

TRABALHO, MODERNIDADE E CUIDADO: UMA ANÁLISE SOBRE A SITUAÇÃO E A PREOCUPAÇÃO COM A APOSENTADORIA DOS MOTORISTAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO EM CAMAÇARI- BAHIA

Autores¹

Francielle dos Santos Correia²

Jaqueline de Andrade Santos³

Nilson Carvalho Crusoé Junior⁴

Rafael Bomfim Souza⁵

Tamires de Oliveira Ribeiro⁶

Vitoria Queren Bispo Ventura⁷

Vivian Pereira Mota Neves⁸

RESUMO

Os avanços tecnológicos popularizaram, mesmo em meio a uma crise econômica global, os aplicativos de transporte pessoal, como Uber. Neste panorama, um debate sobre a uberização do trabalho é aprofundado, a precariedade nas relações e condições laborais a que esses motoristas são submetidos e o impacto da tecnologia em todo esse cenário, sem garantias de direitos nem sua introdução no mercado formal de trabalho. Para além disso, na medida em que atuam de forma quase que autonomista, deixam passar algumas questões fundamentais como a contribuição para a previdência social, o que inviabiliza o já difícil acesso à aposentadoria no Brasil, colocando esses trabalhadores e trabalhadoras em uma perspectiva futura de não acesso ao Regime Geral da Previdência Social e dependência do Benefício de Prestação Continuada.

Palavras-chave: Precarização. Previdência Social. Tecnologia. Trabalho. Uber.

RESUMÉN

Los avances tecnológicos han popularizado, incluso en medio de una crisis económica mundial, aplicaciones de transporte personal como Uber. En este escenario, se profundiza un debate sobre la uberización del trabajo, la precariedad en las relaciones y condiciones laborales a las que están sometidos estos impulsores y el impacto de la tecnología en todo este escenario, sin garantía de derechos o inserción en dicho mercado laboral formal. Además, en la medida en que actúan de manera casi autónoma, pasan por alto algunos temas fundamentales, como la contribución a la seguridad social, que hace que el acceso ya difícil a la jubilación en Brasil sea inviable, colocando a estos trabajadores y trabajadoras en una perspectiva futura no acceso al Sistema General de Seguridad Social y dependencia del Beneficio de Pago Continuo.

Palabras Clave: Precariedad. Seguridad Social. Tecnología. Trabajo. Uber.

¹ Trabalho elaborado para a disciplina Seminário Interdisciplinar de Pesquisa V, pelos graduandos do curso de bacharel em Direito da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Campus XIX, sob orientação do Prof. Dr. José Araújo Avelino – E-mail: dravelino@hotmail.com

² Francielle dos Santos Correia – E-mail: francielle.correia@hotmail.com

³ Jaqueline de Andrade Santos – E-mail: jaqueline_historia@yahoo.com.br

⁴ Nilson Carvalho Crusoé Junior – E-mail: nilsoncrusoee@gmail.com

⁵ Rafael Bomfim Souza – E-mail: rafabomfims@gmail.com

⁶ Tamires de Oliveira Ribeiro – E-mail: ires.tam@gmail.com

⁷ Vitoria Queren Bispo Ventura – E-mail: vicky2702.queren@gmail.com

⁸ Vivian Pereira Mota Neves – E-mail: vivianpmota@gmail.com

1. INTRODUÇÃO

Sabemos que o mundo do trabalho segue as demandas sociais e que estas são engendradas basilarmente pelo desenvolvimento econômico, sendo este, por sua necessária e direta consequência, um campo no qual as relações sociais de produção da vida material se processam através das tecnologias.

Assim sendo, o uso progressivo e atual das chamadas TIC's (Tecnologias da Informação e Comunicação), como não poderia ser diferente, incide de maneira estruturante nas relações de trabalho, tornando tais relações dependentes reais das consequências desse uso, como é o caso do aplicativo UBER⁹ e alguns congêneres, bastante utilizados hoje em dia.

Nos casos expostos, existe uma verdadeira reforma nas relações de trabalho, o que gera, dentre outras coisas, a precarização dos direitos trabalhistas e um regime quase servil de trabalho, no que pese algumas opiniões e teorias contrárias, as quais, no nosso entendimento, são formadas através de ideologias de dominação de classe, conforme demonstraremos no decorrer do nosso texto.

Ao nos referimos ao aplicativo UBER e suas consequências objetivas no mundo do trabalho, assim como, ao utilizarmos o conceito de “Uberização do trabalho” como denotativo desse novo processo de precarização de direitos, estes que podemos denominar, genericamente, como: “agenda neoliberal”, entendemos que estamos trazendo para o debate contemporâneo no campo do direito e das relações sociais, novos e qualificados argumentos voltados a contrapor a argumentação ideológica e excludente de que o Estado não deve intervir em supostas iniciativas individuais de empreendedorismo e/ou liberdade de escolha.

A “Uberização do trabalho” não é de forma alguma sinônimo de empreendedorismo e/ou liberdade de escolha, não trazendo autonomia ao trabalhador. Entende-se que, contrariamente a esse pressuposto, essa “Uberização” retira qualquer possibilidade de o trabalhador ter alguma garantia trabalhista e/ou estabilidade, criando um novo substrato social de explorados economicamente, aquilo que Standing (2014) chama de: “O Precariado”.

⁹ Há outros aplicativos de transporte utilizados via celular smartphone como o 99Pop, porém a opção de citar o Uber se deu pelo fato de este ser o mais conhecido e mais popular.

Dentro dessa perspectiva crítica de análise, é notório que essa “Uberização do trabalho” gerou, “a transferência de riscos e [a] insegurança para os trabalhadores e suas famílias. [Gerou] a criação de um ‘preariado’ global, que consiste em muitos milhões de pessoas ao redor do mundo sem um a âncora de estabilidade (STANDING, 2014, p. 15)”.

Esse é o quadro geral de argumentação do presente artigo. Têm-se como base a construção de uma argumentação teórica e crítica lastreada em estudos acadêmicos acerca de fenômenos como: neoliberalismo; direitos trabalhistas; precarização do trabalho; tecnologias de informação e comunicação, dentre outros; entrecruzando com estudos de campo.

No caso desses estudos de campo, foram basicamente utilizadas entrevistas dirigidas a trabalhadores e trabalhadoras que exercem como única atividade laboral e/ou como atividade laboral complementar, o transporte de passageiros através do aplicativo UBER ou outros na cidade de Camaçari-BA e parte da Região Metropolitana de Salvador-BA.

A argumentação teórica e os dados obtidos nas entrevistas de campo serão analisados em conjunto, através de metodologia quali-quantitativa. Nesse item, o método descritivo é utilizado para apresentar os resultados das entrevistas.

É compreendido que a área de produção do conhecimento no direito deve estar organicamente associada à defesa da justiça, esteja ela em que campo estiver: penal, civil, ambiental, trabalhista, dentre outras.

Sendo assim, sustenta-se que nenhuma hipótese justifica que a evolução das tecnologias e de supostas liberdades advindas do seu uso, possa permitir a incidência da exploração quase servil do trabalhador, como é concretamente o caso dos trabalhadores do UBER.

2. TRABALHO, MODERNIDADE, CUIDADO E UBER

O trabalho é uma atividade muito complexa, que não permite apenas uma compreensão e sim vários olhares. As concepções do trabalho resultam de um processo de construção histórica, e que seu desenvolvimento ocorre ao passo da evolução dos modos de produção e da sociedade. Nesse sentido podemos observar que o conceito de trabalho sofreu diversas interpretações durante os processos históricos. Portanto é possível considerar que o sentido da

palavra trabalho é fruto de uma historicidade, isso quer dizer que está, consoante com a época, cultura, e com a sociedade.

Para muitos autores o trabalho é a transformação da natureza pelo o homem, inclusive para Marx, que afirma que o homem é único animal que consegue transmitir significado para a natureza através de uma atividade planejada consciente. Nesse sentido dentro da evolução humana o trabalho é uma ferramenta de subsistência da vida do homem, seja individual ou coletivo. Contudo segundo Marx o trabalho dentro do modo de produção capitalista deixa de humanizar e passa alienar, o homem perde a capacidade de transformação, o produto e a produção tornam-se estranhos ao trabalhador.

As primeiras concepções de trabalho se originam na filosofia, que o classificava com uma atividade degradante, inferior, desgastante. Essa visão estava ligada a escravidão que era muito presente na antiguidade clássica. Nesse período o principal valor era o ócio, as atividades políticas, artísticas e intelectuais não eram consideradas trabalho.

Na idade média a ideia de trabalho passa por um processo transitório com o pensamento clássico, principalmente sobre influência da Igreja Católica, oscilava entre exaltação do mesmo, e como instrumento de punição e expiação dos pecados. É importante ressaltar que quando trabalho assalariado passa a ser predominante, a percepção de que o trabalho devia ser exaltado torna-se majoritária.

O advento da Revolução Industrial acarretou mudanças significativas no modo de produção. O homem deixou de ter relação direta com que produz e com o processo de produção, e mudou sua visão de liberdade em relação ao trabalho, considerando que, para sobreviver, é necessário a venda da sua força de trabalho, o que irá desassociar o trabalho do do ser que irá realizá-lo.

Na visão capitalista, o trabalho passará a ter o conceito de um meio em que uma parte da sociedade sobrevive, já a outra acumula bens. Assim, no desenrolar do século XX, o trabalho foi assumindo novas configurações. Com a globalização e a vitória da ideologia liberal, novas formas de trabalho surgiram e modificaram sua natureza. Nesse processo observa-se o desaparecimento dos trabalhos duradouros, simultaneamente o surgimento de novas formas de trabalho e organização do trabalho, muitas delas assentada em novas tecnologias.

No que tange o sentido de trabalho na modernidade que é justamente o que dialoga com o tema central desse artigo. Existe um certo consenso que o emprego é a forma dominante assumida pelo trabalho na modernidade ocidental democrática, esse modelo permitiu ingresso de forma mais generalizada dos sujeitos a terem acesso ao consumo e ao bem-estar. Contudo é importante ressaltar que durante o processo de transformação do trabalho, lutas eram travadas pela classe trabalhadora, para garantir direitos e cuidados ao trabalhador, esses direitos foram gradativamente conquistados.

Com a dinâmica das transformações sociais, econômicas promovidas pelo sistema neoliberal, o trabalho passa por um processo precarização e retirada de direitos. O fenômeno da “UBERIZAÇÃO” do trabalho é base central da análise deste artigo, pois com essa nova realidade algumas questões ainda precisam ser respondidas acerca dos cuidados e direitos deste trabalhador que se enquadra nesta nova modalidade de trabalho, pois associado a este modelo existe todo um desmonte feitos pelo Estado brasileiro dos direitos trabalhistas e previdenciário.

Dessa forma o fenômeno da uberização, que cria uma lógica de “nanoempresariado” empresário de si próprio, que está sempre disponível ao trabalho. Contudo esse trabalhador não possui garantias trabalhistas e muito menos possibilidades de acumulo de capital, ou figurar como burguês, pois ainda continua subordinado. Nessa perspectiva é uma nova classe de trabalhadores que surge e que estão a margem de qualquer cuidado ou direitos. Portanto podemos avaliar que o sentido de trabalho na atualidade vem sofrendo transformações importantes, essas transformações são acompanhadas de problemas e questionamentos, principalmente no que tange a qualidade desse trabalho e o cuidado com o trabalhador. Agregado a isso a Reforma da Previdência perde em grande parte seu caráter de seguridade, e, portanto, de cuidado, nesse sentido, como o trabalhador de aplicativo será cuidado e seus direitos serão resguardados? Esse artigo com os motoristas de aplicativos de Camaçari tenta lançar possíveis compreensões sobre esse tema tão complexo.

2.1.A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

É inegável as dificuldades atuais nacionais de serem mantidas as relações contratuais trabalhistas. O cenário brasileiro tem sofrido com mudanças efêmeras que tem negado ao cidadão a estabilidade financeira e contratual necessária para um bom desenvolvimento

psicossocial e econômico. Dentro desse contexto, é perceptível a proliferação da classe trabalhista autônoma, o que acaba por justificar o aumento da adesão do uso do Uber.

Sumariamente é válido notar que assim como a Ford e a Toyota criaram, a seu tempo, um referencial de modelo de trabalho adotado pela sociedade empresária em questão, a “uberização” atual do trabalho autônomo tem como baluarte a sociedade empresária Uber.

A empresa Uber propaga o conceito de que se trata de uma empresa facilitadora que promove o encontro entre consumidores ou usuários e motoristas tratando a relação como “parceria”. De acordo com o próprio senso comum:

“A Uber é uma empresa de tecnologia que está transformando a maneira como pessoas se movimentam. Ela conecta usuários e motoristas parceiros por meio de seu app. (...) Quando ele (o motorista) quer dirigir, tudo o que ele precisa fazer é ligar o app. Não existe tempo mínimo diário, semanal ou mensal para que o motorista parceiro use a plataforma. Ele tem total flexibilidade para trabalhar como, quando e onde quiser (UBER Newsroom, 2019)”.

Carelli (2017) indica que “a empresa nega que realize atividade de transporte, dizendo que não compete com táxis, mas sim que é uma empresa do ramo de tecnologia, baseando suas atividades em seu aplicativo de celulares”. Dentro desse entendimento o aplicativo, portanto, seria uma plataforma utilizada pelos motoristas apenas com a finalidade de intermediar a relação com os usuários e, em contrapartida, a Uber cobraria um percentual pela intermediação realizada.

Não se faz necessário um grande estudo para saber que os usuários do aplicativo entendem o vínculo de maneira totalmente diferente. Entrevistas que foram efetuadas recentemente e pesquisas já publicadas corroboram que do mesmo modo que se trata de um trabalho autônomo, as horas gastas dentro da atividade de Uber são maiores do que as de um trabalhador com garantias da CLT. Com o baixo rendimento financeiro por cada viagem realizada, faz-se necessário que mais horas de trabalho sejam gastas para que haja um retorno financeiro considerável, fazendo com que, constantemente o motorista exceda as horas de trabalho de um empregado comum.

Ainda, Rodrigo de Lacerda Carelli (2017) acredita que é importante observar que o controle dos preços das viagens de Uber é importante por dois motivos: “O primeiro é o controle do mercado, impondo preços extremamente baixos para desmonte da concorrência. [...] O segundo [...] é o controle do tempo de trabalho pelo preço – baixo – da tarifa”. Todas essas

vertentes corroboram para um entendimento diferente do apresentado pela Uber a respeito da ‘parceria’ (CARELLI,2017)”.

Um contraste intrigante no que concerne a conduta da empresa, embora alegando que não se trata de uma relação trabalhista, é a preocupação relacionada ao treinamento para com o motorista usuário do aplicativo. Desde a forma de se vestir, como se portar perante o passageiro, o modo como conduzir a viagem e a melhor forma de solucionar conflitos. Atualmente, devido as crescentes discussões sobre a reforma trabalhista, a Uber tem instruído tanto seus usuários, quanto seus motoristas, a contribuírem para a previdência social buscando informações no sítio <https://www.uber.com/pt-BR/blog/inscricao-inss/>.

O processo de utilização da plataforma se dá de maneira muito simples. Uma vez cadastrado no aplicativo e com a apresentação dos documentos legais no escritório da uber, o motorista pode começar a rodar normalmente pela cidade. Por parte do aplicativo, a fiscalização com o usuário se processa a partir de avaliação de pontuação atribuída a cada motorista por meio do cliente ao final de cada viagem concluída. Destarte, se percebe que as notas declinam um controle sobre o serviço prestado pelos motoristas e que os próprios passageiros são responsáveis por fiscalizar pessoalmente cada viagem realizada, reportando à Uber, por meio do próprio aplicativo eventuais problemas.

Para Carelli (2017), “a nota – ou avaliação – assume nítido cariz de controle quando se verifica que ela tem como destinatária a Uber, e não os clientes. Não há possibilidade de se escolher um motorista pela sua nota (CARELLI, 2017)”. Esse perfil de avaliação de serviço pelo feedback dos usuários é uma das justificativas da Uber para não se enquadrar a prestação do serviço como uma relação trabalhista.

Ainda sobre o assunto, Carelli (2017) esclarece que há a automática interligação entre motoristas e clientes, o que desnuda o objetivo da Uber ao utilizar esse sistema por meio do aplicativo, que consiste no “controle de qualidade do serviço prestado, ou seja, em português claro: controle da Uber sobre o trabalho do seu motorista (CARELLI, 2017)”.

A observação do comportamento da Uber demonstra a contradição retratada no discurso dos motoristas do aplicativo. Em conversa com motoristas do aplicativo, a maioria dos entrevistados relata se considerar um trabalhador autônomo, mas observam, diariamente, que não existe uma real autonomia na execução do serviço, pois não há controle dos motoristas sobre

a tarifa e muitos ainda podem sofrer sanções devido à baixa nota que podem receber devido a insatisfação dos usuários no aplicativo. Carelli ainda argumenta:

“[...] eles (os motoristas) verificam na prática a impossibilidade de qualquer emancipação tendo em vista a organização do trabalho por comandos ou programação: a tarifa é imposta pela Uber, e de uma quantia tão baixa que os fazem trabalhar extensas jornadas sem qualquer retorno substantivo. A forma de trabalho é vigiada constantemente pela avaliação dos próprios clientes (CARELLI, 2017)”.

No que concerne à aplicação de punibilidade ou advertência aplicada pela Uber, motoristas relataram que já receberam ou conhecem alguém que tenha recebido algum tipo dessas sanções, entretanto mensurar a real porcentagem dessas sanções é difícil pela dificuldade de acesso ao próprio aplicativo após a sua última atualização.

Em sua maioria, os motoristas alegam não possuir a ampla autonomia que o aplicativo divulga, uma vez que, além de não terem controle sobre o valor da tarifa, não detêm margem de escolha sobre a aceitação e o cancelamento das corridas sem que obtenham algum prejuízo. Vale ressaltar aqui que os motoristas não sabem qual é o destino da corrida até o momento que a viagem é aceita. Tal desconhecimento sobre a prestação do serviço prestado é outro fator que demonstra que o aplicativo não é um mero intermediador entre consumidor e motoristas, como vem alegando. No mais, a Uber não trabalha somente com punições; o aplicativo da Uber também oferece bonificações para os motoristas baseados em sua média de nota de avaliação, porcentagem por viagens aceitas e por não utilizar o aplicativo de maneira incorreta.

Observando o modo que se porta o aplicativo da Uber para com seus usuários motoristas, fica visível o incentivo por parte da empresa com o modelo de concorrência entre os motoristas. Modelo esse que segundo Supiot (2017), propõe a substituição do controle desenvolvido pela empresa fordista, para a competição impulsionada pela concorrência entre os próprios trabalhadores do aplicativo, proporcionando premiações e punições que dependem unicamente da forma pela qual o trabalho é prestado ao cliente:

“A subordinação dos dirigidos aos dirigentes cede à ideia do controle por ‘stick’ (porrete) e ‘carrots’ (premiação). Aqueles que seguem a programação recebem premiações, na forma de bonificações e prêmios; aqueles que não se adaptarem aos comandos e objetivos, são cortados ou punidos (SUPIOT, 2017)”.

A uberização do trabalho, ao contrário das outras empresas de marcos históricos, graças a tecnologia, deu-se de forma rápida e inteligente. É visível que é benéfica para o usuário na figura do cliente, entretanto esse mesmo benefício não se aplica ao usuário motorista, especialmente nos moldes da legislação brasileira para a figura do trabalhador. As taxas,

avaliações, punições e horário de trabalho controversos, corroboram para uma instabilidade na intermediação do serviço e acaba por culminar em uma falta de cuidado com o motorista exercendo sua função por meio do aplicativo.

3. NOVAS REGRAS PARA APOSENTADORIA NO BRASIL – A REFORMA DA PREVIDÊNCIA DO GOVERNO JAIR BOLSONARO

Na segunda quinzena de outubro de 2019 o Senado Federal brasileiro aprovou as Proposta de Emenda Constitucional 9/2019 que altera as regras da aposentadoria e previdência social no Brasil. No geral, o texto foi muito semelhante ao aprovado semanas antes na Câmara dos Deputados. Essa reforma integra o pacote de projetos de caráter neoliberal que o Governo Federal do atual Presidente Jair Bolsonaro implementa, num aceno ao mercado financeiro e dificultando o acesso dos brasileiros à direitos como a aposentadoria. Em Nota Técnica em que analisa a PEC 6/2019, aprovada no Senado e promulgada como Emenda Constitucional 103 de 12 de novembro de 2019, o “Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE)” traz ponderações sobre as regras atuais para aposentadoria no Brasil.

Além das mudanças no que tange os benefícios de pensão por morte, aposentadoria especial por periculosidade, Benefício de Prestação Continuada (BPC), abono salarial dentre outros, houveram mudanças nos parâmetros de concessão de aposentadoria, como a fixação da idade mínima para poder se aposentar, que, para mulheres, é de 62 anos, e para os homens, de 65 anos, sendo para os professores 57 e 60 anos, respectivamente. O mínimo de tempo contributivo no “Regime Geral da Previdência Social (RGPS)” ficou fixado em 15 anos para quem já está no regime hoje, e de 20 anos para quem vier a ingressar. O DIEESE (2019, p. 5) mostra como ficam os cálculos do valor das aposentadorias no RGPS:

“Cálculo do valor das aposentadorias do RGPS e do RPPS da União: 60% da média dos salários de contribuição mais 2% para cada ano de contribuição que exceda a 15 anos, para a mulher vinculada ao RGPS e para a aposentadoria especial com 15 anos em condição prejudicial à saúde, ou que exceda a 20 anos para os homens do RGPS e para servidores e servidoras da União. Terá valor de 100% da média a aposentadoria por incapacidade decorrente de acidente de trabalho, doença de trabalho e doença profissional (ver o valor da aposentadoria nas regras de transição a seguir). A aposentadoria decorrente de acidente ou doença grave terá valor calculado pela regra geral, e não mais de 91% da média, como hoje.

Cálculo da média das contribuições: passa a incluir todos os salários de contribuição desde 1994 ou do início do período contributivo, sem desprezar os 20% menores valores, como ocorre atualmente. Para evitar situação em que o valor de aposentadoria diminua com o aumento do tempo de contribuição, manteve-se a

permissão de desprezar o período de contribuição excedente ao mínimo exigido, se isso resultar em benefício de maior valor (DIEESE, 2019)”.

E também segue demonstrando como e quais são as regras de transição para aposentadoria aprovadas na Emenda pelo Congresso Nacional, que valem como regra para os trabalhadores e trabalhadoras que já estão inseridos no mercado formal de trabalho no País. A Nota do DIEESE destrincha que as diretrizes de transformação para a aposentadoria no RGPS aponta que os segurados poderão se aposentar antes de 62/65 anos e idade (mulher/homem) em quatro alternativas, a saber:

“**a) Por pontos** – concedida com o mínimo de 30/35 anos de contribuição (mulher/homem) e 86/96 pontos na soma entre idade e tempo de contribuição; a pontuação sobe uma unidade por ano até alcançar 100/105 pontos; professores precisam de cinco anos a menos em contribuições e na soma de pontos; o valor é calculado pela regra geral (60% + 2% a.a.); **b) Por idade** – concedida com 30/35 anos de contribuição e 56/61 anos de idade (mulher/homem); as idades aumentam seis meses a cada ano; para os professores, o tempo de contribuição e as idades exigidas são reduzidas em 5 anos; o valor do benefício é calculado pela regra geral. **c) Pedágio e fator previdenciário**- se a/o segurada/o tiver 28/33 anos de contribuição, na data de promulgação da Emenda, poderá se aposentar cumprindo ‘pedágio’ de 50% do tempo que faltar para completar 30/35 anos de contribuição; o valor será igual à média de todos os salários de contribuição desde 1994, com aplicação do fator previdenciário. **d) Pedágio de 100%** - concedida a partir de 57/60 anos de idade, com 30/35 anos de contribuição (mulher/homem) mais ‘pedágio’ de 100% do que faltar para tanto na data da promulgação; professores têm redução de cinco anos na idade e no tempo de contribuição (52/55, com 25/30 de contribuição); os proventos serão de 100% da média dos salários de contribuição. A Aposentadoria por idade, que é concedida hoje aos 60/65 anos (mulher/homem), mediante 15 anos de contribuição, tem uma regra de transição, pois a idade de aposentadoria da mulher será elevada seis meses a cada ano, até 62 anos. O valor segue a regra geral. (DIEESE, 2019)”.

Tais dados analisados pelo DIEESE, servirão como subsidio para analisar a situação e perspectiva dos Ubers entrevistados para alcançar, futuramente, aposentadoria pelo RGPS.

4. ANÁLISE DE DADOS E PERSPECTIVAS POSSÍVEIS DE APOSENTADORIA

Para uma análise mais aprofundada do tema utilizamos a forma de pesquisa qualitativa, usamos o método quantitativo na coleta dos dados e também o método qualitativo com intenção de obter resposta sobre a insegurança futura que os motoristas de aplicativo podem ter com relação a Previdência Social e se de fato há uma contribuição pelo trabalho exercido como motorista do UBER. Dessa forma, conseguimos entrevistar somente 11 (onze) motoristas. O baixo número se dá pela dificuldade de acesso a esses motoristas e dificuldade em obter respostas por partes deles. Buscamos uma faixa etária de idade entre 20 a 50 anos. Na rápida entrevista perguntamos: os seus nomes, para que fosse feita a identificação dos entrevistados; a idade, para que fosse analisada a faixa etária; se já contribuiu para alguma

Previdência antes de atuar como motorista da empresa Uber. O intuito dessa pergunta é entender se o motorista já contribuía enquanto trabalhador em outra área; e por fim, perguntamos se o entrevistado contribuía para INSS como motorista do aplicativo. Assim, obtivemos as respostas expostas na tabela abaixo. A identificação está feita da seguinte forma, para não expor os nomes dos motoristas: duas letras, onde a primeira é uma letra do alfabeto em ordem crescente e a segunda letra é a inicial do nome do motorista. Cabe registrar que todos os entrevistados eram homens, pois não encontramos nenhuma mulher Uber, a pesar de sabermos que elas também trabalham com isso.

Identificação (Iniciais dos nomes entrevistados)	Idade	Já contribuiu com o INSS/Previdência?	Atualmente, como Uber, contribui com o INSS/Previdência?
AA	29	Sim, por 11 anos no emprego anterior.	Não.
BA	36	Sim, por 14 anos.	Não.
CR	54	Sim, por 28 anos.	Não.
DS	33	Sim, “quando trabalhava fichado” – não especificou o período.	Não.
ER	31	Sim, por 11 anos.	Não, mas pensa em contribuir caso não consiga emprego formal.
FJ	29	Sim, por 9 anos.	Não contribui. Mas afirma sua futura contribuição a partir de janeiro de 2020.
GN	32	Não, nunca contribuiu.	Não.
HC	30	Não, nunca contribuiu.	Não.
IN	35	Não.	Não
JU	29	Não contribui e nem pretende.	Não. Utiliza o Uber como um complemento de renda e relata a dificuldade de se manter como Uber na cidade de Camaçari por conta das viagens serem curtas e baratas demais;

KR	45	Sim, mas não especificou qual o período.	Não contribui.

Fonte: Tabela com elaboração própria com base nas entrevistas realizadas.

Com base nos dados coletados expostos acima, dos 11 (onze) motoristas, 4 (quatro) nunca contribuíram para o INSS, 7 (sete) já contribuíram quando exerciam outro trabalho e nenhum dos entrevistados contribui atualmente para o INSS enquanto motorista de aplicativo e apenas 1 (um) motorista pretende contribuir para previdência. Com fulcro no resultado das entrevistas, e os comparando com os atuais regras para aposentadoria no Brasil via RGPS, podemos ver que não há perspectiva de aposentadoria para esses motoristas entrevistados e também não há perspectiva de contribuição para à previdência por parte deles, o que gera uma insegurança futura não só ao próprio motorista mas também aos “dependentes” da previdência e contribuintes, pois com a dificuldade para acesso à aposentadoria via reforma feita na EC 103/2019 e sem a contribuição para se aposentar cumprindo os requisitos, esses motoristas, futuramente, dependeram do Benefício de Prestação Continuada para sobreviver, caso não tenham, daqui pra frente, um emprego tido como formal.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A utilização de aplicativos de serviços faz-se cada vez mais frequente, e, o emprego da tecnologia no setor de transporte é uma realidade crescente no atual cotidiano, acompanhando assim, a expansão tecnológica nas mais variadas categorias. Considerando esta questão, o Uber é estabelecido como um dos primeiros, ou o mais presente, aplicativo para prestar serviços no ramo de transporte de pessoas.

Contudo, o que se observa é que plataformas sociais como estas se mostram alheias às suas interferências na sociedade, e o modo como irá influenciar na vida futura. A começar pela tributação e sua concentração de crédito em um só local, causando desequilíbrio fiscal nas outras regiões, perpassando pela relação consumerista e a confusão na responsabilização de um

eventual dano, chegando até a seara trabalhista e seu desalinhado conceito e aplicação nesta relação, e, chegando até sua interferência sobre o futuro, analisando de que modo se dará a subsistência dos motoristas do aplicativo Uber após sua inatividade laboral.

A não definição do enquadramento funcional desses motoristas, que inclusive ainda é motivo de muita discussão na seara judiciária, legislativa e doutrinária brasileira, confunde também seus colaboradores/empregados/parceiros. Isso é confirmado através dos relatos dos motoristas, os quais a grande parte já contribuiu com a previdência social, e que hoje se encontram sem a cobertura previdenciária.

É notório o grande problema que será enfrentado, também por parte destes motoristas, quando precisarem utilizar-se das vantagens de um segurado, seja por invalidez em idade produtiva, ou aposentadoria por embolso do seguro. Mesmo ao considerarmos o recebimento do benefício de prestação continuada, tendo em vista que a sua renda enquanto trabalhador, ativo, terá uma grande queda ao tornar-se inativo por idade, conclui-se que também resultará em graves problemas financeiros. A análise desta situação, demonstra também a nítida falta de conscientização do próprio trabalhador Uber, principalmente no caso de afastamento ou invalidez.

Assim, o cuidado em relação a questão da seguridade social e os motoristas Uber em Camaçari se mostra prejudicada, considerando também que estes profissionais, em sua maioria, nem reconhecem esta preocupação futura, seja pela momentaneidade com que acreditam ser aquele ofício, ou por não dispor de ganho suficiente para tanto. Observa-se que alguns deles contribuíram por determinado tempo, mas pararam quando assumiram a função.

É importante explicitarmos também, que os motoristas entrevistados relatam não dispor de condições econômicas para pagar uma previdência privada. Dentro dessa perspectiva é importante ressaltar que, igualmente por esse obstáculo de origem financeira, é fundamental a regularização da categoria advinda do poder público, para seu correto entendimento e direcionamento quanto à previdência social, reduzindo os impactos sociais futuros dessa crescente realidade, teletrabalho e sua igualmente precarização no que tange ao direito previdenciário e da seguridade social.

6.REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARELLI, Rodrigo de Lacerda de. **O Caso Uber e o Controle por programação: de carona para o Século XIX.** In LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves. CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende. **Tecnologias disruptivas e a explosão do trabalho humano.** São Paulo: LTr, 2017.

DIEESE. **Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. Nota Técnica,** n. 214, novembro de 2019.

STANDING, Guy. **O precariado: a nova classe perigosa.** Tradução Cristina Antunes. 1. ed. 1. reimp. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014.

SUPIOT, Allain. **Governance by Numbers: Making of a Legal Modelo of Allegiance.** Oregon: Hart Publishing: 2017

UBER Newsroom. **Fatos e Dados sobre a Uber.** Disponível em:< <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>>. Acesso em: 06.fev.2012.

Artigo submetido em: Fevereiro/2020
Publicação em Junho/2020