



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE ECONOMIA
NEC – NÚCLEO DE ESTUDOS CONJUNTURAIS**

**PROJETO CAMINHOS DO TRABALHO:
TENDÊNCIAS, DINÂMICAS E INTERFACES, DO LOCAL AO GLOBAL**

Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil

Relatório 1 de pesquisa

Agosto de 2020

REITOR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

João Carlos Salles

DIRETOR DA FACULDADE DE ECONOMIA

Prof. Dr. Henrique Tomé da Costa Mata

COORDENAÇÃO DO PROJETO

Prof. Dr. Vitor Araújo Filgueiras e

Prof. Dr. Uallace Moreira Lima

COORDENADOR DO NÚCLEO DE ESTUDOS CONJUNTURAIS DA FACULDADE DE ECONOMIA

Prof. Dr. Uallace Moreira Lima

**COORDENADOR DO GRUPO DE ESTUDOS EM ECONOMIA POLÍTICA E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO**

Prof. Dr. Paulo Antonio de Freitas Balanco

EQUIPE ATUAL DE BOLSISTAS PESQUISADORAS(ES)

Leonardo Moura Lima Calmon de Siqueira - Doutorando em Economia

Pedro Albergaria Paulino de Almeida - Graduando em Direito

Robson da Silva Avelino - Graduando em Medicina

Sara Costa Pedreira - Graduanda em Economia

Victória Victor Vilas Boas da Silva - Graduanda em Ciências Sociais

SUMÁRIO

RESUMO EXECUTIVO.....	1
1 Introdução	2
2 Dinâmica recente do trabalho de transporte e entregas no Brasil	3
3 Dados gerais da pesquisa.....	4
3.1 Distribuição espacial das respostas	4
3.2 Perfil dos entregadores respondentes	4
3.3 Características iniciais do trabalho dos entregadores respondentes.....	5
4 Tempo de trabalho.....	9
4.1 Resultados.....	9
5 Remuneração.....	12
5.1 Remuneração líquida e salário hora em relação ao salário mínimo.....	12
5.2 Tarifas por entrega.....	15
6 Aspectos qualitativos entre empresas e trabalhadores	17
6.1 Perspectiva dos entregadores sobre a preferência das empresas por aqueles que permanecem mais tempo online	17
6.2 Bloqueios	18
7 Saúde e Segurança do Trabalho	22
7.1 Acidentes neste trabalho.....	22
7.2 Assistência prestada pela empresa nos casos de acidentes.....	23
7.3 Materiais de proteção fornecidos pelas empresas durante a pandemia	25
8 Opinião dos entrevistados sobre sua forma de contratação pelos “aplicativos” ..	26
8.1 Análise dos resultados	26
9 Notas metodológicas.....	31
9.1 Tamanho da amostra obtida e margem de erro.....	31
9.2 Tratamento dos dados.....	32

RESUMO EXECUTIVO

- ⇒ A presente pesquisa foi realizada pela Universidade Federal da Bahia (Faculdade de Economia, Projeto Caminhos do Trabalho) por meio da aplicação de questionário on-line respondido por entregadores de várias partes do país entre os dias 26 e 31 de julho de 2020.
- ⇒ Responderam às questões 103 (cento e três) entregadores (72 motociclistas e 31 trabalhadores em bikes). São trabalhadores das cinco regiões do Brasil (de Roraima ao Rio Grande do Sul), contemplando 38 cidades de 19 unidades da Federação. A idade deles varia entre 18 e 50 anos, e, em média, trabalham para os “aplicativos” há 10 meses. Para 70% deles, esse é seu único trabalho - os demais têm mais de um, sendo a entrega ocupação principal ou subsidiária
- ⇒ De acordo com as repostas obtidas, os entregadores enfrentam longas jornadas quase todos os dias. Para os que têm no “aplicativo” a única ocupação, a média é de 10 horas e 24 minutos por dia, 64,5 horas por semana, o que significa, numa jornada normal, mais de 20 horas extras todas as semanas. Em média, trabalham 6,16 dias por semana, sendo que 40% deles trabalham todos os dias. Considerando todos os entrevistados (incluindo os que estão nos “aplicativos” em tempo parcial), a jornada média semanal é de 55 horas, distribuídas em 5,8 dias. Destes, um terço trabalha os 7 dias da semana, 70% laboram 6 ou 7 dias, e 90% trabalha 5, 6 ou todos os dias da semana.
- ⇒ Os trabalhadores apontaram uma queda de 18,7% em seus rendimentos líquidos (descontados gastos como combustível, manutenção de veículos, internet, etc.) durante a pandemia. Considerando o rendimento líquido para um mês de trabalho, 44% dos entregadores conseguem menos do que um salário mínimo, e 85% menos do que 2 salários mínimos.
- ⇒ Como suas jornadas são muito extensas e o descanso semanal muitas vezes não ocorre, o pagamento recebido por hora é mais adequado para calcular a magnitude dos seus ganhos. Nesses termos, 51,7% recebem, proporcionalmente por hora, menos do que 1 salário mínimo.
- ⇒ Além das longas jornadas e baixos rendimentos, 82,2% dos entrevistados conhecem alguém que já foi bloqueado (o que significa uma suspensão temporária do trabalho), e 38,8% sofreram diretamente essa punição, dos quais 43,7% não conseguiu sequer saber o motivo do bloqueio.
- ⇒ Ademais, 33% dos entregadores informaram terem sofrido acidente no trabalho atual. Somados aos que conhecem alguém que sofreu acidente, são 70% dos entrevistados. Dos acidentados, 72,1% criticaram a falta de apoio da empresa ou foram bloqueados após o infortúnio.

1 Introdução

Trata-se o presente documento de relatório sobre os resultados do questionário para “Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil”, que se insere nas atividades do Projeto Caminhos do Trabalho, da Faculdade de Economia da UFBA em colaboração com o Ministério Público do Trabalho.

O objetivo do levantamento é contribuir para a produção e publicização de informações sobre as características do trabalho dos entregadores que laboram para as empresas que se autodenominam como aplicativos.

O levantamento se justifica pelo cenário irônico em que vivemos:

1) As informações sobre o contrato entre trabalhadores e empresas nunca foram produzidas de forma tão sistemática como nos “aplicativos”, mas, ao mesmo tempo, nunca foram tão ocultadas.

Antes, poderíamos ver dados sobre as relações de trabalho (ex, via RAIS e CAGED), mas com muitos limites, pois as variáveis contempladas deixavam muitos aspectos da relação de fora, e o levantamento mais detalhado, via RAIS, só era publicado uma vez por ano.

Agora, as empresas possuem dados detalhados sobre todos os aspectos das relações de trabalho e não se consideram obrigadas a declarar qualquer informação sobre os entregadores. Não estamos falando de informações privadas, por óbvio, mas de interesse público e que as empresas que admitem empregados são obrigadas a fornecer como parte da sua função social (como número de trabalhadores, entradas, desligamentos, horas trabalhadas, descansos, afastamentos).

2) Enquanto isso, as empresas se valem de um discurso de transparência como estratégia de marketing, mas utilizam a informação monopolizada e ocultada, processada por meio dos seus algoritmos para incitar, induzir, ameaçar e impor condutas aos trabalhadores com um nível de precisão talvez inédito.

Assim, a informação (e sua ocultação) tem servido ao mesmo tempo como instrumento de gerenciamento do trabalho e também de construção e reprodução do discurso de empreendedorismo, de liberdade, de flexibilidade, de que o trabalhador gerencia sua própria atividade. Essa narrativa empresarial também busca convencer e legitimar a gestão e essa forma de contratação frente às instituições, à academia, e aos próprios trabalhadores. Contudo, os dados que permitem aferir a validade desse discurso não são publicizados, dificultando o debate público e a qualidade das iniciativas de regulação das condições de vida de uma grande quantidade de pessoas.

2 Dinâmica recente do trabalho de transporte e entregas no Brasil

No Brasil, o trabalho de transporte e entrega de mercadorias (particularmente alimentos) por motos é antigo (com bicicleta é mais recente), mas essa ocupação tem crescido nos últimos anos. Entre os primeiros trimestres de 2015 e 2020, segundo a PNAD contínua, o número de motociclistas ocupados passou de 459 mil para 693 mil. Esse incremento parece ter se intensificado com a pandemia, quando a atividade passou a ser essencial para o consumo de grande parte da população. Em maio deste ano, motoboys e entregadores, ocupações incluídas na PNAD Covid, somaram 917 mil postos.

Com a pandemia, empresas de entrega, que se identificam como aplicativos, têm ganhado muito dinheiro, e talvez ganhem ainda mais, pois o vírus pode promover uma mudança estrutural nos modos de consumo da população. Contudo, dados mostram que os trabalhadores do setor não estão se beneficiando dos frutos dessa expansão. O rendimento dos entregadores parece cair com o início da pandemia, justamente quando as empresas lucram mais. Isso já tinha sido indicado por pesquisa da REMIR, realizada em abril, em que 60,3% dos trabalhadores relataram queda dos rendimentos durante a pandemia. Essa realidade foi ratificada pela Pnad-Covid de maio, cujos microdados mostram uma queda de 34,8% do rendimento efetivo dos entregadores que se declaram autônomos, em comparação ao rendimento habitual.

Nesse cenário, nos últimos meses, mobilizações de entregadores vinculados aos chamados aplicativos têm ganhado destaque no país, incluindo duas paralisações nacionais em julho. Fundamentalmente, eles demandam aumento dos rendimentos e melhoria das condições de trabalho nessa ocupação.

A presente pesquisa busca contribuir para ampliar o conhecimento sobre a situação do trabalho dos entregadores.

3 Dados gerais da pesquisa

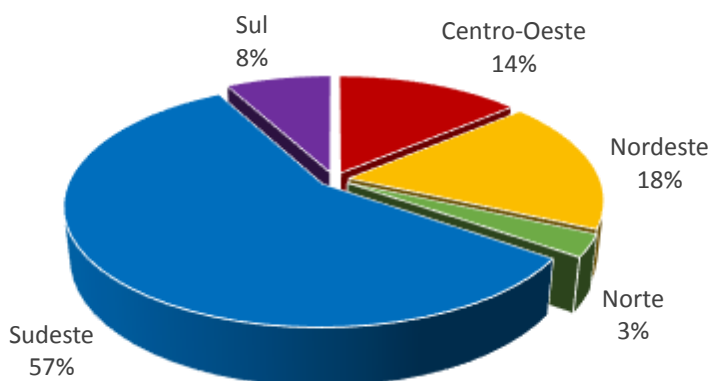
⇒ Período da coleta dos dados: 26 a 31 de julho de 2020

⇒ Número de questionários respondidos: 103

3.1 Distribuição espacial das respostas

⇒ **5 Grandes Regiões do Brasil:** Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul

Gráfico 1 - Distribuição dos questionários respondidos por Grande Região



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – Núcleo de Estudos Conjunturais (NEC)

⇒ **19 Unidades da Federação:** Acre, Bahia, Ceará, Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Pará, Paraíba, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul, Roraima, Santa Catarina, São Paulo e Sergipe

⇒ **38 diferentes municípios:** Aracaju, Belém, Belo Horizonte, Boa Vista, Bragança Paulista, Cabo Frio, Campo Grande, Cuiabá, Curitiba, Brasília, Florianópolis, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Goiânia, Gravataí, Guarulhos, João Pessoa, Juiz de Fora, Londrina, Natal, Niterói, Osasco, Poços de Caldas, Porto Alegre, Recife, Ribeirão Preto, Rio Branco, Rio de Janeiro, Salvador, Santo André, Santos, São Gonçalo, São João de Meriti, São Paulo, Sete Lagoas, Sumaré, Taubaté e Várzea Grande

3.2 Perfil dos entregadores respondentes

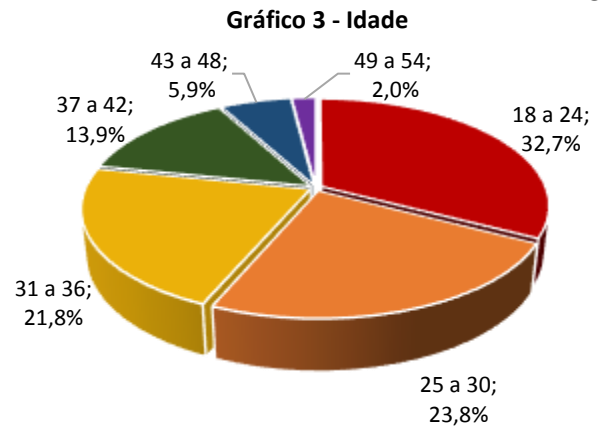
⇒ **Sexo**

→ A quase totalidade dos entregadores que responderam à pesquisa é **composta por homens (95%)**.



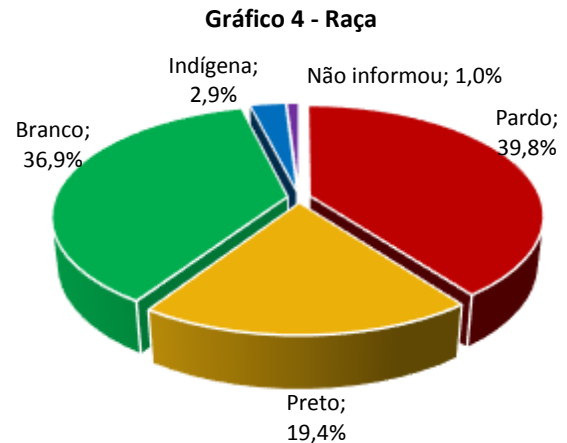
⇒ Idade

- 32,7% dos respondentes têm entre 18 e 24 anos e 56,5% tem até 30 anos.
- A idade mediana apurada é de 28 anos.



⇒ Raça

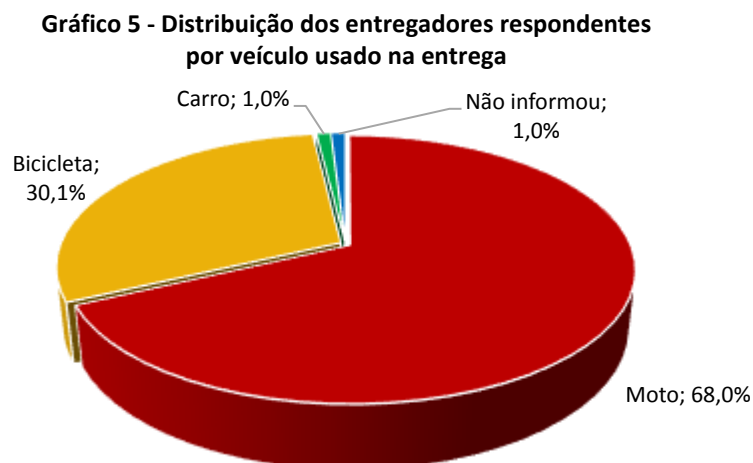
- Os negros, soma dos pretos (19,4%) ou pardos (39,8%), são 59,2%.



O perfil social do entregador por aplicativo que respondeu ao questionário é, na sua maioria, de homens (95%), jovens de até 30 anos de idade (56,5%) e negros (59,2%).

3.3 Características iniciais do trabalho dos entregadores respondentes

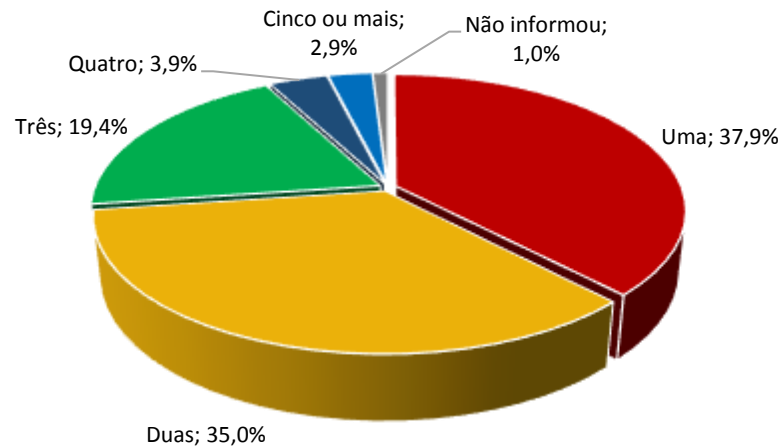
- ⇒ Os motociclistas são maioria (68,0%) (Gráfico 5)
- ⇒ Os bikers são 30,1%
- ⇒ 93,2% dos veículos utilizados são de propriedade dos entregadores



⇒ Mais de **um terço (37,9%)** dos entregadores indicaram trabalhar para **uma única empresa** (Gráfico 6)

⇒ **72,9 %** sinalizou trabalhar para **1 ou 2 empresas**

Gráfico 6 - Distribuição dos entregadores respondentes por Nº de empresas com que trabalham



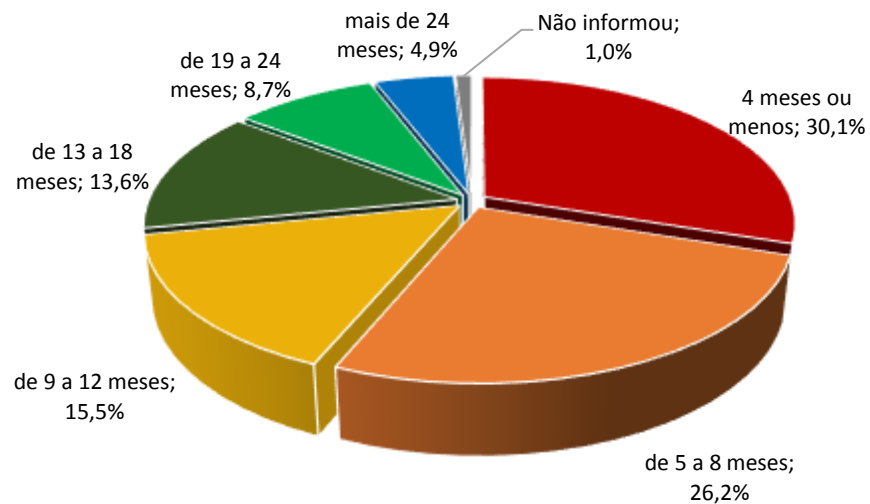
FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

⇒ No total, os entregadores responderam que estão **em média** nessa ocupação há **10 meses**

⇒ **71,8%** dos trabalhadores que responderam à pesquisa trabalha há **no máximo 1 ano** com entregas por aplicativo (Gráfico 7)

⇒ **Quase um terço (30,1%)** iniciou na ocupação a **durante a pandemia** da Covid-19

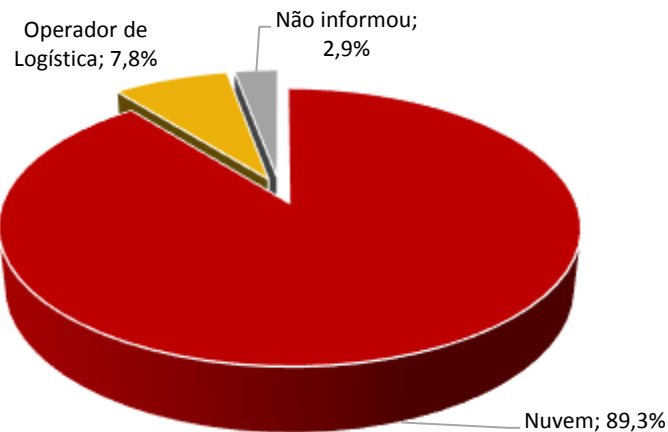
Gráfico 7 - Distribuição dos entregadores respondentes por tempo na atividade entregas por aplicativo



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

- ⇒ A grande maioria (89,3%) trabalha no regime de “nuvem”, sem predefinições explícitas de horário ou tempo de trabalho (Gráfico 8)
- ⇒ 7,8% dos entregadores indicaram trabalhar sob regime de operadores de logística, com horários pré-definidos

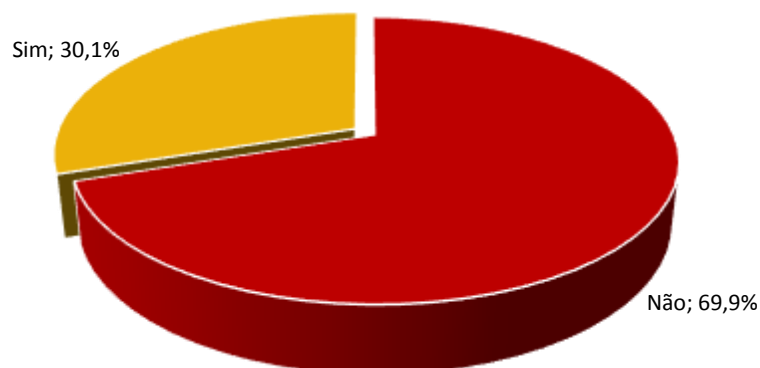
Gráfico 8 - Distribuição dos entregadores respondentes por regime de trabalho



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

- ⇒ Para 76,7% dos respondentes a atividade de entrega por aplicativo é sua ocupação principal
- ⇒ 70% indicou não possuir outra ocupação (Gráfico 9)

Gráfico 9 - Distribuição dos entregadores respondentes por exercício de outra ocupação



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

- ⇒ 58,1% das pessoas que possuem outra ocupação têm nestas suas carteiras de trabalho assinadas.

⇒ 22,6% das pessoas, mesmo tendo outra ocupação, têm nas entregas por aplicativo seu trabalho principal

A maioria dos entregadores que responderam à pesquisa:

- ⇒ tem nas entregas por aplicativo sua ocupação principal (76,7%);
- ⇒ utiliza motocicleta própria (66,0%);
- ⇒ trabalha para uma ou duas empresas (72,9%);
- ⇒ há no máximo 1 ano (71,8%); e
- ⇒ em regime de nuvem (89,3%).

4 Tempo de trabalho

O quesito tempo de trabalho foi abordado na pesquisa mediante dois questionamentos referentes ao trabalho nas entregas por aplicativo:

- 1) quantos dias da semana você trabalha com entrega por aplicativo? e
- 2) Em quais horários costuma trabalhar?

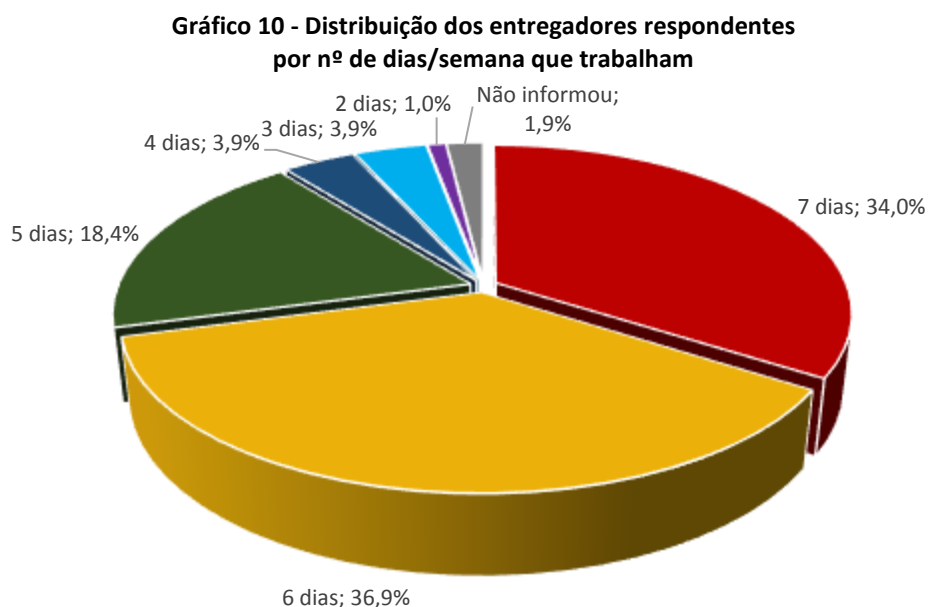
As respostas obtidas foram analisadas tanto para o total dos respondentes, como para os recortes definidos:

- 1) pelos veículos utilizados nas entregas (moto, bicicleta ou carro) e
- 2) pela inexistência de outra ocupação além da entrega por aplicativo.

4.1 Resultados

Com bases nos dados trazidos pelo TOTAL dos entregadores, eles:

- ⇒ trabalham em média **9 horas e 14 minutos** por dia
- ⇒ **5,9 dias/semana**
- ⇒ totalizando cerca de **55,2 horas/semana**
- ⇒ **70,5%** trabalha **6 ou 7 dias por semana** (Gráfico 10)
- ⇒ com **68,5%** destes trabalhando **9 ou mais horas/dia** (Gráfico 11)



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

Gráfico 11 - Distribuição dos entregadores respondentes por faixas de jornada diária de trabalho



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

Os **motociclistas** entregadores por aplicativo participantes da pesquisa trabalham:

- ⇒ 9 horas e 3 minutos por dia
- ⇒ 5,8 dias por semana
- ⇒ totalizando uma média de **53,8 horas semanais**

Já os **bikers** respondentes trabalham:

- ⇒ 9 horas e 32 minutos por dia
- ⇒ 6,1 dias por semana
- ⇒ perfazendo 57,8 horas por semana

Estes parâmetros sofrem variações mais significativas quando são focalizados os dados dos entregadores que têm neste trabalho a única fonte de renda. Eles:

- ⇒ trabalham em média **10,4 horas/dia**
- ⇒ **6,2 dias por semana**
- ⇒ **totalizando uma jornada 64,5 horas semanais**, ou seja, 20,5 horas a mais que jornada semanal recomendada pela legislação trabalhista do país, em trabalho que, já em condições normais, guarda grande risco de acidente.

Dentre estes que só trabalham com entregas por aplicativos, aqueles que utilizam moto:

- ⇒ trabalham em média **10,7 horas/dia**
- ⇒ **6,3 dias/semana**
- ⇒ **perfazendo uma jornada semanal de 66,9 horas**, ou seja, uma jornada semanal mais de 50% acima da estabelecida como normal pela CLT.

Os entregadores bikers com renda oriunda exclusivamente deste trabalho:

- ⇒ laboram em média **9,8 horas/dia**
- ⇒ **6 dias/semana**
- ⇒ totalizando jornada de **59,2 horas semanais**.

5 Remuneração

Três pontos iniciais para a compreensão da remuneração do trabalho dos entregadores:

- 1) ela tem como regra o pagamento por entrega;
- 2) os valores de cada entrega variam por deliberação das empresas para as quais trabalham os entregadores; e
- 3) os critérios para a definição do valor a ser pago não são explícitos.

Para a avaliação dos rendimentos, buscou-se considerar dois pontos:

- i. ganhos brutos e líquidos, que consideram as despesas inerentes à realização do trabalho em questão que oneram os trabalhadores (ex. combustível, plano de dados para celular e manutenção do veículo dentre outros); e
- ii. a hipótese de variação dos valores recebidos pelos trabalhadores em decorrência da pandemia da Covid-19.

Por isso, nesse quesito, os respondentes foram abordados com quatro questionamentos:

- a) quanto ganhava mensalmente antes da pandemia (bruto)?
- b) quanto conseguia tirar líquido por mês antes da pandemia?
- c) quanto está ganhando por mês neste trabalho atualmente (bruto)? e
- d) quanto está ganhando líquido por mês durante a pandemia?

5.1 Remuneração líquida e salário hora em relação ao salário mínimo

Na comparação entre os rendimentos antes e durante a pandemia, verificou-se que:

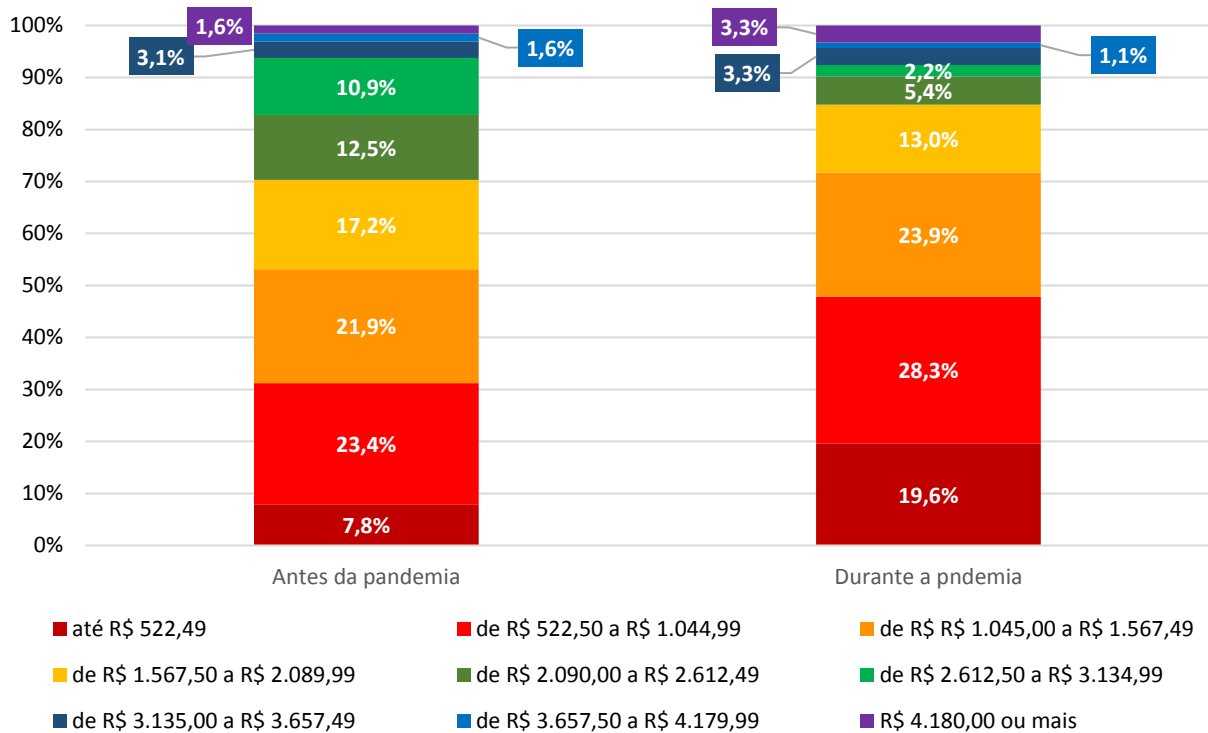
Antes da pandemia:

⇒ **31,2%** dos rendimentos eram menores que o salário mínimo (Gráfico 12); e

Durante a pandemia:

⇒ **47,9%** dos rendimentos são menores que o salário mínimo.

Gráfico 12 - Distribuição dos rendimentos médios declarados líquidos antes e durante a pandemia



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

Segundo o levantamento realizado, quase a metade dos entregadores:

⇒ **ganha menos que 1 salário mínimo ao final do mês**, sem quaisquer outros direitos que o trabalhador com a Carteira assinada tem (férias, FGTS, décimo terceiro, etc.), trabalhando:

Considerando que os entregadores trabalham em média jornadas acima da normal, mas também que parte deles realiza as entregas em tempo parcial, o pagamento recebido por hora é mais adequado para calcular a magnitude dos seus ganhos. Assim:

quanto vale a hora trabalhada pelos entregadores quando comparada à hora trabalhada pelo assalariado mínimo com Carteira de Trabalho assinada?

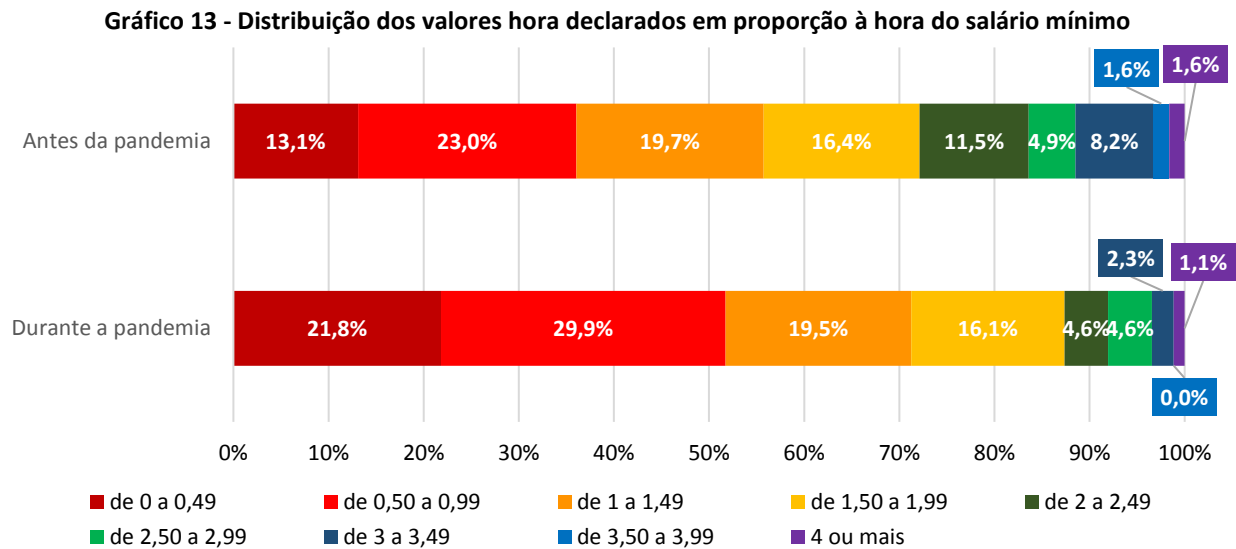
Segundo os dados apurados, quando postos em proporção ao salário hora mínimo:

Antes da pandemia:

⇒ **34,1%** dos rendimentos hora trabalhada eram menores que o do salário hora mínimo (Gráfico 13);

E durante a pandemia:

⇒ **51,7%** dos rendimentos hora trabalhada são menores que o salário hora mínimo.



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

Há de se considerar ainda a diferença das remunerações das entregas feitas com moto e com bicicleta.

Os **entregadores motociclistas** recebiam em média:

Antes da pandemia:

⇒ **1,78** salário hora mínimo

E durante a pandemia:

⇒ **1,35** salário hora mínimo (queda de 24,2%)

Já os **bikers**, em média, obtinham:

Antes da pandemia:

⇒ **0,84** salário hora mínimo

E durante a pandemia:

⇒ **0,58** salário hora mínimo (queda de 30,1%)

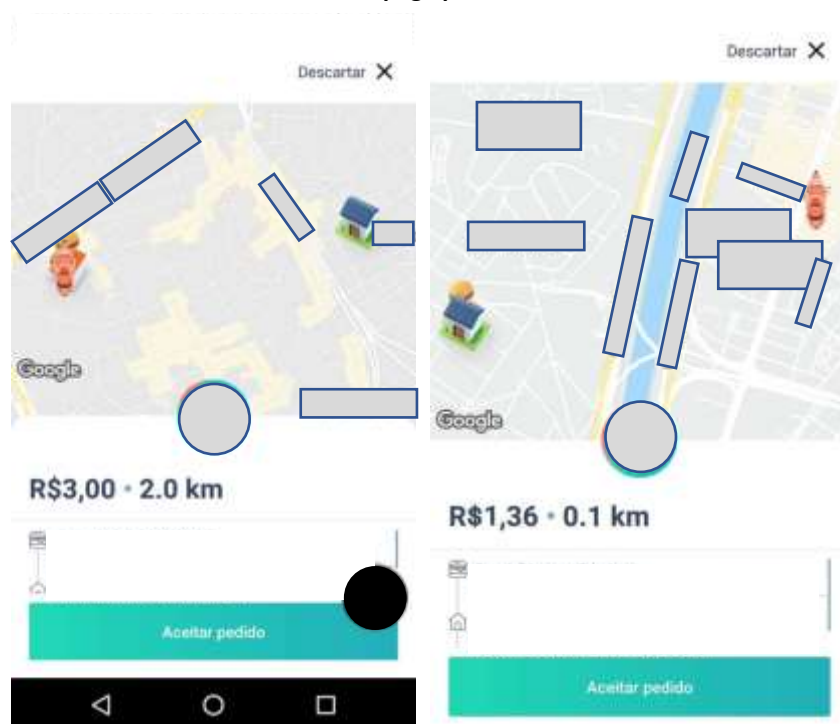
5.2 Tarifas por entrega

A diferença entre remunerações de entregadores com moto e com *bike* também pode ser observada a partir do valor das tarifas pagas pelas empresas aos entregadores. Para a aferição desta variável (valor médio da tarifa paga aos entregadores), os respondentes foram abordados pelo questionamento: qual a média de tarifa ganha por cada entrega?

Segundo o levantamento realizado:

- ⇒ o **valor médio declarado geral por entrega é de R\$ 6,62** (seis reais e sessenta e dois centavos);
- ⇒ o **valor médio mínimo declarado foi de R\$ 3,00** (três reais), sendo este corroborado por capturas de telas compartilhadas por um dos entrevistados (Figura 1).

Figura 1 - Capturas de telas indicativas da distância ponto de coleta da encomenda/destino e da tarifa a ser paga por cada uma delas



FONTE: capturas cedidas por entregador que respondeu à pesquisa

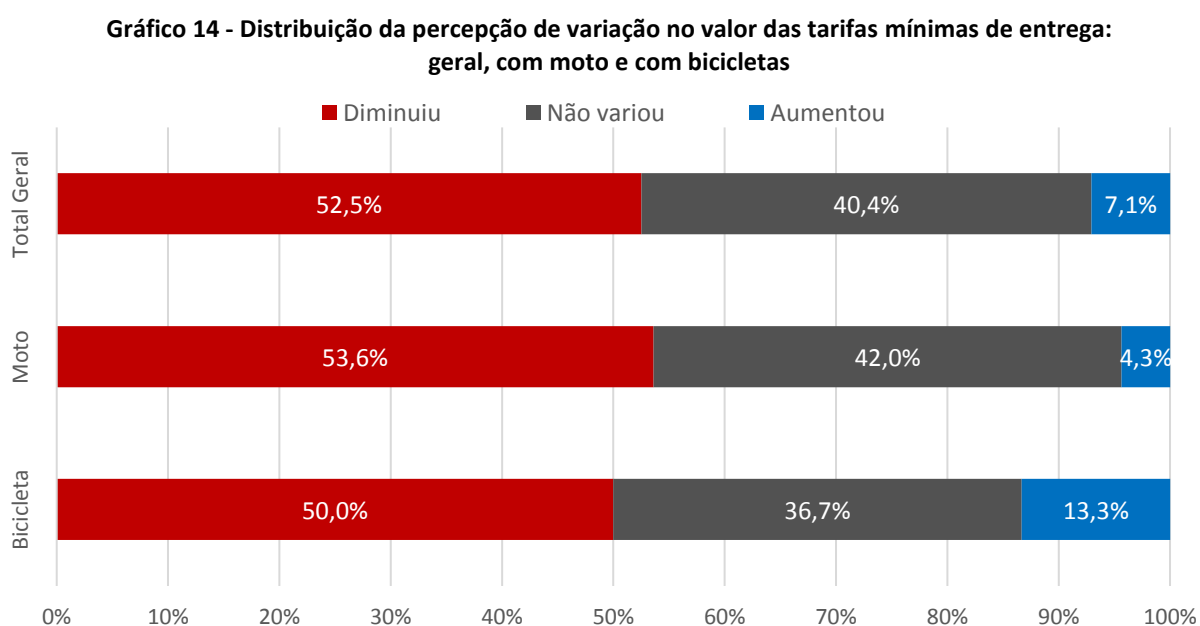
Nos prints é possível identificar uma desproporção entre as distâncias percorridas e os valores das tarifas.

Também foi verificada uma diferença de 46,6% entre o valor declarado médio da tarifa paga por entregas feitas com moto e com bicicleta:

- ⇒ tarifa declarada média paga por entrega com moto: R\$ 7,30 (sete reais e trinta centavos)
- ⇒ tarifa declarada média paga por entrega com bicicleta: R\$ 4,98 (quatro reais e noventa e oito centavos)

Questionados sobre a percepção de variações nos valores das tarifas mínimas a partir da pandemia:

- ⇒ para 92,9%, as tarifas mínimas ou diminuíram (52,5%) ou se mantiveram as mesmas (40,4%) (Gráfico 14);
- ⇒ esta percepção se fez mais intensa entre os entregadores motociclistas (95,6%) que no meio dos *bikers* (86,7%).



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

- Vale ressaltar que para 56% dos entrevistados houve diminuição dos chamados incentivos (que constituem parâmetros imputados pelas empresas para elevação do rendimento, por ex, pagamento extra a partir de determinado número de entregas) após a pandemia.

6 Aspectos qualitativos da relação entre empresas e trabalhadores

Uma das curiosidades que envolvem o trabalho e o vínculo entre as empresas “aplicativos” e os entregadores é a natureza dessa relação, especialmente se há alguma espécie de subordinação.

As empresas sempre negam que estabelecem as diretrizes do trabalho. Ademais, afirmam que não controlam a jornada dos entregadores, como se este parâmetro definisse a liberdade e o controle da atividade pelos trabalhadores.

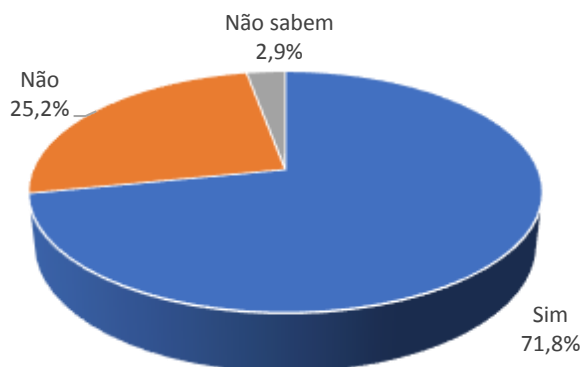
Tendo em vista essa importante questão, montamos as seguintes variáveis em nosso questionário:

- 1) Na sua opinião, a empresa dá preferência aos entregadores que permanecem mais tempo online?
- 2) Você já foi bloqueado?
- 3) Conhece alguém que tenha sido bloqueado?
- 4) Qual o motivo do bloqueio?

6.1 Perspectiva dos entregadores sobre a preferência das empresas por aqueles que permanecem mais tempo online

⇒ A grande maioria dos entrevistados (**71,8%**) acredita que a empresa prioriza os entregadores que permanecem mais tempo logados no aplicativo (Gráfico 15)

Gráfico 15 - Na sua opinião, a empresa dá preferência aos entregadores que permanecem mais tempo online?



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

- ⇒ Cerca de um a cada quatro (25,2%) dos entrevistados não acredita que haja uma preferência por esse perfil de entregadores
- ⇒ Apenas 2,9% não souberam responder

Para os trabalhadores, essa opinião de que as empresas dão preferência aos que ficam mais tempo logados pode ser uma impressão empírica. Contudo, essa variável revela como a gestão das empresas induz os entregadores a trabalharem mais tempo. Sua importância consiste no fato de que independentemente do que as empresas aleguem fazer, os trabalhadores sentem que há uma priorização dos que ficam mais tempo online.

Mas, além da percepção dos trabalhadores, que por si só já induz o entregador a trabalhar mais, as companhias efetivamente se utilizam dos sistemas de pontuação e score para manter os entregadores disponíveis, como descrito por um dos entrevistados:

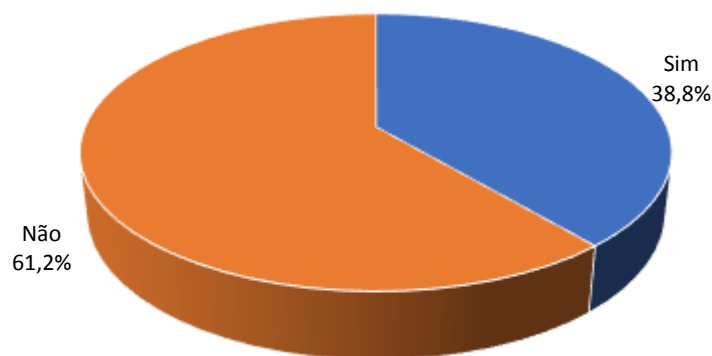
“Então, você é meio que obrigado a trabalhar no final de semana, porque o sistema de pontuação da Rappi abre seis horas da sexta feira e fecha no domingo às onze e cinquenta e nove. Então eles meio que te obriga a trabalhar no final de semana para você ter ponto e trabalhar na outra semana.”

6.2 Bloqueios

Acerca dos bloqueios praticados pelas empresas, os dados relevam que:

- ⇒ 38,8% dos entrevistados afirmam que **já foram bloqueados** (Gráfico 16)

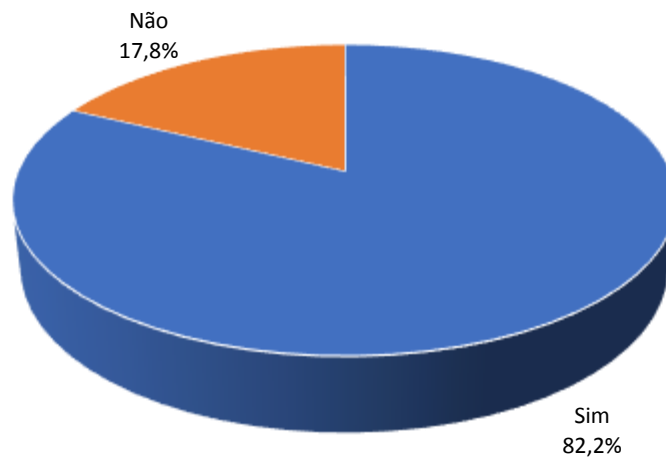
Gráfico 16 - Entregadores que já foram bloqueados



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

⇒ A **grande maioria (82,2%)** dos entrevistados **afirma conhecer alguém que já foi bloqueado** (Gráfico 17)

Gráfico 17 - Entregadores que conhecem outros entregadores que foram bloqueados



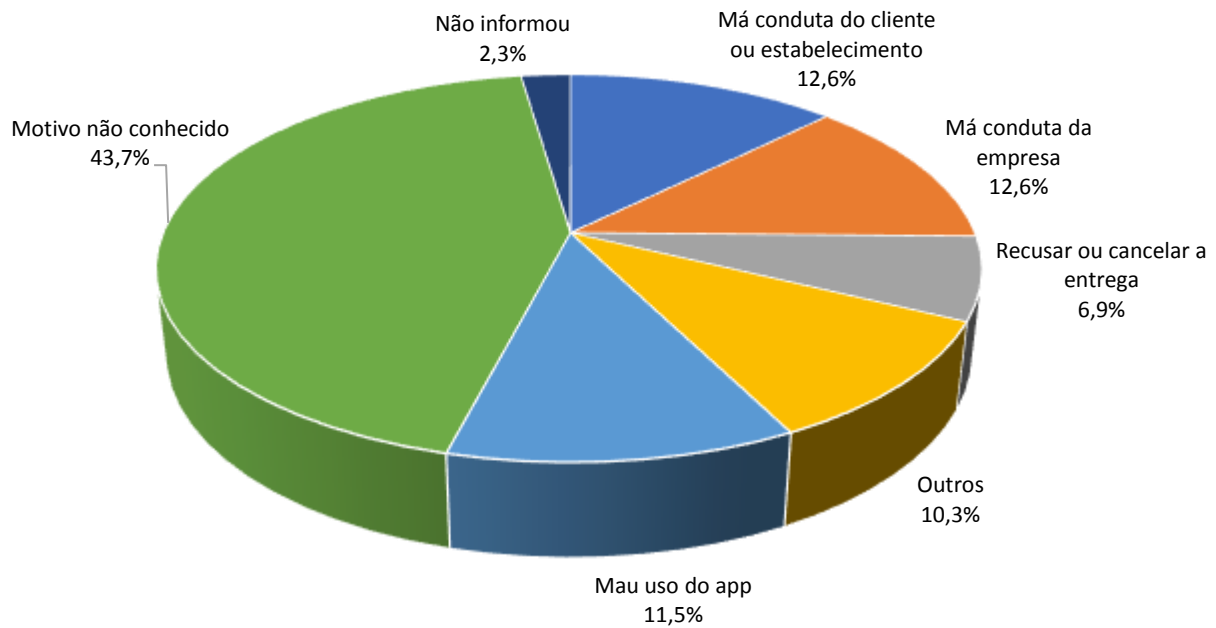
FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

O bloqueio constitui uma punição aplicada pelo “aplicativo” sobre o entregador que o impede de trabalhar por algum período de tempo.

Segundo os entregadores, os **motivos do bloqueio** não são claros (Gráfico 18):

- ⇒ para **43,7% não houve transparência** acerca das razões do bloqueio
- ⇒ para **25,2%** o bloqueio foi ocasionado **por má conduta do cliente, estabelecimento ou até da própria empresa**
- ⇒ para **6,9%**, **a recusa ou cancelamento de entregas** ocasionou o bloqueio
- ⇒ para **11,5%** **o mau uso do aplicativo** levou ao bloqueio
- ⇒ e ainda **10,3%** **relataram outros motivos** para o bloqueio
- ⇒ apenas **2,3%** **não informaram**

Gráfico 18 - Transparência da empresa quanto aos motivos de bloqueio



FONTE: Projeto Caminhos do Trabalho - NEC

Entrevistados declararam que entraram em contato com o suporte da empresa no aplicativo, no entanto não obtiveram resposta sobre a razão do bloqueio:

“Na tela principal né, que aí quando eles te bloqueiam, aparece essa tela aí. Mas só que, tem aí entre em contato com o suporte, né. Mas só que não tem, não dá para, não tem número para a gente falar, e aí, você manda um e-mail e ele simplesmente manda uma mensagem automática também, da mesma coisa, mas não fala o porquê você foi bloqueado”.

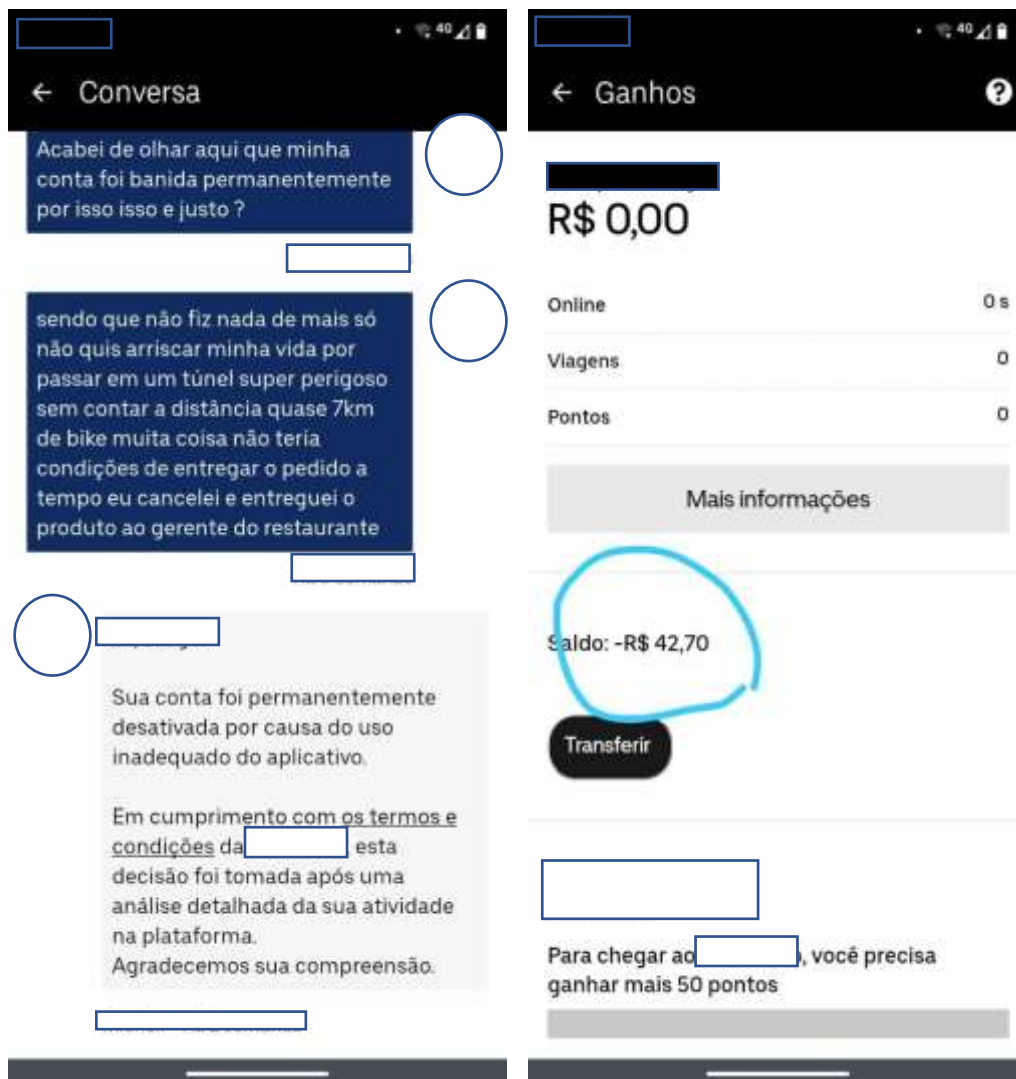
Outros entrevistados relataram que os clientes agiram de má fé e mesmo tentando comunicar ao suporte o ocorrido, continuaram com a dívida e sofreram o bloqueio:

“O entregador fez a entrega, o cliente reclamou que faltava um item e jogaram toda a dívida pra cima do entregador, como se ele fosse o responsável, tendo em vista que ele só fez a entrega. Ele pegou de um lugar e levou no outro.”

Há ainda os casos de bloqueio permanente (desligamento da plataforma). Uma das inúmeras razões relatadas para os desligamentos é a recusa de pedido, como descrito por um dos entrevistados:

“Recebi um rota de entrega muito longe é como eu entrego de bike / não tinha condições de ir entregar o pedido / Por isso cancelei a entrega e devolvi o pedido ao gerente do restaurante / No outro dia fui bloqueado permanente / Fui banido permanentemente da plataforma / Eles disseram que violei os termos / Só respondeu isso [refere-se ao print enviado] (Figura 2) / Aí entrei em contato novamente responderam a mesma coisa / Respostas prontas”.

Figura 2 - Comunicação entre entregador bloqueado prementemente por conta de recusa de pedido e a empresa



FONTE: capturas cedidas por entregador

7 Saúde e Segurança do Trabalho

No contexto de saúde e segurança do trabalho, investigamos:

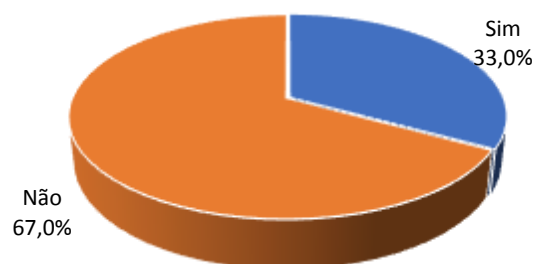
1. Se os entregadores que **já se acidentaram neste trabalho**
2. Se **conhecem alguém que tenha sofrido acidente** neste trabalho
3. **A assistência prestada pela empresa** nos casos de acidente
4. Se houve fornecimento de **material de proteção durante a pandemia da Covid-19**

7.1 Acidentes neste trabalho

Sobre os entrevistados que já se acidentaram durante este trabalho, ou conhecem alguém que tenha sofrido acidente, as respostas apontam que:

⇒ Um a cada três (33%) entrevistados **já se acidentou neste trabalho** (Gráfico 19)

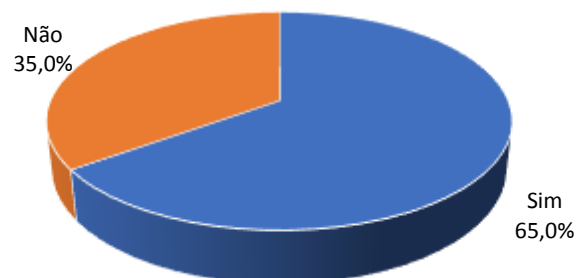
Gráfico 19 - Entregadores que já se acidentaram neste trabalho



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

⇒ Mais da metade (65%) dos entrevistados **conhecem algum entregador que já se acidentou neste trabalho** (Gráfico 20)

Gráfico 20 - Entregadores que conhecem alguém que se acidentou neste trabalho



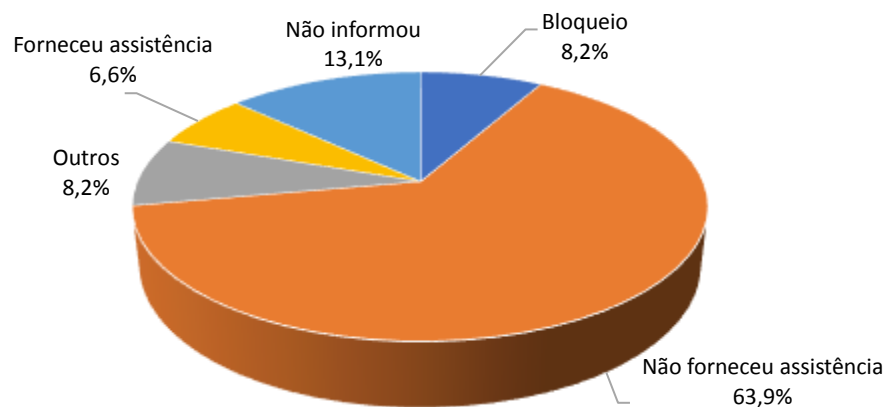
Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho - NEC

7.2 Assistência prestada pela empresa nos casos de acidentes

A respeito do **suporte prestado pela empresa no caso de acidentes**, os indicadores demonstram que:

- ⇒ Apenas 6,6% dos entrevistados **receberam assistência da empresa** (Gráfico 21)
- ⇒ 63,9% **não foram assistidos** de nenhuma forma pela empresa
- ⇒ 8,2% foram **bloqueados após o incidente**
- ⇒ 8,2% receberam **outros posicionamentos da empresa**
- ⇒ 13,1% **não informaram**

Gráfico 21 - Posicionamento da empresa quanto aos acidentes



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho - NEC

Segundo um entrevistado, no caso de acidentes, ônus é transferido ao entregador que:

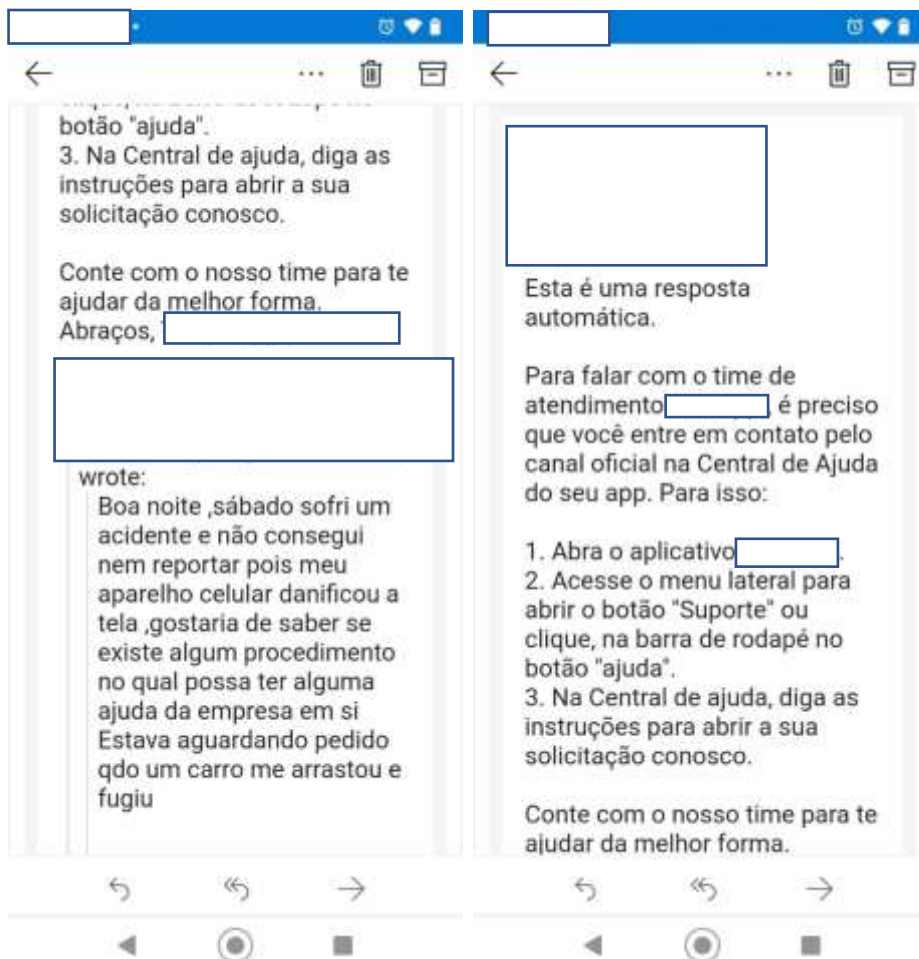
“Tenta entrar em contato com o suporte, mas geralmente é bloqueado se não conseguir terminar a entrega porque a empresa entende que o entregador não quer”.

As empresas alegam fornecer seguro contra acidentes, porém segundo os relatos, os entregadores não conseguem ter acesso:

“[...] Eu havia acabado de retirar um pedido, um carro passou no farol vermelho e me acertou... Na momento do acidente, informei pelo app que sofri um acidente, aí eles geraram uma dívida no meu nome, que tiraram depois quando eu abri um ticket... Perguntei sobre algum auxílio, e eles me deram o telefone da seguradora, liguei lá, e preciso preencher um formulário, que pede algumas informações sobre a EMPRESA que eu não tenho, tô achando que não vou conseguir receber esse seguro que eles falam...”

Na Figura 3, explicita-se a resposta automática da empresa para a trabalhadora acidentada, que não conseguiu auxílio nem da empresa, nem do INSS.

Figura 3 – Capturas de tela da comunicação entre entregadora e empresa



FONTE: capturas de tela cedidas por entregador que respondeu a pesquisa

Uma entregadora que está acidentada relatou que a empresa se recusou a prestar suporte, pois no momento do acidente, ela não estava com o pedido em mãos:

“Eu tinha acabado... Acabado de finalizar uma entrega, tava uns 15 minutos esperando pra ver se tocava alguma coisa e aí eu sofri o acidente. E aí depois eu comuniquei eles, mas não obtive resposta não. A única resposta é que eu teria direito se eu tivesse com o pedido ativo no sistema [...] Entrei em contato / Simplesmente falaram que eu só tenho direito a algo / Se eu tivesse indo pegar entrega ou indo pro cliente / Como não havia pedido pra mim pq eu tinha finalizado não”.

Ainda segundo a entrevistada em questão:

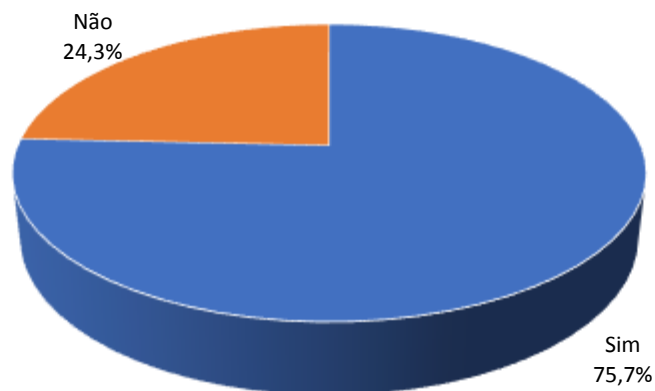
“Dizem que somos segurados, mas não é bem assim que vemos quando um colega se acidenta, as empresas não dão suporte, nós mesmos que nos auxiliamos e ainda temos que pedir cancelamento dos pedidos para não bloquearem o colega.”

7.3 Materiais de proteção fornecidos pelas empresas durante a pandemia

Acerca dos cuidados tomados pelas empresas **durante a pandemia da COVID-19**, os dados apurados demonstram que:

⇒ Cerca de três a cada quatro entrevistados (75,7%) relataram **receber pelo menos um material de proteção**, como álcool em gel, máscaras e equipamentos de proteção individual (Gráfico 22)

Gráfico 22 - Fornecimento de material de proteção durante a pandemia



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho - NEC

8 Opinião dos entrevistados sobre sua forma de contratação pelos “aplicativos”

Foram utilizados dois questionamentos para abordar a questão da carteira assinada:

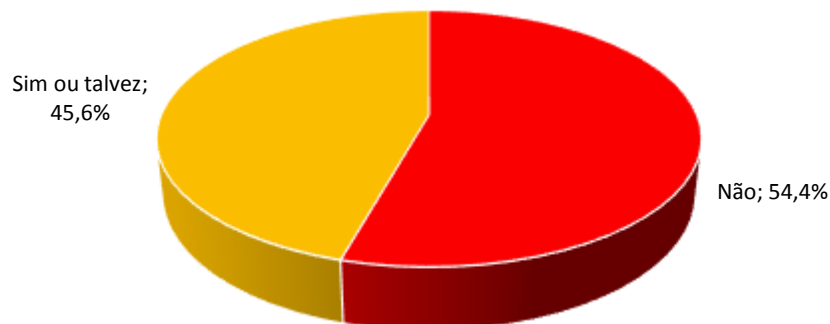
- 1) Gostaria de ter carteira assinada pelo “aplicativo”?
- 2) Por quê?

8.1 Análise dos resultados

Com base nas respostas obtidas, verificou-se que:

⇒ A maior parte dos respondentes (**54,4%**) optou por “**Não**” (Gráfico 23)

Gráfico 23 - Gostaria de ter a Carteira de Trabalho assinada?



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho - NEC

As opções “Sim ou Talvez” foram agregadas porque a opção “Talvez”, corroborada pelas justificativas dos trabalhadores, indica a vontade de ter a carteira assinada segundo determinadas condições (o que, por definição, acontece em qualquer hipótese também da resposta “Sim”, ex: “quero se não for à noite”).

Há importante diferença nas respostas quando se comparam motociclistas e *bikers*.

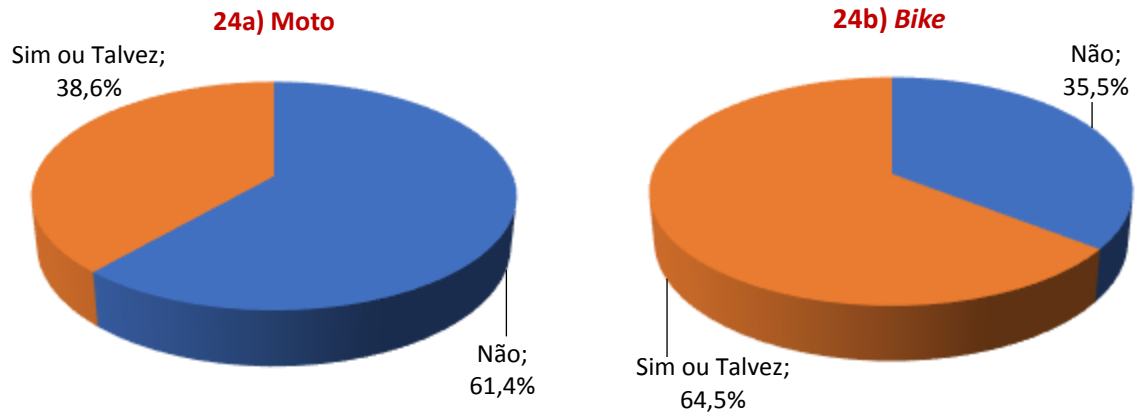
Dentre os entregadores que utilizam **moto** para as entregas,

- ⇒ **61,4% não** gostariam de ter carteira assinada; e
- ⇒ **38,6%** disseram **sim ou talvez** (Gráfico 24a).

Em relação aos que utilizam **bike** para as entregas,

- ⇒ boa parte (**64,5%**) respondeu **sim ou talvez** em ter a carteira assinada; e
- ⇒ **35,5%** **não** gostariam (Gráfico 24b).

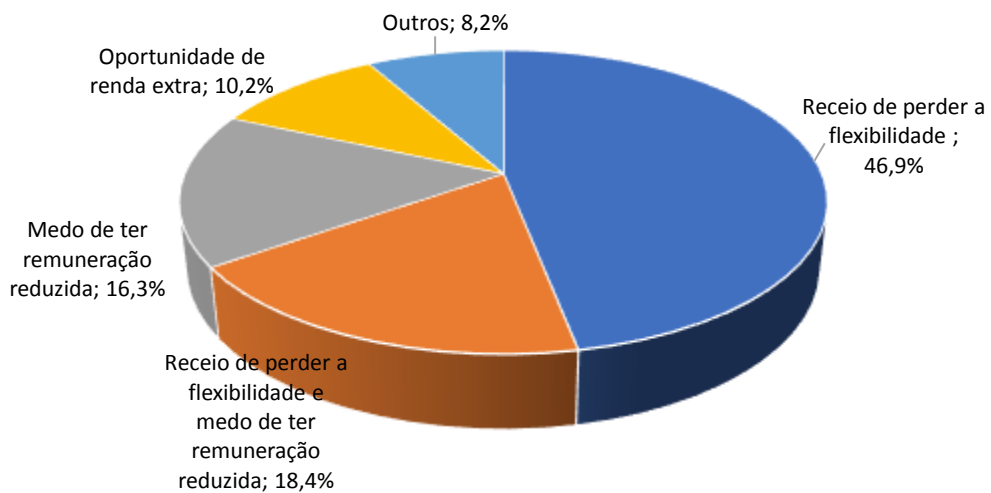
Gráfico 24 - Gostaria de ter a Carteira de Trabalho assinada?



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho - NEC

87,5% dos entregadores que declararam não desejar ter a Carteira de Trabalho assinada informaram o motivo para este posicionamento. Destes, os dados apontaram que:

Gráfico 25 - Por que não gostaria de ter Carteira de Trabalho assinada?



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

- ⇒ **46,9%** dos entregadores têm **receio de perder a flexibilidade** (Gráfico 25)
- ⇒ **16,3%** têm **medo de ter a remuneração reduzida**
- ⇒ uma pequena parte (**10,2%**) não gostaria de ter carteira assinada, pois **entende o trabalho das entregas por aplicativo como oportunidade de renda extra**
- ⇒ **18,4%** relataram ter **duplo medo - de perder a flexibilidade e de ter a remuneração reduzida**
- ⇒ **8,2%** apresentaram **outros motivos**

Desse modo, 81% apontam como razão para não quererem a formalização do contrato de emprego a piora nos rendimentos e a redução da sua liberdade/flexibilidade que a CLT provocaria.

Vários depoimentos obtidos nas justificativas esclarecem os números expostos, dentre eles:

"Perderei a flexibilidade de trabalho e não poderei folgar nos dias em que eu quiser".

"Por que sem CLT posso escolher meu horário e ir quando quiser, posso trabalhar para mim, e também conciliar meu tempo para outras coisas"

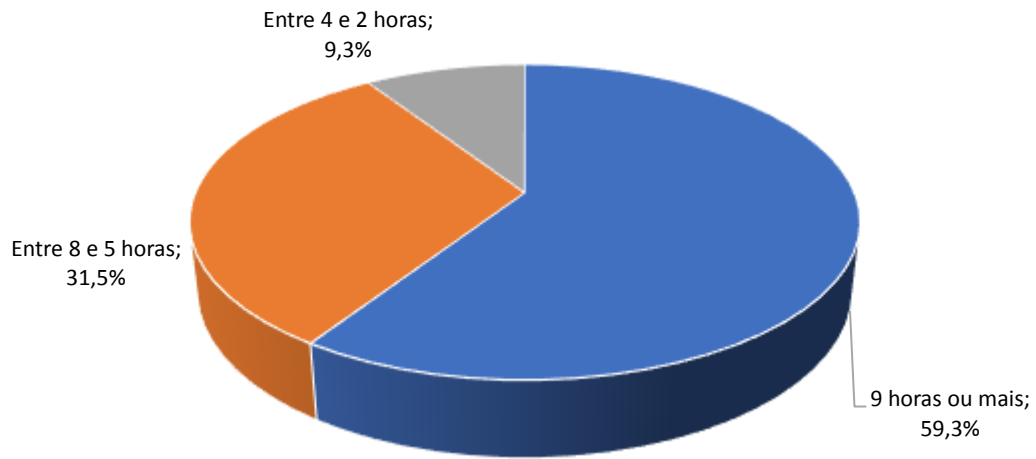
"Carteira assinada só iria atrapalhar a vida dos motoboys no Regime da CLT ... Sendo que nossos ganhar poderia diminuir em torno de 50%"

Não quer perder a: *"[...] liberdade de fazer o próprio horário. Penso que se tiver carteira assinada eu precisaria cumprir uma determinada jornada. E como faço outros serviços de entregas por fora do aplicativo essa liberdade de fazer o próprio horário é conveniente pra mim."*

É interessante observar, com relação a esses entregadores que não gostariam de ter a carteira assinada, suas jornadas de trabalho:

- ⇒ **A maioria** deles (**59,3%**) trabalha entre **9 e 15 horas por dia** (Gráfico 26);
- ⇒ **31,5%** trabalham entre **5 e 8 horas por dia** e
- ⇒ **9,2%** trabalham entre **2 e 4 horas por dia**

Gráfico 26 - Distribuição dos entregadores respondentes que não gostariam de ter Carteira assinada por jornada diária

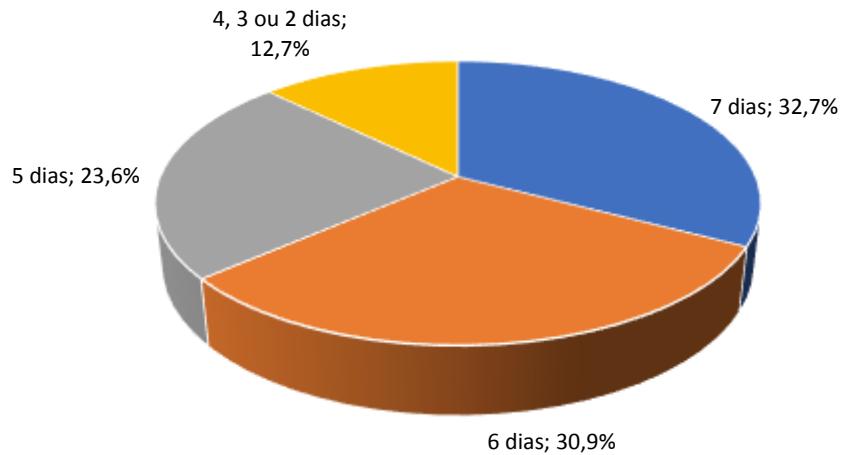


Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

Em relação a quantidade de dias trabalhados por semana:

- ⇒ **Expressiva maioria 63,6 %** trabalham 6 ou 7 dias por semana,
- ⇒ e, **23,7%** trabalham 5 dias por semana (Gráfico 27)

Gráfico 27 - Distribuição dos entregadores respondentes que não gostariam de ter Carteira assinada por nº de dias de trabalho semanais



Fonte: Projeto Caminhos do Trabalho – NEC

Esses entregadores, trabalhando todos (ou quase todos) os dias, em jornadas médias que costumam ser superiores a uma jornada normal (8 horas), têm menos dias e tempo livre do que a previsão legal do emprego com registro, evidenciando que a flexibilidade desejada não é uma realidade mesmo entre aqueles entregadores que não querem ter carteira assinada.

Importante também indicar que, do total de entrevistados que disse **não** querer ter carteira assinada, **35,7% possuem** outro trabalho. **Destes**, metade tem carteira assinada. Os demais:

- ⇒ trabalham em média **5h44min por dia** com as entregas por aplicativo; e
- ⇒ possuem uma média de **5,2 dias trabalhados por semana** nesta ocupação.

Assim, dos entregadores que não querem ter carteira assinada pelos “aplicativos” e têm outro emprego, para já são registrados por outra empresa, e os demais tem carga horária diária e semanal inferior à média, ou seja, tem nessa ocupação uma inserção efetivamente secundária.

Esses dados merecem aqui alguns esclarecimentos:

- 1) ao contrário do que acredita parte dos entrevistados, os entregadores com carteira assinada têm rendimentos superiores aos contratados como autônomos (PNAD Covid), seja antes (8% acima), e ainda mais durante a pandemia (56% superior). Isso sem contar os demais direitos da CLT que aumentam essa renda (férias, décimo terceiro, FGTS);
- 2) enquanto empregados com carteira têm jornadas com limites, descanso semanal e férias, entregadores “autônomos” vivem jornadas semelhantes às da revolução industrial;
- 3) enquanto a CLT tem regras para a aplicação de punições e dispensa dos trabalhadores, os “aplicativos” punem e desligam trabalhadores de modo completamente unilateral. Portanto, os dados e as próprias regras da regulação revelam que as sonhadas liberdade e flexibilidade são menores quando entregadores não têm carteira assinada; e
- 4) ademais, reclamações dos entregadores, como em relação aos acidentes de trabalho sofridos, tem na legislação do trabalho proteção expressa aos empregados.

9 Notas metodológicas

O levantamento qualitativo dessa pesquisa foi realizado entre os dias 26 e 31 de julho de 2020, mediante duas etapas sequenciais: 1ª) respostas a questionários eletrônicos auto-administrados por entregadores por aplicativos; e 2ª) contato telefônico, pela ferramenta WhatsApp ou por e-mail.

O link para o questionário eletrônico foi divulgado em grupos das plataformas sociais Facebook, WhatsApp, Instagram e do Twitter. Foram obtidas 103 respostas oriundas de entregadores de 38 cidades do Brasil, abrangendo 19 Unidades da Federação e as 5 Grandes Regiões do País.

Dos 103 respondentes da primeira etapa da coleta, 52 forneceram contatos de telefone, WhatsApp ou e-mail, de forma que fosse possível, a partir de uma primeira análise das suas respostas, retomar contato com estas unidades amostrais visando sanar dúvidas que porventura remanesçam após preenchimento do formulário. Nessas hipóteses, os esclarecimentos, em alguns casos, ensejaram o fornecimento de informações mais detalhadas sobre os quesitos pesquisados, inclusive com o envio de capturas de telas dos celulares para exemplificar ou evidenciar as informações.

9.1 Tamanho da amostra obtida e margem de erro

Como a amostra não foi definida de modo estritamente aleatório (as páginas sociais e grupos em que o questionário foi divulgado foram aqueles aos quais os pesquisadores conseguiram acesso), não é possível que testes quantitativos tenham significado estatístico mais preciso. Contudo, as características dos respondentes indicam uma amostra abrangente e que contempla indivíduos heterogêneos, bem como as respostas se aproximam de outros levantamentos, inclusive da PNAD-Covid19 para a variável rendimento. Levando isso em conta, para uma população de 221.583 entregadores “autônomos” no Brasil (PNAD-Covid19, maio/2020), com um nível de confiança de 95%, uma amostra obtida 103 respondentes conferem uma margem de erro de aproximadamente 10%.

9.2 Tratamento dos dados

Antes de se proceder a extração das estatísticas dos dados, estes foram examinados objetivando identificar possíveis incongruências nas respostas obtidas e realizar a necessária limpeza.

Por princípio, evitou-se ao máximo eliminar respostas, e em nenhum caso houve imputação de informação. Nesta etapa do trabalho, apenas 3 casos implicaram na exclusão de um campo de informação:

O primeiro, mais simples, se trata da impossibilidade de um entregador que respondeu não ter outra ocupação além da entrega por aplicativo indicar ter a Carteira de Trabalho assinada na pergunta que buscou verificar a ocorrência da formalização via CLT da segunda ocupação do respondente.

O segundo e o terceiro, demandante de maior atenção, decorreram do imperativo de coerência entre jornada de trabalho e remuneração, nesta ocupação marcada pelo pagamento por tarefa. Desta forma, foram escrutinados e cruzados os dados do número de dias trabalhados por semana, tarifa média declarada, existência de outro emprego, jornada diária e remuneração bruta e remuneração líquida. A partir da análise realizada, por razão de impossibilidade matemática identificada, um registro de jornada e um registro de remuneração foram desconsiderados para fins estatísticos. As demais respostas desses entrevistados foram conservadas.

Em casos de respostas duvidosas, com remuneração muito acima dos demais respondentes (um entrevistado afirmou ganhar 7 vezes mais do que a média), foram mantidas as informações evitar interferência indevida nos dados. Esse também foi o caso de informações de rendimentos brutos e líquidos iguais mesmo com a indicação de existência de despesas (com veículo utilizado ou com planos de dados de internet móvel). As informações foram mantidas, superestimando a renda (já que o líquido não sofreu desconto). Para os entregadores atualmente acidentados, consequentemente sem renda, foram considerados seus ganhos anteriores ao infortúnio.

Portanto, o procedimento de tratamento dos dados aqui adotado foi conservador e subestima a precarização do trabalho efetivamente vivida pelos entregadores.