

## **MOTOENTREGADORES: MESMO TRABALHO E DIFERENTES DIREITOS**

### ***MOTOBOYS: SAME JOB AND DIFFERENT RIGHTS***

#### **MOTOR ENTREGA: MISMO TRABAJO Y DISTINTOS DERECHOS**

#### **RESUMO**

O delivery não é novidade, mas sua dinâmica mudou com a inserção de novas formas de Tecnologia da Informação e Comunicação, em especial pela criação dos aplicativos de entregas. Este texto pretende abordar sobre as diferentes formas de proteção conferidas aos trabalhadores empregados e plataformizados, em especial pela dicotomia entre a Lei 12.009/2009 e a Lei 12.997/2014, que não se aplicam na prática aos motoentregadores por aplicativos, ainda que exerçam efetivamente o mesmo trabalho. Aborda ainda o aumento da quantidade de entregadores e elevado o índice de acidentes após início do Covid-19.

#### **ABSTRACT**

Delivery is nothing new, but its dynamics have changed with the introduction of new forms of Information and Communication Technology, especially through the creation of delivery applications. This work intends to address the different forms of protection granted to employed and platform workers, in particular by the dichotomy between Law 12.009/2009 and Law 12.997/2014, which do not apply in practice to motorcycle couriers through applications, even if they effectively exercise the same job. It also addresses the increase in the number of delivery people and the accident rate after the beginning of Covid-19.

#### **RESUMEN**

La entrega no es nada nuevo, pero su dinámica ha cambiado con la introducción de nuevas formas de Tecnologías de la Información y la Comunicación, especialmente a través de la creación de aplicaciones de entrega. Este texto pretende abordar las diferentes formas de protección otorgadas a los trabajadores por cuenta ajena y de plataforma, especialmente por la dicotomía entre la Ley 12.009/2009 y la Ley 12.997/2014, que en la práctica no se aplican a los mensajeros a través de aplicaciones, aunque ejercen efectivamente la el mismo trabajo. También aborda el aumento del número de repartidores y la alta siniestralidad tras el inicio del Covid-19.

**Palavras-Chave**

Delivery. Dicotomia. Aplicativos. Direitos sociais

**Key words**

Delivery. Dichotomy. applications. Social rights

**Palabras clave**

Entrega. Dicotomía. aplicaciones Derechos sociales

**INTRODUÇÃO**

A precarização é um processo que se intensifica e se abranda a depender da resistência da sociedade em determinada época, logo, é essencial a análise das perdas de direitos e seus reflexos, para conscientização e organização reivindicativa de conquista de formas protetivas aos trabalhadores.

A proposta do presente artigo é analisar a dicotomia de motoentregadores de mercadorias empregados e plataformizados, sob o enfoque da proteção da legislação infraconstitucional que regula os serviços de moto entregas de empregados e contratados para prestação continuada de serviços, não aplicada a motoentregadores quando exercem a mesma atividade via aplicativos.

Será utilizada como fonte de dados para reflexões desse artigo o levantamento da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelo IPEA Rede de Estudos, bem como dados da Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista (REMIR), publicado na Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano. Para análise das estatísticas de acidentes envolvendo motociclistas, serão utilizados dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), bem como dados do DPVAT, administrado pela Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT.

E para o entendimento da questão, este artigo está dividido em 4 partes. Primeiramente tomaremos conhecimento do crescimento do delivery no Brasil, passando ao surgimento das plataformas digitais e apontamento das duas maiores empresas hoje no país, para após analisarmos as estatísticas de desemprego e aumento dos trabalhadores via plataformas de entrega, com o contraponto entre direitos constitucionais e infraconstitucionais dos entregadores empregados e informais, passando a conclusão do presente trabalho.

## **1.BREVES APONTAMENTOS DO DEVELY DE COMIDAS NO BRASIL E SUA TRAJETÓRIA**

Na década de 80 houve a popularização do serviço de entregas no Brasil, tão utilizado pelas pizzarias brasileiras à época. A edição da revista Veja São Paulo, publicada na semana de 5 de maio de 1986, trazia em sua matéria uma tendência que se popularizava na cena gastronômica paulistana, e mais tarde, nacional: o delivery de comidas.<sup>1</sup>

Ao longo dos anos, o serviço de entregas de comidas se difundiu, se expandindo para diversas áreas, sendo amplamente utilizado no ramo alimentício. E até os primeiros anos do século XXI tais entregadores costumavam ser contratados como empregados dos próprios estabelecimentos.

Entretanto, tudo começou a mudar no século XXI. Com a inovação tecnológica e desenvolvimento dos aplicativos de entrega, essa dinâmica de contratação dos entregadores pelos próprios estabelecimentos, bem como as compras pelos consumidores, passaram a ser intermediadas também pelas plataformas digitais, por intermédio de aplicativos que permitem a filiação de qualquer entregador teoricamente sem vínculo empregatício, e por tal razão as empresas que outrora faziam a contratação destes como seus funcionários, não necessitam mais estabelecer esse vínculo de emprego formal, e se utilizam das plataformas digitais para realização do delivery. Tal realidade faz parte da GigEconomy, também conhecida como economia dos bicos, onde prevalecem contratos autônomos, de curta duração, em oposição aos empregos regulares.

No Brasil, atualmente os dois maiores aplicativos de entrega são o Ifood e a Rappi.

O Ifood foi fundado no Brasil em 15/05/2011 e utilizava um guia impresso de cardápios, onde os consumidores ligavam e faziam seus pedidos por uma central telefônica, serviço denominado Disk Cook. Porém já em 2012 a empresa lançou o site Ifood e seu aplicativo para Android e iOS, passando de 12 mil pedidos por mês em 2011 para 73 mil pedidos por mês em 2012. A partir de então sua projeção de pedidos ao mês só aumentou, chegando a 20 milhões de pedidos ao mês em 2019.<sup>2</sup>

A Rappi teve início em 2015, na Colômbia. O aplicativo era visto inicialmente como uma despensa digital. Seu grande diferencial foi incluir o botão "Rappi Antojos" e, com essa

---

<sup>1</sup>Disponível em:<<https://vejasp.abril.com.br/coluna/30-anos/a-moda-de-pedir-pizza-pelo-telefone/>>. Acesso em: 18 jun.2022.

<sup>2</sup>Disponível em:<<https://institucional.ifood.com.br/ifood/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

opção, qualquer pessoa com o aplicativo poderia pedir quase qualquer produto.<sup>3</sup> Em 2016 a empresa lançou seu aplicativo com serviço de entregas para restaurantes, mercados, entre outros, e hoje opera em nove países da América Latina, com mais de 100 milhões de downloads desde 2015.

Embora a Uber Eats tenha sido até 2021 a terceira maior plataforma de serviço de delivery de comidas no Brasil, o serviço foi descontinuado em Janeiro de 2022, seguindo apenas com o serviço Cornershop, que prioriza o delivery de lojas de conveniência, mercados e farmácias.

Como se pode perceber, ao longo da história a implementação de novas tecnologias modificou a forma de produção e circulação de bens e serviços, e desencadeou profunda alteração da morfologia do trabalho, tendo grandes impactos em toda a sociedade moderna, inclusive no ramo de entregas via moto, abordado nesse artigo.

## **2.DAS PLATAFORMAS DIGITAIS**

Com o desenvolvimento da economia 4.0, também chamada de indústria 4.0, houve a reconfiguração da forma de produção e prestação de serviços, com intensa incorporação de novas tecnologias da informação, telecomunicações, inteligência artificial, em que o digital e real se misturam e ressignificam o cotidiano de forma indissociável, alterando a morfologia das profissões. Com essa reconfiguração das formas de trabalho, há diversos setores que mudaram radicalmente o *modus operandi*, entre eles o trabalho de delivery, hoje amplamente realizado através das plataformas digitais.

Tais plataformas são modelos de negócios que operam conectando empresas e usuários, mediante uso de recursos tecnológicos, com grande fluxo de dados e uso da internet. Elas operam na dinâmica do capitalismo de plataforma, que consiste numa nova fase da economia mundial, onde despontam grandes empresas por meio da tecnologia e novos modelos de negócio pelas plataformas digitais, que atuam com ampla utilização da exploração de dados (SRNICEK, 2017)<sup>4</sup>.

É importante destacar que ao contrário das teorias acerca de que as inovações tecnológicas implicariam em trabalho menos pesado, menos horas trabalhadas, mais lazer e qualidade de vida, o que se apresenta na prática contraria essa tese. O capitalismo impulsiona

---

<sup>3</sup>Disponível em:<<https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em: 24 jun.2022.

<sup>4</sup> SRNICEK, N. Platform capitalism. Cambridge: Polity Press, 2017.

a utilização das inovações tecnológicas para o aumento do potencial gerador de mais-valor, e para tal se utiliza dos avanços tecnológicos para potencializar a geração desse mais-valor. Nesse contexto, as empresas de tecnologia do ramo de delivery utilizam o controle de sua operação através do gerenciamento algorítmico, potencializando suas operações.

Veja que no caso abordado do Ifood, entre o uso de central telefônica em 2011 para o uso de aplicativos em 2012, houve um salto de 12 mil pedidos por mês para 73 mil pedidos por mês, em período de um ano de diferença, razão pela qual se pode avaliar que o uso do aplicativo teve um papel fundamental nessa escalada.

Os algoritmos não só controlam a dinâmica de ampliação comercial, mas também definem rotas a serem seguidas nas entregas, preços, tempo de delivery, etc.

Conforme a Nota de conjuntura nº 14, realizada no 2º trimestre de 2022 pelo IPEA<sup>5</sup>, entre o primeiro trimestre de 2016 e o quarto trimestre de 2021, a renda dos entregadores de mercadorias via moto caiu de um pouco mais de R\$1.000,00/mês em 2016 para aproximadamente R\$900,00/mês em 2021, o que num primeiro momento poderia parecer pouca variação.

Entretanto, ao comparar a quantidade de horas trabalhadas por estes mesmos entregadores de mercadorias via moto nesse mesmo período de 2016 a 2021, foi apurado pelo IPEA a evolução da média de 34 horas semanais de labor no primeiro trimestre de 2016 para média de 40 horas semanais no quarto trimestre de 2021.

Assim, em 2016 tais entregadores trabalhavam 34 horas semanais para renda mensal média de R\$1.000,00, e hoje trabalham 40 horas semanais para renda mensal média de R\$900,00. Logo, houve perda da renda, que caiu de R\$ 11,2 por hora de trabalho em 2016 para R\$ 9,4 por hora de trabalho em 2021, desconsiderada ainda a perda financeira devida a alta da inflação.

As plataformas estabelecem de modo unilateral os valores a serem recebidos, e os pagamentos são manipulados para dirigir os comportamentos de seus trabalhadores. Os algoritmos são programas, comandados pelas corporações para processar grande volume de informações, as quais permitem direcionar a força de trabalho segundo a demanda.<sup>6</sup>

O algoritmo, e sua capacidade de controle, não devem ser tratados como um elemento autônomo e alheio as empresas, posto que nada mais são que uma programação bem

---

<sup>5</sup>Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510\\_cc\\_55\\_nota\\_14\\_gig\\_economy.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf)>. Acesso em: 18 jun.2022.

<sup>6</sup> ANTUNES, Ricardo (Org.). **O Privilégio da Servidão: O novo proletariado de serviços na era digital**. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020

definida para controlar, para gerenciar determinadas operações, e, no caso todas as suas programações são encomendadas pela empresa que o utiliza, para o seu próprio lucro.

Sendo assim, a tecnologia desenvolvida sob o sistema capitalista não é neutra, ela surge em contextos sociais e econômicos específicos para servir aos interesses de uma classe específica, e o gerenciamento algorítmico é projetado para aumentar a exploração da mão de obra, gerando maior lucro e vantagem competitiva àqueles que investirem nessa tecnologia.<sup>7</sup>

No setor de delivery de comidas no Brasil não é diferente, e como já dito anteriormente despontam as empresas Ifood e Rappi. Inobstante tais empresas detenham estratégias mercantis e gerenciais distintas, há um ponto crucial de convergência: o de relacionar o estabelecimento vendedor com o consumidor, controlando o serviço de entrega, porém sem garantia de direitos trabalhistas aos entregadores, ditos parceiros. Esse trabalho online e por aplicativos não só torna invisível o poder controlador das plataformas, bem como invisibiliza o próprio valor do trabalho realizado nelas, o que também corrobora com o processo de precarização desse grupo e, por consequência, de toda a classe trabalhadora.

### **3.DO CENÁRIO DE DESEMPREGO E AUMENTO DE TRABALHADORES “PARCEIROS” VIA APP**

Segundo dados do IBGE, a taxa de desemprego no Brasil no 2º trimestre de 2021 alcançou o patamar de 14,1%, continuando em 11,1%<sup>8</sup> no 1º trimestre de 2022, enquanto a taxa de informalidade chegou a 40,1%<sup>9</sup> de março a maio/2022. Pelos indicadores, é possível notar a continuidade dos altos índices de desemprego e do trabalho informal, que embora tenham sofrido grande aumento nos últimos anos, principalmente com o início da pandemia do Covid-19, já vinha em crescimento, se comparado com dados históricos.

Mesmo antes do Covid-19, o uso das plataformas de digitais em delivery era uma realidade em ascensão. Nesse contexto, o número de entregadores de mercadorias via moto passou de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no quarto trimestre de 2021<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> CANT, Callum. **Delivery fight!** A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021

<sup>8</sup>Disponível em:<<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em 18 jun.2022.

<sup>9</sup>Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/06/30/ibge-ve-recorde-de-informalidade-como-caracteristica-estrutural-do-mercado-de-trabalho.ghtml>>. Acesso em 15abr.2022.

<sup>10</sup>Disponível

em:<[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510\\_cc\\_55\\_nota\\_14\\_gig\\_economy.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf)>.Acesso em: 18 jun.2022.

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e IPEA, no primeiro trimestre de 2016 a porcentagem de participação dos entregadores via moto na GigEconomy era de 3,3%, de 8,7% no último trimestre de 2019 (período pré pandemia do Covid-19), quase duplicando em período pandêmico, passando para 16,6% no último trimestre de 2020, e 20,9% último trimestre de 2021. Houve um crescimento de 1.072% no período para os profissionais na entrega de mercadoria via moto, em comparação com o início de 2016.

O aumento da utilização do delivery durante a pandemia, associado as restrições de trabalho e lockdowns, bem como altas taxas de desemprego, impulsionaram o crescimento mais acelerado dos serviços de entrega em domicílio, delivery, passando este ao patamar de serviço essencial.

No curso da pandemia do Covid-19 o próprio legislativo brasileiro reconheceu os serviços de entrega como essenciais, conforme Decreto 10.282/2020<sup>11</sup>, que regulamentou a Lei 13.979/2020<sup>12</sup>. Contudo, esse reconhecimento à época não trouxe mais acolhimento a categoria, tampouco regulou sua prática, ao contrário, a situação de vulnerabilidade social, trabalhista e humanitária desses entregadores ficou evidente, e houve no Brasil em 01/07/2020 e 25/07/2020 paralisação do uso dos apps de entrega e marchas de motos e bicicletas pelas ruas do país, movimento chamado “Breque dos Apps”, que objetivou ser um freio coletivo na forma como este modo de controle da chamada “uberização” se organiza, controla os trabalhadores usuários da plataforma, e aprofunda cada vez mais os meios de degradação e exploração do trabalho.

O aumento do desemprego contribuiu para o aumento da oferta de trabalho na “economia do bico” e, com isso, as plataformas dos aplicativos puderam degradar ainda mais as condições de trabalho dos entregadores<sup>13</sup>

Até a Lei 14.297/2022<sup>14</sup>, que veio a garantir direitos mínimos, como o de utilização de banheiro, fornecimento de água potável, seguro a acidentes e assistência financeira por afastamento por infecção pelo Covid-19, não havia qualquer regulação específica mínima a

---

<sup>11</sup>Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm)>. Acesso em: 24jul.2022.

<sup>12</sup>Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/113979.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/113979.htm)>. Acesso em: 24jul.2022.

<sup>13</sup> SANTOS, Boaventura de Souza. **O Futuro começa agora**: da pandemia à utopia. 1ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020

<sup>14</sup>Disponível em:<<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>>. Acesso em:25 jul.2022.

este grupo de entregadores não empregados, tampouco garantia de seguro contra acidentes ou assistência aos entregadores infectados por Covid-19.

Ocorre que o grupo de entregadores de mercadorias não surgiu com os aplicativos de plataforma, repita-se, ele é anterior, advindo desde a década de 80 com os serviços de direitos mínimos que não só pertencem a seara trabalhista, mas principalmente ao meio ambiente de trabalho seguro, de cunho constitucional.

#### **4. DA DIFERENÇA ENTRE ENTREGADORES DE MOTO CELETISTAS E PLATAFORMIZADOS: RETROCESSO DE DIREITOS**

Aqui, neste item, vamos inserir alguns depoimentos desses trabalhadores.

André, 38 anos, motoboy, trabalha desde os 19 anos, em depoimento na “live” do “Movimento dos Trabalhadores Sem Direitos” em 18/05/2022, exibida pela rede social Facebook, gravava enquanto dirigia sua moto, e disse que:

“Eu já era motoboy, eu tinha direitos.

Com a entrada dos aplicativos, eles pagam pouco ou não dão direito algum, e isso acabou com as empresas de moto-entregas.

Resisti por muito tempo para entrar nos aplicativos, mas não teve jeito, não tive opção. Já passei por todos os aplicativos, e é tudo igual, só querem explorar o trabalhador.”

Em depoimento semelhante, Paulo Roberto da S. Lima, 31 anos, conhecido como “Galo”, e que integra o movimento “Entregadores Antifascistas”, em entrevista a Folha de São Paulo declarou que:

“Quando minha filha nasceu, em 2017, me mandaram embora e me desesperei. Decidi voltar a trabalhar com moto, mas quando fui ver não tinha mais trampo de moto, o que tinha era aplicativo. (...)

No dia 21 de março, meu aniversário, eu tava numa neurose, porque queria descansar, ficar com a minha família, só que já era a terceira [conta de] água atrasada, a segunda luz atrasada, e a geladeira vazia.

Saí bravo de casa. Quando deu 23h, meu pneu furou e eu estava com o pedido de um cliente. Liguei para a Uber e informei para mandarem outro entregador, porque eu não ia dar conta. A Uber disse que não tinha entregador perto e que eu podia cancelar o pedido. Eu disse que, se fizesse isso, me bloqueariam, porque isso já tinha acontecido outras vezes. Garantiram que não.

No outro dia arrumei o pneu e, na hora que liguei o aplicativo para ir trabalhar, eu estava bloqueado.<sup>15</sup>”

---

<sup>15</sup>Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-100-anos/2021/02/entregador-antifascista-critica-precarizacao-do-trabalho-e-omissao-de-veiculos-da-imprensa.shtml>>. Acesso em: 18 jul.2022.



Tais depoimentos demonstram a diminuição dos empregos formais aos entregadores de mercadorias com moto, que tiveram seus empregos substituídos pelos contratos dos aplicativos de entregas, e que efetivamente há falta de opção de escolha real dos trabalhadores em se submeter as plataformas, posto que não há vagas nas empresas, então ou aceitam filiar-se às plataformas de entrega e se submetendo aos seus termos de adesão, ou ficam sem trabalho.

Atenta ainda a dicotomia de direitos entre os entregadores de mercadorias via moto empregados e os trabalhadores da GigEconomy, traz outras reflexões em torno das Leis 12.2009/2009 e 12.997/2014.

No Brasil, a citada Lei 12.009/2009, ainda vigente, regulamentou o exercício das atividades dos profissionais em transporte de entrega de mercadorias com o uso de motos, bicicletas, entre outros, dispondo de regras de segurança dos serviços de transporte remunerado e regulação desse serviço.<sup>16</sup> Tal lei é aplicável aos entregadores de mercadorias via moto empregados ou contratados para prestação continuada de serviços.

O art. 2º determina que para o exercício da atividade de transporte de mercadorias por moto, é necessário (I) ter 21 anos; (II) possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria; (III) – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do Contran; (IV) – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

E a Lei 12.997/2014<sup>17</sup> estabeleceu que são consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta, para fins do art. 193 da CLT<sup>18</sup>, ou seja, para a classificação de atividades perigosas e pagamento do adicional de periculosidade, de 30% sobre o salário (art. 193, §1º da CLT), que atribui compensação financeira decorrente a exposição ao perigo.

Pela análise, diante da realidade dos serviços de entrega via moto, o Governo percebeu a necessidade de estabelecer requisitos mínimos para aumentar a segurança desses trabalhadores motociclistas, em seu ambiente laboral. Essas garantias mínimas se

---

<sup>16</sup>Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2007-2010/2009/lei/112009.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/112009.htm)>. Acesso em: 18 jul.2022.

<sup>17</sup>Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm)>. Acesso em: 18 jul.2022.

<sup>18</sup>Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em: 18 jul.2022.

compatibilizam com a defesa do meio ambiente laboral digno e equilibrado, tal qual a Constituição Federal brasileira resguarda em seus arts. 170, VI, 200, VIII e 225, caput.<sup>19</sup>

No âmbito nacional, segundo informações do seguro DPVAT, tal qual nos anos anteriores, em 2020 as motocicletas continuaram a ser o veículo com maior número em indenizações. Embora as motos representem apenas 29% da frota nacional, concentrou 79% dos pagamentos das indenizações.<sup>20</sup>

Na edição especial temática do boletim Radar de número 67, publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), foi apurado que o Brasil ocupa a 5ª posição no rank mundial de vítimas do trânsito, e que mais de 1/3 dessas mortes envolvem motociclistas.<sup>21</sup>

Dados tais índices alarmantes, é justificável que ao longo dos anos o Brasil tenha promovido esforços para melhoria do meio ambiente de trabalho dessa categoria, de motociclistas, em promoção do trabalho decente e seguro. Entretanto, com a disseminação das plataformas de entrega, o que se constata é que todos os esforços de outrora não mais se aplicam na prática.

Tomando como referência do presente estudo as plataformas Ifood e Rappi, os contratos dessas empresas tratam os entregadores como alheios a qualquer vínculo laboral, tratando o Ifood o entregador como “profissional independente”<sup>22</sup>, enquanto a Rappi diz tratar-se de contrato de mandato entre o consumidor e o entregador, por intermédio da plataforma, que é administrada pela Operadora Rappi Brasil<sup>23</sup>.

Os contratos dos paradigmas Ifood e Rapi só estabelecem deveres dos entregadores, mas não estabelecem deveres das plataformas, e ambos se eximem do dever e responsabilidades em fiscalizar os entregadores que utilizam o aplicativo, inclusive sobre questões de saúde e segurança do trabalho, que envolvem a proteção do meio ambiente laboral, descumprindo assim ordem Constituição, que dita ser dever de todos defendê-lo e preservá-lo.

---

<sup>19</sup>Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 18 jul.2022.

<sup>20</sup>Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf>>. Acesso em: 10 jul.2022.

<sup>21</sup>Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38523](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523)>. Acesso em: 10 jul.2022.

<sup>22</sup>Disponível em: <<https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2020/03/TERMOS-E-CONDICOES-DE-USO.pdf>>. Acesso em: 24 jun.2022.

<sup>23</sup>Disponível em: <<https://legal.rappi.com/brazil/termos-e-condicoes-de-uso-de-plataforma-virtual-entregador-rappi/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

Nota-se ainda que ambas as plataformas permitem filiação de entregadores de 18 anos, sem tempo mínimo de carteira de habilitação. As empresas “intermediadoras” também não exigem que os entregadores tenham aprovação em curso de especialização do Contran, tampouco exigem colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos.

Frise-se que o meio ambiente laboral digno e equilibrado, é garantido a todo trabalhador pelo disposto no art. 7º, XXII da Constituição Federal, e o art.1º nos incisos III e IV da Constituição Federal fundamenta a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, respectivamente, além do *caput* do próprio art. 7º acerca da melhoria das condições sociais dos trabalho. No entanto, só são possíveis se concretizarem se efetivamente for cumprido o direito à saúde e segurança do trabalhador, independente da sua forma de contratação ou modalidade de trabalho, ou seja, basta que exista trabalho, e não a relação de emprego para o garantismo constitucional.

Assim, não há qualquer preocupação das plataformas em seguirem as mesmas medidas protetivas da Lei 12.997/2014 aos entregadores via motocicletas, ainda que o número de acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas seja cada vez mais expressivo e crescente.

Conforme medição do IPEA, as estimativas também indicam que os motoristas de aplicativos e taxistas possuem maior rendimento que entregadores via moto. No último trimestre de 2021 os motoristas de aplicativo e taxistas tinham um rendimento médio de R\$1.900,00/mês, enquanto que os entregadores via moto tinham a renda média de R\$1.000,00/mês. Segundo comparação entre as medições de 2016 e 2021, os motoristas de app e taxistas tiveram um decréscimo de renda de R\$16,01 do primeiro trimestre de 2016 para R\$11,01 no último trimestre de 2021, enquanto que os entregadores via moto tiveram um decréscimo de renda de R\$11,2 do primeiro trimestre de 2016 para R\$9,4 no último trimestre de 2021.

Assim, embora a variação da queda de renda dos entregadores via moto seja menor que dos motoristas de aplicativos e taxistas, percebe-se que os motoristas e taxistas sempre ganharam mais que os entregadores via moto, e continuam a ganhar mais, mesmo que as atividades dos motoristas de aplicativos e taxis não seja considerada perigosa tal qual dos entregadores via moto.

Assim, os entregadores via moto que trabalham pelas plataformas de entrega recebem menos que os entregadores de moto empregados, bem como que os motoristas de carros das próprias plataformas, ainda que as atividades de entregadores de mercadorias via

motos sejam reconhecidamente perigosas pela Lei 12.997/2014, o que em tese justificaria que os motoentregadores fossem melhor remunerados que os trabalhadores que não trabalham sob tal risco, o que não ocorre.

Assim, a realidade enfrentada pelos entregadores de aplicativos é de trabalharem cotidianamente expostos a risco de vida, mas ainda assim, com menor remuneração que outros trabalhadores por plataformas, exacerbando a discriminação.

E os entregadores via moto que trabalham para os aplicativos tem hoje menos direitos sociais, sobretudo quanto a saúde que tiveram outrora. A realização de suas atividades não tem a mesma proteção que os entregadores empregados ou contratados para prestação de serviços continuada, inobstante seja a mesma atividade e tenha ritmo de execução mais acelerado, inclusive com aumento do índice de acidentes urbanos envolvendo motocondutores.

A REMIR (Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista)<sup>24</sup> apurou recentemente que entregadores plataformizados mantinham intensas jornadas de trabalho antes da pandemia, e tiveram majoradas suas cargas horárias a partir da pandemia do Covid-19. Comparando o período pré-pandemia com o período pandêmico, houve a elevação de 57% para 62% dos entregadores que afirmaram trabalhar mais de 9 horas diárias, e foi apurado que 51,9% dos entrevistados afirmaram trabalhar 7 (sete) dias da semana (sem folga), enquanto 26,3% declararam trabalhar 6 (seis) dias da semana.

Veja que um empregado celetista tem 44 horas de labor semanal, com o limite diário de 8 horas<sup>25</sup>, e essa era a jornada regular do entregador de mercadorias empregado. Já segundo levantamento da REMIR, houve uma elevação de 8,89% para 11,48% dos trabalhadores de entregas por aplicativos que laboram entre 13 e 14 horas diárias especificamente, volume este muito superior a um empregado celetista.

A jornada laborativa é longa e extenuante e não observa as pausas necessárias para fins de segurança e medicina do trabalho, aumentando o desgaste físico e psicológico desse trabalhador favorecendo acidentes de trabalho, o que segundo medições do DPVAT, continua em alta.

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) apurou mais mortes decorrentes de acidentes de trânsito foram registradas no período da pandemia, sobretudo com

---

<sup>24</sup> Disponível em <<https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/a-remir>> Acesso em 16 dez.2021.

<sup>25</sup> Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em 20jul.2022.

motociclistas, inobstante tenha ocorrido diminuição dos veículos em trânsito em 2020 e 2021, devido ao isolamento social e aumento do labor em home-office. Ao todo, 54% dos acidentes no trânsito em 2021 ocorreram com motos, totalizando 167 mil eventos.<sup>26</sup>

O estudo do IPEA evidencia um crescimento no número de pessoas trabalhando por conta própria no transporte de mercadorias, que fica claro no período de início da pandemia da Covid-19. Em 2019 (4º trimestre), o resultado era 400% superior ao observado em 2016 (1ª trimestre), entretanto ao final de 2020, esse patamar estava 750% maior e seguiu crescendo em 2021.<sup>27</sup>

Dar efetividade a direitos dos trabalhadores sempre foi uma questão social a ser resolvida, entretanto, no capitalismo de plataformas tal problema se torna ainda mais emergencial, posto que sob o discurso da modernidade e necessidade de flexibilização das normas trabalhistas, se permite precarizar ainda mais grupos que outrora tinham algum direito, criando inclusive dicotomias de direitos a nível de segurança do ambiente laboral entre trabalhadores empregados e plataformizados, em contrariedade a garantia geral da constituição de um meio ambiente protegido, digno e saudável.

Como explica Ricardo Antunes, talvez nunca tenha sido tão difícil impor normas de proteção ao trabalhador para limitar a compulsão do capital. Vivemos uma conjuntura de grande ofensiva do capital sobre o trabalho, uma verdadeira contrarrevolução preventiva de amplitude global, sustentada por uma forte ideologia neoliberal em fase de crise estrutural do trabalho<sup>28</sup>.

## CONCLUSÃO

A plataformização dos entregadores de mercadorias, estabelecendo em patamar de “profissionais independentes”, “mandatários”, “parceiros”, “autônomos”, ou nomenclatura que o valha para designar informalidade, cria uma dicotomia de direitos entre os entregadores de mercadorias via moto empregados e os informais.

---

<sup>26</sup>Disponível em: <<https://abramet.com.br/repo/public/commons/ABRAMET%20-%20A%20MOTOCICLETA%20NO%20BRASIL%20DO%20SEculo%20XXI%20-%20JUL2021%20-%202029-7-2021%20FINALIZADO.pdf>>. Acesso em: 20 jul.2022.

<sup>27</sup>Disponível em:<[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216\\_nota\\_5\\_gig\\_economy\\_brasil.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf)>. Acesso em: 20 jul.2022.

<sup>28</sup> FILGUEIRAS, Vitor e ANTUNES, Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. edição. São Paulo: Boitempo, 2020

É possível perceber que essa dicotomia não atinge apenas verbas e direitos trabalhistas, mas também se apresentam precária na própria estrutura e forma como as condições de trabalho se desenvolve com reflexos a toda a sociedade, inclusive no índice de acidentes de trânsito.

Quanto ao ganho e condições de segurança, enquanto um motoentregador tem garantido maior renda pelo exercício de trabalho perigoso e somente pode trabalhar se for maior de 21 anos e aprovado em curso de especialização junto ao Contran, além de ter que comprovar dois anos de habilitação e usar colete refletor de segurança, um motorista informal vinculado aos aplicativos de entrega deve comprovar ter idade mínima de 18 anos e declarar que cumprirá as normas de trânsito.

Portanto, não existe maior esforço das plataformas em garantir condições mais seguras e saudáveis de prestação desse trabalho, tampouco há regulamentação brasileira infraconstitucional que regule tais atividades, e isso corrobora com o aumento de acidentes de trânsito com motos.

Assim, quando há o permissivo de trabalhadores plataformizados do setor de moto entregas não terem respeitadas condições de segurança mínimas que são atribuídas aos trabalhadores empregados do mesmo tipo de serviço, faz-se evidente a precarização desses informais, notadamente em razão dos estatísticos demonstrem que o número de acidentes com motocondutores seja a cada dia maior e mais letal.

O aumento do desemprego e a diminuição dos postos de trabalho formais vêm contribuindo para o aumento do número de entregadores de mercadorias em especial através de plataformas, face a redução dos custos para as empresas, forçando os motoentregadores a aceitarem as regras impostas pelos aplicativos, mesmo que isso lhes restrinja direitos e não se sujeitar a tal imposição da ordem econômica significa ficar sem trabalhar, revelando, portanto, uma mera adesão.

Embora deva ser aplicado aos empregados e informais a estrutura protetiva constitucional de proteção ao meio ambiente do trabalho, a dignidade, a valorização do trabalho e a melhoria das condições sociais, esta não é a realidade entre dos entregadores via moto plataformizados.

## **REFERÊNCIAS**

ABÍLIO, Ludmila Costhek; ALMEIDA, Paulo Freitas; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; FONSECA Vanessa Patriota da; KALIL, Renan Bernardi; MACHADO, Sidnei.

**Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19.** Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano, Campinas, EDIÇÃO ESPECIAL – DOSSIÊ COVID-19., p.1-21, 2020. Disponível em: <<http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/37>>. Acesso em 23 set.2021.

ANTUNES, Ricardo (Org.). **O Privilégio da Servidão: O novo proletariado de serviços na era digital.** 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020.

\_\_\_\_\_. FILGUEIRAS, Vitor **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** 1. edição. São Paulo: Boitempo, 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 05 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 18 jun.2022.

BRASIL. **Decreto 10282, de 20 de março de 2020.** Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. (Revogado pelo Decreto 11.077 de 2022). Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm)>. Acesso em: 24 jul.2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.** Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em: 18 jul.2022.

BRASIL. **Lei 12.009, de 29 de julho de 2009.** Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm)>. Acesso em: 18 jul.2022.

BRASIL. **Lei 12.997, de 18 de junho de 2014.** Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Disponível em:<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm)>. Acesso em: 18 jul.2022.

BRASIL. **Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020.**Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/lei/l13979.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l13979.htm)>. Acesso em: 24 jul.2022.

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022.**Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>>. Acesso em: 25 jul.2022.

CANT, Callum. **Delivery fight!** A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021.

IBGE. **Desemprego.** Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em 18 jun.2022.

IFOOD. **Sobre o Ifood.** Disponível em: <<https://institucional.ifood.com.br/ifood/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

\_\_\_\_\_. **Termos e condições de uso.** Disponível em: <<https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2020/03/TERMOS-E-CONDICOES-DE-USO.pdf>>. Acesso em: 24 jun.2022.

IPEA. **Mais de 1/3 das mortes no trânsito envolvem motociclistas.** Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=38523](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523)>. Acesso em: 10 jul.2022.

\_\_\_\_\_. **Mercado de Trabalho: A Gigeconomy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte.** Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216\\_nota\\_5\\_gig\\_economy\\_brasil.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf)>. Acesso em: 20 jul.2022.

\_\_\_\_\_. **Mercado de Trabalho: Painel da GigEconomy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham.** Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510\\_cc\\_55\\_nota\\_14\\_gig\\_economy.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf)>. Acesso em: 18 jun.2022.

FOLHA DE S. PAULO. **Entregador Antifascista' critica precarização do trabalho e omissão de veículos da imprensa.** Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-100-anos/2021/02/entregador-antifascista-critica-precarizacao-do-trabalho-e-omissao-de-veiculos-da-imprensa.shtml>>. Acesso em: 18 jul.2022.

RAPPI. **Quem somos: nossa história.** Disponível em: <<https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em: 24 jun.2022.

\_\_\_\_\_. **Termos e Condições de uso de plataforma virtual entregador Rappi.** Disponível em: <<https://legal.rappi.com/brazil/termos-e-condicoes-de-uso-de-plataforma-virtual-entregador-rappi/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

REMIR. **Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista.** Disponível em <<https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/a-remir>>. Acesso em 16 dez.2021.

ABRAMET. **A motocicleta no brasil do século XXI.** Disponível em: <<https://abramet.com.br/repo/public/commons/ABRAMET%20-%20A%20MOTOCICLETA%20NO%20BRASIL%20DO%20SECULO%20XXI%20-%20JUL2021%20-%202029-7-2021%20FINALIZADO.pdf>>. Acesso em: 20 jul.2022.

SANTOS, Boaventura de Souza. **O Futuro começa agora: da pandemia à utopia.** 1ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020.

SEGURADORA LÍDER. **Relatório Anual 2020 – Seguradora Líder.** Disponível em <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf>>. Acesso em: 10 jul.2022.

SRNICEK, N. **Platform capitalism.** Cambridge: Polity Press, 2017.

VALOR ECONÔMICO. **IBGE vê recorde de informalidade como característica estrutural do mercado de trabalho.** Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/06/30/ibge-ve-recorde-de-informalidade-como-caracteristica-estrutural-do-mercado-de-trabalho.ghtml>>. Acesso em 15 abr.2022.

VEJA SÃO PAULO. **A moda de pedir pizza pelo telefone.** Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/coluna/30-anos/a-moda-de-pedir-pizza-pelo-telefone/>>. Acesso em: 18 jun.2022.



