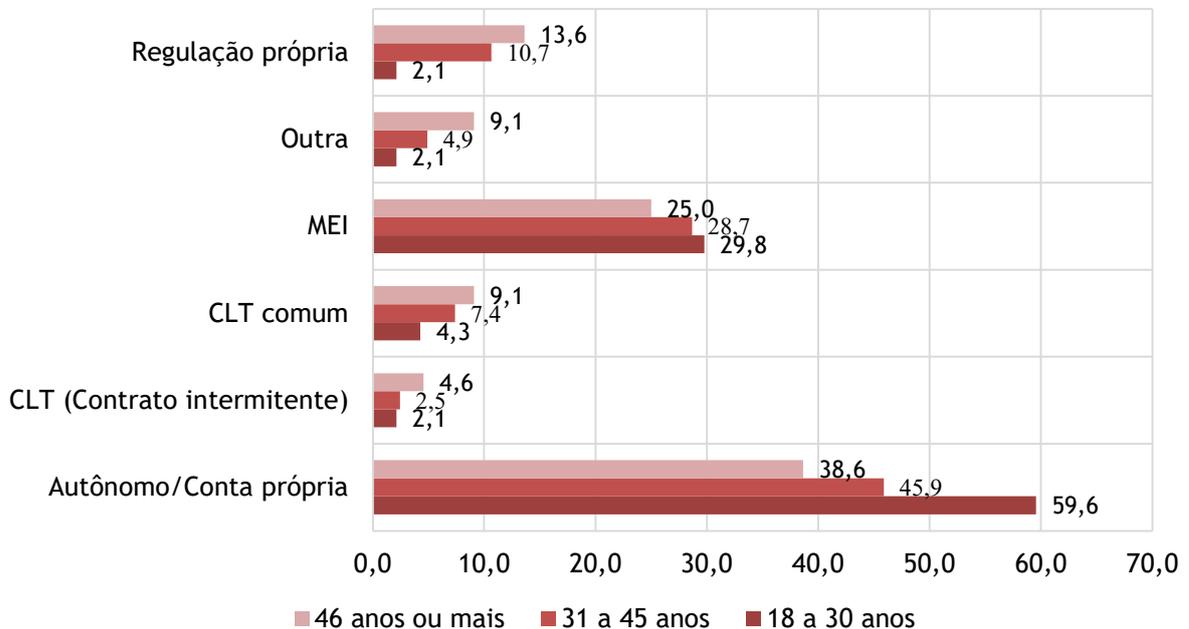
Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

No Gráfico 8, realizamos uma análise quantitativa para verificar se as barreiras raciais no acesso ao trabalho formal e qualificado influenciam a escolha dos trabalhadores por modelos contratuais ou pelas opções autônomo/conta própria e MEI. Levamos em conta que esses trabalhadores muitas vezes podem ter encontrado no trabalho formal uma forma de segurança e estabilidade. Mas resultados da análise indicam que as diferenças nas preferências entre brancos e



negros não são substantivas. Por exemplo, ao associar as preferências por um tipo de regulamentação com o perfil racial dos motoristas, identificamos que a maior parte das pessoas negras tendem a escolher a opção autônomo/conta própria (46%), escolha essa que tende a ser a preferida pelas pessoas brancas também (50%).

Gráfico 9 -Tipos de regulamentação por grupos de idade, Distrito Federal e Entorno (2023 e 2024)



Fonte: Elaboração própria dos autores com base nos dados da *survey*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos dados apresentados, gostaríamos de trazer algumas inquietações e provocações para futuras agendas de pesquisa no campo da plataformização do trabalho. Por um lado, vimos que a urgência material é uma marca das demandas



expressas nos dados. As questões concretas como remuneração, segurança e acesso facilitado aos meios de trabalho marcam a maioria das respostas, todavia, também encontramos na maioria delas a preocupação em garantir um certo patamar de segurança material e social que ultrapassa o imediatismo. Essa dualidade fica bastante evidenciada nas preferências por remuneração que valorizem o desempenho individual, com a preferência pelas taxas e/ou quilômetros rodados, mas que garantam um patamar mínimo de seguridade, acrescidas seja de uma remuneração fixa, seja de uma remuneração por horas logadas no aplicativo. Enquanto a demanda por remuneração por desempenho alinha-se com uma perspectiva mais individualista e neoliberal, a percepção da necessidade de garantir patamares mínimos de remuneração subjaz demandas mais coletivistas? Essa presença faz-se sutilmente mais expressiva naqueles grupos racializados e compostos por sujeitos menos jovens. Embora a flexibilidade de jornada e de possibilidades de aumentar a remuneração de modo individual esteja presente na maioria das respostas, entre motoristas negros e acima de 30 anos, pudemos perceber o desejo por alguma forma de regulamentação do trabalho, ainda que o vínculo aos moldes da CLT seja massivamente rejeitado. Nesse sentido, parece-nos que a mirada para o futuro, seja como projeto individual ou coletivo é difusa, mas não inexistente. Encontramos nesses trabalhadores e trabalhadoras um nível de resistência psíquica à presentificação tipicamente neoliberal.

Outra dimensão que nos chama a atenção é a presença constante nas respostas da demanda por segurança e pontos de apoio. Esses trabalhadores e trabalhadoras majoritariamente vindos do Entorno do Distrito Federal para o Plano Piloto (a área mais central e de maior renda) experimentam o risco constante - acidentes, assaltos, assédios - no uso do espaço urbano. Aqui podemos perceber de modo singular a relação centro/periferia, que marca as grandes cidades pelo Brasil e pelo mundo, na qual o centro constitui-se enquanto espaço laboral, todavia, repleto de entraves ao acesso substantivo e seguro para determinados sujeitos que carregam marcadores de



classe e raça. A cidade (o centro) recebe esses sujeitos laborais, mas de forma subalterna e subordinada à exploração do capital.

Por fim, há também uma indefinição, própria das condições de precariedade destes trabalhadores e trabalhadoras, para quem devem ser endereçadas as demandas político-sindicais. Como pudemos ver ao longo das paralisações de 2020, conhecidas como Breque dos APPs, as reivindicações são tanto para as empresas-plataforma quanto para o Estado. Na verdade, por conta do não reconhecimento do vínculo trabalhista por partes destas empresas, nos últimos anos temos assistido a uma pressão maior sobre os poderes legislativos, executivos e judiciário, nos âmbitos municipais, estaduais e federal. Assim, as percepções dos trabalhadores, como aferida neste artigo, devem ser analisadas sob um ângulo mais amplo para que não caiamos em análises reducionistas.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek; ALMEIDA, Paula Freitas de; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; FONSECA, Vanessa Patriota de; KALIL, Renan Bernardi; MACHADO, Sidnei. Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a COVID-19. *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, Campinas, v. 3, p. 1-21, 2020. Disponível em: <http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74>. Acesso em: 30 dez. 2021.

ANTUNES, Ricardo (org.). *Icebergs à deriva: o trabalho nas plataformas digitais*. São Paulo: Boitempo, 2023.

ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020.

BABBIE, Earl. *Métodos de pesquisas de Survey*. Belo Horizonte: EdUFMG, 1999.

BERNARD, Sophie. *Uberusés: le capitalisme racial de plateforme à Paris, Londres et Montréal*. Paris: Presses Universitaires de France (PUF), 2023.



FESTI, Ricardo C.; BERG, Tábata; SANTOS, Kethury M. dos; GONÇALVES, Nicolle W. da S.; PELEJA, João P. I.; VILANOVA, Brenna de A.. O que pensam os motoristas sobre o debate da regulamentação do trabalho por aplicativos? *Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano*, Campinas, v.8, p. 1-30, 2025. DOI: <https://doi.org/10.33239/rjtdh.v8.221>.

BRASIL. Secretaria de Comunicação Social. **Empresas e trabalhadores debateram proposta de regulação do trabalho autônomo por plataforma**. Brasília, DF, 6 mar. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/secom/pt-br/fatos/brasil-contra-fake/noticias/2023/3/empresas-e-trabalhadores-debateram-proposta-de-regulacao-do-trabalho-autonomo-por-plataforma>. Acesso em: 16 maio 2024.

CANT, Callum. **Delivery Fight! : a luta contra os patrões sem rosto**. 1ª edição. São Paulo: Veneta, 2021.

CARVALHO, Sandro Sacchet de; NOGUEIRA, Mauro Oddo. Plataformização e precarização do trabalho de motoristas e entregadores no Brasil. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, Brasília, DF, n. 77, n. 1, p. 173-196, abr. 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/13644/12/BMT_77_PDRT_A1.pdf. Acesso em: 14 out. 2024.

CODEPLAN. **Boletim de conjuntura Distrito Federal**. Brasília, DF: Codeplan, 2021.

FESTI, Ricardo Colturato (org.). **A tragédia de Sísifo: trabalho, capital e suas crises no século XXI**. Jundiaí: Paco Editorial, 2023.

FESTI, Ricardo; VÉRAS, Roberto. **Condições de trabalho, direitos e diálogo social para trabalhadoras e trabalhadores do setor de entrega por aplicativo em Brasília e Recife**. São Paulo: Centro Única de Trabalhadores, 2020.

FESTI, Ricardo; PELEJA, João Pedro; SANTOS, Kethury Magalhães dos; GONTIJO, Laura Valle. O que pensam os entregadores sobre o debate da regulação do trabalho por aplicativos? Resultados de *survey* aplicada em 2023. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, Brasília, DF, n. 77, p. 197-213, abr. 2024. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/13644/13/BMT_77_PDRT_A2.pdf. Acesso em: 14 out. 2024.

GÓES, Geraldo; FIRMINO, Antony; MARTINS, Felipe. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. **Carta de Conjuntura**, Brasília, DF, n. 55, nota 14, p. 1-12, abr./jun. 2022. Disponível em:



FESTI, Ricardo C.; BERG, Tábata; SANTOS, Kethury M. dos; GONÇALVES, Nicolle W. da S.; PELEJA, João P. I.; VILANOVA, Brenna de A.. O que pensam os motoristas sobre o debate da regulamentação do trabalho por aplicativos? **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v.8, p. 1-30, 2025. DOI: <https://doi.org/10.33239/rjtdh.v8.221>.

https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf Acesso em: 11 out. 2024.

GRAHAM, Mark; ANWAR, Mohammad Amir. Trabalho digital. *In*: ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 47-58.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html> Acesso em: 27 set. 2021.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

INSTITUTO DE TECNOLOGIA & SOCIEDADE DO RIO. **Percepção dos brasileiros sobre trabalho por aplicativo**. Rio de Janeiro: Instituto de Tecnologia & Sociedade do Rio, 2024. Disponível em: <https://itsrio.org/pt/publicacoes/pesquisa-nacional-sobre-a-percepcao-dos-brasileiros-sobre-o-trabalho-por-aplicativo-2024/> Acesso em: 11 out. 2024.

LAPA, Raphael Santos. O Trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: Análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE. **Mercado de Trabalho: conjuntura e análise**, Brasília, DF, n. 71, p. 41-57, abr. 2021. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10647/1/bmt_71.pdf. Acesso em: 14 out. 2024.

TOZI, Fábio. **Dirigindo para a Uber: resultados da pesquisa**. Belo Horizonte: Instituto de Geociências, 2023.

TOZI, Fábio; BOZZI, Fábio. Empreendedorismo periférico? Motoristas uberizados e lavadores precarizados em lava a jatos nas margens da metrópole. **Indisciplinar**, Belo Horizonte, v. 7, n. 1, p. 184-219, dez. 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/indisciplinar/article/view/37624>. Acesso em: 14 out. 2024.



Ricardo Colturato Festi

Professor do Departamento de Sociologia e do Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade de Brasília (UnB). Doutorado em Sociologia pela Universidade de Campinas (Unicamp), com estágio de pesquisa (doutorado sanduíche) na École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS), em Paris. Mestrado e Graduação em Ciências Sociais pela Unicamp. Coordenador do Grupo de Pesquisa Trabalho e Teoria Social da UnB. Editor-Responsável da revista Sociedade e Estado. Membro do Grupo de Pesquisa Mundo do Trabalho e suas Metamorfoses (GPMT) da Unicamp, coordenado pelo Prof. Ricardo Antunes. Pesquisador do Projeto Fairwork no Brasil. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/2554127568377372> **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0001-6360-2875> **E-mail:** ricardofesti@gmail.com.

Tábata Berg

Doutora pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia na Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Pesquisadora em Estágio Pós-doutoral pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Universidade de Brasília (UnB) e consultora pela *University of Washington Population Health Initiative*. Integrante do Grupo de Pesquisa Mundo do Trabalho e suas Metamorfoses (GPMT - IFCH/UNICAMP), coordenado pelo professor Ricardo Antunes. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/5021379824274576> **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-7467-6033> **E-mail:** tabataberg@yahoo.com.br

Kethury Magalhães dos Santos

Graduada em Ciências Sociais - Licenciatura pela Universidade de Brasília, bacharelada em Sociologia pela mesma universidade. Atualmente é mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Sociologia (PPGSOL-UnB). Integrante do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre o Trabalho - GEPT UnB e do Grupo de Pesquisa Trabalho e Teoria Social - GPTTS UnB. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/5755885249479804> **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0002-1877-9118> **E-mail:** kethurymag@gmail.com.

Nicolle Wagner da Silva Gonçalves

Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Direitos Humanos e Cidadania da Universidade de Brasília. Mestra pelo Programa de Pós-Graduação em Direito "Novos Direitos, Novos Sujeitos" da Universidade Federal de Ouro Preto. Especialista em Direito do Trabalho e Processo do Trabalho pelo Instituto Brasileiro de Direito Público - IDP. Graduada em Direito pela Universidade de Brasília. Advogada. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/1101080528775296> **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-3819-0228> **E-mail:** nicollewdsg@gmail.com.

João Pedro Inácio Peleja

Doutorando e Mestre em Sociologia pela Universidade de Brasília. Graduado em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Goiás. Compõe a equipe técnica do projeto de pesquisa "Para onde vai o trabalho humano na era digital?". Membro do Grupo de Pesquisa Trabalho e Teoria Social e do Grupo de Estudos e Pesquisas para o Trabalho, ambos da UnB. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/2355224374575983> **ORCID:** <https://orcid.org/0000-0003-2150-5457> **E-mail:** joaopedropeleja@gmail.com.

Brenna de Araújo Vilanova

Graduada em Ciências Sociais pela Universidade de Brasília- UnB. Pesquisa Desaparecimento Forçado de Indígenas Brasileiros (Pibic), faz parte do Projeto de Pesquisa: PARA ONDE VAI O TRABALHO HUMANO NA ERA DIGITAL? com foco em precarização do serviço dos Entregadores. **Lattes:** <http://lattes.cnpq.br/0546733813858175> **ORCID:** <https://orcid.org/0009-0002-5772-7027> **E-mail:** vilanovabrenna@gmail.com.



ANEXO I**Questionário sobre a regulação da profissão de motoristas de aplicativos no
Brasil**

1. Gênero:

- 1) Feminino
- 2) Masculino
- 3) Não-binário

2. Raça/cor:

- 1) Branca
- 2) Preta
- 3) Parda
- 4) Indígena
- 5) Amarela

3. Idade:

- 1) 18 - 20 anos
- 1) 20 - 25 anos
- 2) 26 - 30 anos
- 3) 31 - 35 anos
- 4) 36 - 40 anos
- 5) 41 - 45 anos
- 6) 46 - 50 anos
- 7) Mais de 50 anos

4. É o/a provedor/a da família?

- () Sim
- () Não

5. Em que região **MORA** no DF ou Entorno?



Para esta resposta, listamos todas as Regiões Administrativas e cidades do Entorno do Distrito Federal.

6. Contribui com o INSS?

- 1) Sim
- 2) Não.

7. Paga por conta própria seguro contra acidentes de trabalho?

- 1) Sim
- 2) Não

7.1 Paga por conta própria seguro do veículo?

- 1) Sim
- 2) Não

8. Quais reivindicações abaixo considera as principais para a categoria?

- 1) Ponto de apoio
- 2) Custeio com a manutenção periódica do veículo pelas empresas-plataformas (gasolina, troca de óleo, revisão, limpeza do carro etc.)
- 3) Custeio do conserto do veículo pelas empresas-aplicativos em caso de acidente
- 4) Política de desconto para compra do veículo de trabalho
- 5) Auxílio alimentação
- 6) Auxílio deslocamento
- 7) Auxílio doença e auxílio acidente pago pelas empresas-plataformas
- 8) Contrato de Trabalho
- 9) Férias anuais remuneradas
- 10) Limite da jornada diária e semanal
- 11) Flexibilidade na composição dos horários de trabalho
- 12) Remuneração mínima mensal ou piso da categoria
- 13) Pagamento de 13º salário
- 14) Descanso semanal remunerado
- 15) Direito à desconexão, sem penalidade
- 16) Fim dos bloqueios sem defesa
- 17) Direito à transparência algorítmica



- 18)Direito à greve e convenção coletiva
- 19)Direito a utilizar a faixa exclusiva
- 20)Facilidade para alugar veículo
- 21)Colocar câmera em todos os veículos com acesso às filmagens

9. Na sua opinião, a remuneração deveria ser

- 1)Remuneração fixa
- 2)Remuneração fixa + taxas de viagens ou km rodado
- 3)Taxas de viagens ou km rodado
- 4)Remuneração por hora logada no aplicativo
- 5)Remuneração por hora logada no aplicativo + taxas de viagens ou km rodado
- 6)Na forma que é realizada hoje
- 7)Nenhuma das anteriores.

10. O que é mais importante para ser debatido na regulamentação pelo governo?

- 1)Flexibilidade de horários
- 2)Segurança
- 3)Remuneração
- 4)Condições de trabalho (pontos de apoio, custeio com a manutenção do veículo, escritórios físicos das plataformas para dúvidas e reclamações, melhorias no aplicativo)
- 5)Carteira de Trabalho assinada
- 6)Independência para trabalhar com várias empresas-plataformas
- 7)Seguridade social (Seguros contra acidente, auxílio-doença, contribuição previdenciária, entre outros)

11. Qual a melhor forma de regulamentar a categoria?

- 1)CLT (Contrato por tempo indeterminado, com salário mínimo ou piso da categoria e jornada de 8 horas)
- 2)CLT (Contrato intermitente) - Nesta modalidade o empregado contratado presta serviço somente quando chamado pela empresa e recebe apenas pelas horas trabalhadas
- 3)MEI
- 4)Autônomo/ Conta própria
- 5)Regulação própria
- 6)Outra.



12. Tem acompanhado as discussões no âmbito político sobre as propostas de regulamentação do trabalho em aplicativos?

- 1) Sim, estou acompanhando as discussões
- 2) Não. Tenho conhecimento, mas não estou acompanhando
- 3) Não, não estou ciente
- 4) Não tenho interesse

13. Em que região **TRABALHA** no DF ou Entorno?

Para esta resposta, listamos todas as Regiões Administrativas e cidades do Entorno do Distrito Federal.

