

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

2025



**CEBRAP****Presidência**

Adrian Gurza Lavalle

**Diretoria Científica**

Arlison Favareto

**Diretoria Administrativa**

Victor Callil

**Coordenação**

Victor Callil e Monise Picanço

**Equipe**

Juliana Shiraishi e Gabriela Trindade

**AMOBITEC****Diretoria Executiva**

André Porto

**Agradecimentos**

Marina Merlo, Rafael Alloni, Debora Gershon, Gabriela Silveira, Gustavo Rodrigues Almeida, Hugo Erazo e Luan Madeira

**Revisão**

Denise Souza

**Projeto gráfico**

Fernando Junqueira

**Amobitec (patrocinador)**

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

**Cebrap (realizador)**

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

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

**Imagens capa:** Daniel Souza/Banco de imagens

ISBN: 978-65-86362-40-4



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

Callil, Victor

Mobilidade urbana e logística de entregas [livro eletrônico] :  
painel de acompanhamento dos motoristas e entregadores parceiros (2ª onda) :  
relatório de pesquisa / Victor Callil, Monise Picanço. -- 1. ed. -- São Paulo : Centro  
Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap,  
2025.

PDF

Bibliografia.

ISBN 978-65-86362-40-4

1. Aplicativos móveis 2. Entrega de mercadorias
3. Entrega de mercadorias - Administração
4. Mobilidade urbana 5. Logística de transporte
6. Transporte urbano I. Picanço, Monise.
- II. Título.

25-294545.1

CDD-388.4

**Índices para catálogo sistemático:**

1. Mobilidade urbana 388.4

Aline Grazielle Benitez - Bibliotecária - CRB-1/3129

# Lista de tabelas

- Tabela 1** Dados fornecidos pela AMOBITEC e método de cálculo da ponderação
- Tabela 2** Montante de motoristas e entregadores de aplicativo entre agosto e novembro de 2024, no Brasil
- Tabela 3** Montante de motoristas e entregadores de aplicativo nos últimos 30 dias, no Brasil, segundo à PNAD 2022 (4º trimestre, módulo experimental)
- Tabela 4** Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos motoristas e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas
- Tabela 5** Percepção dos motoristas sobre a variação do volume de dias e horas trabalhadas com os aplicativos, por semana
- Tabela 6** Custos para manter o veículo entre 2022 e 2024
- Tabela 7** Valor bruto médio por hora, por mês, pago pelos aplicativos de transporte de passageiros aos motoristas, atualizado para novembro de 2024 (IPCA)
- Tabela 8** Ganhos dos motoristas por tamanho de jornada semanal
- Tabela 9** Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos entregadores e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas
- Tabela 10** Percepção dos entregadores sobre a variação do volume de dias e horas trabalhadas com os aplicativos, por semana
- Tabela 11** Custos para manter o veículo entre 2022 e 2024
- Tabela 12** Valor bruto médio pago por hora, por mês pelos aplicativos de entrega aos entregadores, atualizado para novembro de 2024 (IPCA)
- Tabela 13** Ganhos dos entregadores por tamanho de jornada semanal

# Lista de gráficos

- Gráfico 1** Ano de início do trabalho com as plataformas de motoristas e entregadores
- Gráfico 2** Gênero de motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, *survey*
- Gráfico 3** Gênero de motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, PNAD Contínua 2022 (4º trimestre – módulo experimental)
- Gráfico 4** Idade dos motoristas e entregadores trabalhadores de aplicativo, *survey*
- Gráfico 5** Idade dos motoristas e entregadores trabalhadores de aplicativo, PNAD, 2022
- Gráfico 6** Escolaridade mais alta alcançada pelos trabalhadores de aplicativo, *survey*
- Gráfico 7** Escolaridade mais alta alcançada pelos trabalhadores de aplicativo, PNAD Contínua 2022 (4º trimestre)
- Gráfico 8** Raça/cor/etnia dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, *survey*
- Gráfico 9** Raça/cor/etnia dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, *survey*
- Gráfico 10** Renda familiar mensal de entregadores e motoristas trabalhadores de aplicativo
- Gráfico 11** Entregadores e motoristas trabalhadores dos aplicativos por classe social (Critério Brasil)

- Gráfico 12** Situação prévia ao engajamento nos aplicativos (motoristas)
- Gráfico 13** Tipo de vínculo na atividade prévia ao trabalho com os aplicativos (motoristas)
- Gráfico 14** Qual o motivo que o levou a optar pelo trabalho exclusivo com os aplicativos? (motoristas)
- Gráfico 15** O trabalho com as plataformas é o único ou não (motoristas)
- Gráfico 16** O trabalho com as plataformas é o único ou não (motoristas), PNAD Contínua (4º trimestre, módulo experimental)
- Gráfico 17** Trabalho complementar ao trabalho com os aplicativos (motoristas)
- Gráfico 18** Vínculo dos motoristas com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas
- Gráfico 19** Busca por outras atividades remuneradas x tipo de engajamento cotidiano (motoristas)
- Gráfico 20** Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (motoristas)
- Gráfico 21** Propriedade do automóvel utilizado para o trabalho com as plataformas, 2024
- Gráfico 22** Mecanismo de engajamento (exclusivo ou não) x tipo de posse do veículo (motoristas), 2024
- Gráfico 23** Número médio de dias engajados por trimestre (motoristas)
- Gráfico 24** Número médio de dias engajados pelos motoristas, por trimestre, levando em consideração somente aqueles que tiveram viagens em todos os meses que compõem o trimestre
- Gráfico 25** Média e mediana de horas dos motoristas, por mês, em corrida, 2024
- Gráfico 26** Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo mediante 3 cenários de tempo sem corridas (motoristas), 2024
- Gráfico 27** Hábitos de pausa no cotidiano dos motoristas no seu dia a dia em relação ao trabalho com os aplicativos
- Gráfico 28** Ocorrências com motoristas nos últimos três meses durante o trabalho com os aplicativos
- Gráfico 29** Principais vantagens de se trabalhar com os aplicativos (motoristas)
- Gráfico 30** Principais vantagens de se trabalhar com os aplicativos (motoristas comparação entre as edições da pesquisa)
- Gráfico 31** Estimativa de gastos mensais e proporção dos motoristas que disseram ter gastos com cada item
- Gráfico 32** Rendimento médio por hora em corrida dos motoristas comparando as duas edições da pesquisa (atualizado pelo IPCA de out/2024)
- Gráfico 33** Proporção de motoristas por faixa de ganhos por hora entre maio/2021 e abril/2022
- Gráfico 34** Faixa de rendimento líquido do trabalho com os aplicativos(motoristas)
- Gráfico 35** Expectativas dos motoristas de como serão os ganhos do trabalho com os aplicativos nos próximos 6 meses
- Gráfico 36** Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores
- Gráfico 37** Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores por grandes regiões, 2024

- Gráfico 38** Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores por classe social, 2024
- Gráfico 39** Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas no momento da pesquisa (entregadores)
- Gráfico 40** Qual o motivo que o levou a optar pelo trabalho exclusivo com os aplicativos? (entregadores)
- Gráfico 41** O trabalho com as plataformas é o único ou não (entregadores), PNAD Contínua (4º trimestre, módulo experimental)
- Gráfico 42** Outros trabalhos dos entregadores de aplicativos, *survey*
- Gráfico 43** Vínculo dos entregadores com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas
- Gráfico 44** Busca por outras atividades remuneradas (entregadores)
- Gráfico 45** Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (entregadores)
- Gráfico 46** Propriedade da motocicleta utilizada no trabalho com as plataformas, 2024
- Gráfico 47** Volume médio de dias engajados por trimestre dos entregadores
- Gráfico 48** Número médio de dias engajados pelos motoristas, por trimestre, levando em consideração somente os entregadores que tiveram viagens em todos os meses que compõem o trimestre
- Gráfico 49** Média e mediana de horas dos entregadores, por mês, em corrida (entregadores)
- Gráfico 50** Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo mediante 3 cenários de tempo sem corridas (entregadores)
- Gráfico 51** Hábitos de pausa no cotidiano dos entregadores em seu trabalho com os aplicativos
- Gráfico 52** Entregadores: ocorrências, problemas e situações enfrentadas nos últimos três meses durante a jornada de trabalho com os aplicativos
- Gráfico 53** Principais vantagens de se trabalhar com os aplicativos (entregadores), 2024
- Gráfico 54** Benefícios de se trabalhar com os aplicativos (total de menções)
- Gráfico 55** Principal vantagem apontada por situação ocupacional prévia ao engajamento (entregadores)
- Gráfico 56** Estimativa de gastos mensais e proporção dos entregadores que disseram ter gastos com cada item
- Gráfico 57** Rendimento médio por hora em corrida dos entregadores comparando as duas edições da pesquisa (atualizado pelo IPCA de out/2024)
- Gráfico 58** Proporção de entregadores por faixa de ganhos por hora entre maio/2023 e abril/2024
- Gráfico 59** Faixa de rendimento do trabalho com os aplicativos (entregadores), *survey*, 2024
- Gráfico 60** Expectativa em relação aos ganhos nos próximos 6 meses (entregadores)
- Gráfico 61** Atualmente, faz contribuições ao INSS (TODOS os motoristas)
- Gráfico 62** Atualmente, faz contribuições ao INSS (motoristas que NÃO TÊM OUTRA ATIVIDADE ECONÔMICA)
- Gráfico 63** Contribuição por idade e forma de engajamento com o mercado de trabalho (Todos os motoristas)
- Gráfico 64** Benefícios que recebe

- Gráfico 65** Proporção de entregadores que contribuem para previdência (pública ou privada) por idade
- Gráfico 66** Atualmente, faz contribuições ao INSS (TODOS os entregadores)
- Gráfico 67** Atualmente, faz contribuições ao INSS (somente entregadores que NÃO TÊM OUTRA ATIVIDADE ECONÔMICA)
- Gráfico 68** Contribuição por idade e forma de engajamento com o mercado de trabalho (Todos os entregadores)
- Gráfico 69** Benefícios que recebe

## Lista de figuras

- Figura 1** Minigrupos focais de 2024

## Lista de quadros

- Quadro 1** Métodos de cálculo para ponderação dos registros administrativos fornecidos pela AMOBITEC

# Sumário

- Introdução ..... 8
- 1. Metodologia ..... 11
  - 1.1. PNAD, Survey e Registros Administrativos ..... 11
  - 1.2. Pesquisa qualitativa sobre aposentadoria, benefícios sociais e expectativas de futuro..... 15
- 2. Perfil dos trabalhadores ..... 18
- 3. Motoristas ..... 27
  - 3.1. Como os motoristas acessam o trabalho por aplicativo ..... 27
  - 3.2. Características ocupacionais atuais dos motoristas de aplicativo ..... 30
  - 3.3. Propriedade do veículo dos motoristas de aplicativo ..... 34
  - 3.4. Jornada de viagens dos motoristas de aplicativos..... 35
  - 3.5. Cotidiano de trabalho dos motoristas com os aplicativos ..... 41
  - 3.6. Custos associados à manutenção do automóvel utilizado no trabalho com os aplicativos..... 47
  - 3.7. Rendimentos do trabalho com aplicativo (motoristas)..... 50
- 4. Entregadores ..... 57
  - 4.1. Como os entregadores acessam o trabalho por aplicativo..... 57
  - 4.2. Características ocupacionais atuais dos entregadores ..... 59
  - 4.3. Propriedade do veículo dos entregadores que trabalham com os aplicativos..... 63
  - 4.4. Jornada de viagens dos entregadores ..... 64
  - 4.5. Cotidiano de trabalho dos entregadores com os aplicativos..... 69
  - 4.6. Custos associados à manutenção da motocicleta utilizada no trabalho com os aplicativos..... 75
  - 4.7. Rendimento dos entregadores no trabalho com aplicativos..... 76
- 5. Estudo temático: aposentadoria,benefícios sociais e expectativa de futuro ..... 83
  - 5.1. Cenário de contribuição ..... 83
  - 5.2. Percepção dos motoristas e entregadores..... 89
- 6. Considerações finais ..... 99
- Anexo I ..... 102

# Introdução

O trabalho mediado por plataformas digitais tornou-se um fenômeno global, reconfigurando as dinâmicas laborais e as relações de emprego em diversos setores (Callil; Picanço, 2023<sup>1</sup>; Andrada et al, 2023<sup>2</sup>). No Brasil, destacam-se, nesse contexto, os motoristas de aplicativo e os entregadores por plataformas digitais, categorias que cresceram exponencialmente nos últimos anos, impulsionadas pela expansão da economia de plataformas e pelas transformações no mundo do trabalho. Este estudo dá continuidade aos esforços da pesquisa divulgada em 2023, ao permitir a comparação dos perfis socioeconômico desses trabalhadores e suas condições laborais, em temas como sua situação ocupacional, percepção sobre vantagens e desvantagens desta atividade, jornada de trabalho, custos operacionais e cenários de rendimentos potenciais em 2022 e 2024. Além disso, o estudo explora a temática da aposentadoria, dos benefícios sociais e das expectativas de futuro de entregadores e motoristas.

A metodologia da pesquisa combina dados quantitativos e qualitativos. No caso dos dados quantitativos, foi coletada e analisada a segunda onda de *survey* nacional, com amostra representativa deste público graças a um banco de dados de motoristas e entregadores cedidos pelas empresas mais significativas deste ramo no Brasil, associadas a AMOBITEC. Além disso, foram utilizados registros administrativos dessas empresas comparando-os com os dados experimentais da coleta da PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios). Quanto aos dados qualitativos, conduziram-se seis minigrupos focais com entregadores e motoristas de diversas regiões do país, estratificados por raça, idade e gênero. Esse recorte permitiu abranger um espectro diversificado de perspectivas, assegurando a representatividade das experiências analisadas.

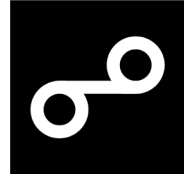
Como na publicação de 2023, longe de negar ou se contrapor à rica discussão que o campo vem travando há anos, este estudo busca ser um instrumento de análise complementar ao que vem sendo feito por estudiosos e pesquisadores, que oferece um retrato descritivo do que compõe os perfis e percepções de entregadores e motoristas de aplicativo. Acreditamos que os resultados apresentados nesse trabalho podem servir como base para futuras pesquisas e formulação de políticas voltadas aos trabalhadores de plataformas digitais, além de ampliar a compreensão sobre a organização e os desafios dessa modalidade laboral.

---

**1** CALLIL, V. PICANÇO, M. Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. Relatório técnico. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, 2023. Disponível em: <https://cebrap.org.br/pesquisas/mobilidade-urbana-e-logistica-de-entregas-um-panorama-sobre-o-trabalho-de-motoristas-e-entregadores-com-aplicativos-caderno-quantitativo/>.

**2** ANDRADA, Ana Carolina; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; GUIMARÃES, Nadya Araújo; MORENO, Renata; PEREIRA, Maria Julia Tavares. Plataformas digitais de cuidado no Brasil: Acesso e controle do trabalho no entrecruzamento de múltiplas crises. *Tempo Social*, São Paulo, Brasil, v. 35, n. 3, p. 5–31, 2023. DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2023.218376. Disponível em: <https://revistas.usp.br/ts/article/view/218376>. Acesso em: 6 abr. 2025.

A publicação está organizada em três eixos principais. Após a apresentação desta introdução e discussão detalhada da metodologia, tem-se o primeiro eixo, com (1) a caracterização dos trabalhadores, abordando seu perfil demográfico e ocupacional. Este é seguido por (2) uma análise detalhada das particularidades das atividades de motoristas e entregadores, incluindo formas de acesso ao trabalho, propriedade dos veículos, custos, jornada de trabalho e rendimentos; e (3) um estudo temático sobre aposentadoria, benefícios sociais e expectativas de futuro, explorando as percepções e práticas desses profissionais, finalizando-se o estudo com as considerações finais. Desejamos uma boa leitura a todos.



# 1 Metodologia

---

# 1 Metodologia

Para poder apresentar uma nova onda de análise sobre o perfil de entregadores e motoristas, desenvolvemos uma pesquisa de métodos mistos, que combinou coleta de dados quantitativos e qualitativos. A coleta quantitativa ocorreu em uma pesquisa amostral, com cotejamento dos dados conforme as estatísticas oficiais do setor da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), além da análise de registros administrativos das empresas-plataforma que atuam nesse mercado. Por sua vez, a coleta qualitativa foi realizada por meio de mini-grupos focais com entregadores e motoristas de diversas regiões do país, abordando suas condições de trabalho, percepções sobre previdência, benefícios sociais, aposentadoria e expectativas para o futuro.

## 1.1. PNAD, Survey e Registros Administrativos

Este estudo se utiliza tanto de dados primários, a partir de coleta com motoristas e entregadores, além de registros administrativos e como de dados secundários oriundos da PNAD Contínua de 2022 (4º trimestre, estatísticas experimentais) e 2023 (agregado anual da 1ª visita). Para os momentos em que utilizarmos a PNAD Contínua 2022 (4º trimestre, estatísticas experimentais) nos comparativos ao longo deste relatório, utilizamos apenas as respostas válidas. Ou seja, ignoramos *missings* e não respostas. O Anexo I traz detalhamentos sobre a PNAD 2022 (4º trimestre, estatísticas experimentais) utilizado ao longo do relatório.

Importante deixar claro o significado de algumas categorias e termos utilizados ao longo deste relatório:

- **Motorista:** motoristas que trabalham com aplicativos de transporte privado de passageiros por automóvel;
- **Entregadores:** pessoas que executam o trabalho de entrega, por intermédio dos aplicativos e que utilizam motocicleta. Ou seja, não estão sendo contemplados na análise entregadores que realizam entregas de bicicleta, a pé ou qualquer outro modo de transporte;
- **Horas em viagem:** quantidade de tempo transcorrido entre o aceite da corrida pelo motorista ou entregador e sua finalização no aplicativo;
- **Horas logadas:** quantidade de tempo na qual o entregador ou o motorista fazem o login no aplicativo e permanecem logados, independentemente de estarem em uma corrida ou não;
- **Tempo ocioso ou sem corrida:** quantidade de tempo que os motoristas ou entregadores estão logados nos aplicativos de transporte de passageiros ou entregas, mas não estão em corrida. Ou seja, o tempo de espera entre a finalização de uma corrida e o aceite da próxima;
- **Horas trabalhadas:** quantidade de tempo que o motorista ou entregador considera que está trabalhando, independentemente de estar logado nos aplicativos de transporte de passageiros ou entregas. Isso inclui as

horas em viagem, as horas logadas e o tempo ocioso. Além disso, pode incluir também outros trabalhos (remunerados ou não) em que os motoristas ou entregadores estejam envolvidos;

- **Dias trabalhados:** dias em que o motorista ou entregador realizou viagens intermediadas pelos aplicativos de entregas ou de transporte de passageiros;
- **Renda Bruta:** valor bruto obtido por motoristas e entregadores em suas viagens com os aplicativos, já considerando o desconto referente à remuneração dos aplicativos pela intermediação da corrida, mas sem descontar os custos de reprodução do trabalho (combustível, manutenção dos veículos, seguro etc.);
- **Renda líquida:** valor bruto obtido por motoristas e entregadores em suas viagens com os aplicativos, já considerando o desconto referente à remuneração dos aplicativos pela intermediação da corrida e descontando os custos de reprodução do trabalho (combustível, manutenção dos veículos, seguro etc.);
- **Renda familiar:** é a renda de todos os membros da família somada, considerando o trabalho com os aplicativos com os outros trabalhos, tanto do motorista/entregador quanto dos outros membros de sua família.

Assim, as análises desta pesquisa contaram com diversas fontes de informações. A primeira delas são os dados oriundos de registros administrativos. A partir de conversas com as empresas participantes da AMOBITEC foi acordado que elas processariam dados relativos aos dias e às horas em viagem dos trabalhadores e seus ganhos. Os dados foram processados internamente às empresas e repassados para o CEBRAP já em formato de tabela final. Os resultados do processamento dos registros administrativos foram posteriormente ponderados conforme o peso de cada empresa no *survey* - considerando a proporção de trabalhadores vinculados a cada empresa ou a múltiplas delas. Os dados foram então ajustados com base nessa distribuição. Três métodos de cálculo foram utilizados, conforme explicita o quadro abaixo:

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

$$\begin{aligned}
 \text{Método A} &= \left[ \text{Média Empresa A} \star \text{Share único} \right] + \left[ \text{Média Empresa B} \star \text{Share único} \right] + \left[ \text{Soma das médias das duas empresas} \star \text{Share Dual Appers} \right] \\
 \text{Método B} &= \left[ \text{Média Empresa A} \star \text{Share único} \right] + \left[ \text{Média Empresa B} \star \text{Share único} \right] + \left[ \text{Média entre as médias das duas empresas} \star \text{Share Dual Appers} \right] \\
 \text{Método C} &= \frac{\text{Média Empresa A}}{1} + \frac{\text{Média Empresa B}}{\text{Share Dual Appers}}
 \end{aligned}$$

Onde:

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

A seguir, apresenta-se a tabela com os dados processados utilizados na elaboração deste relatório, incluindo o método de ponderação aplicado no cálculo de cada indicador.

**Tabela 1 Dados fornecidos pela Amobitec e método de cálculo da ponderação**

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

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

Já para a média de dias trabalhados, bem como a renda bruta média por hora em viagem e a faixa de ganhos, optou-se por somar a média dos exclusivos de cada empresa, ponderando pelos seus respectivos *shares* e, para os *dual appers*, tirar a média simples dos ganhos entre as duas empresas e multiplicando pelo *share* dos *dual appers*. Isso porque a média de ganhos em viagem, bem como a média de dias trabalhados, não são dados cumulativos. Ou seja, se a pessoa logar nos 2 aplicativos num mesmo dia, o número de dias trabalhados

deve permanecer 1 e não 2. Isso vale para a renda bruta por hora em viagem. Como estamos trabalhando com um dado setorial, se somássemos os dados de média de ganhos por hora em viagem dos *dual appers*, estaríamos “dobrando” os ganhos por hora em viagem deste grupo, assim, o mais adequado é manter a média simples e ponderá-la pelo *share* de *dual appers*.

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

O recorte temporal dos registros administrativos analisados compreende o período transcorrido entre 01 de maio de 2023 e 30 de abril de 2024. A seleção sobre quais dados seriam processados e repassados foi fruto de diversas discussões entre CEBRAP e representantes das empresas na AMOBITEC, de forma que, por um lado, os dados viabilizassem uma leitura e análise pertinente ao desenho setorial da atividade e, por outro, não ferissem questões estratégicas da atividade das empresas e nem implicações relacionadas à Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

A terceira etapa contou, por fim, com a coleta primária desta pesquisa. Foi desenhada uma amostra representativa para o setor. As entrevistas foram divididas em 4 grandes regiões: (I) Norte + Centro-Oeste, (II), Nordeste, (III) Sudeste e (IV) Sul, de forma que toda a coleta tem leitura tanto para o Brasil como para cada uma dessas grandes regiões. Para a distribuição proporcional das entrevistas, utilizamos como base a pesquisa da PNAD 2022 (4º trimestre, estatísticas experimentais – dados de motoristas e entregadores).

A partir da lista aleatória de motoristas e entregadores fornecida pelas empresas da AMOBITEC, foi realizado o sorteio dos grupos e os trabalhadores foram entrevistados por telefone. Tendo em vista a rotatividade desta atividade econômica, solicitou-se que as empresas enviassem dados relativos a motoristas e entregadores que realizaram pelo menos uma corrida/entrega com os aplicativos nos últimos 15 dias antes da extração. Foram realizadas 1.500 entrevistas com entregadores e 1.500 entrevistas com motoristas, totalizando 3.000 entrevistas. O intervalo de confiança dos dados é de 95% e o erro amostral tanto para motoristas como para entregadores é de 2,5%.

O questionário teve duração média de 12 a 15 minutos e foi composto predominantemente por perguntas fechadas (mais fáceis para a aplicação via telefone). Vale destacar que questões relativas a rendimento foram coletadas por faixas, o que ajuda a reduzir a não-resposta, que poderia ser ainda mais potencializada por conta do meio de aplicação. É importante destacar que o instrumento foi o mesmo utilizado na primeira edição da pesquisa, permitindo a construção de uma série histórica dos dados. Entretanto, algumas perguntas adicionais foram inseridas para ajudar no debate corrente no setor, como as perguntas sobre benefícios e proteção social.

## 1.2. Pesquisa qualitativa sobre aposentadoria, benefícios sociais e expectativas de futuro

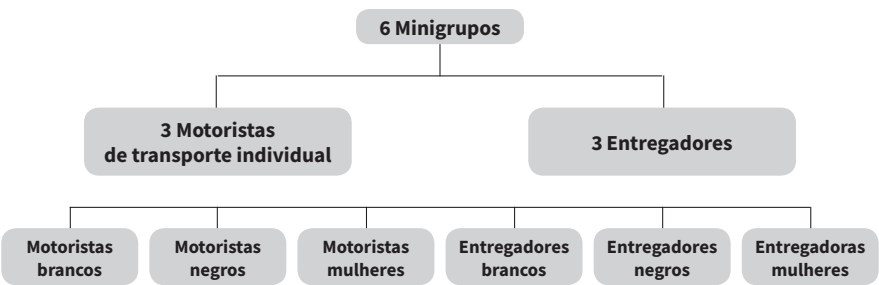
Com o objetivo de entender as práticas e percepções sobre benefícios sociais e aposentadoria de entregadores e motoristas de transporte individual privado de passageiros que trabalham com aplicativos, foram realizados 6 minigrupos focais.

Grupo focal é um método de coleta de pesquisa qualitativa não diretivo, que tem como objetivo obter opiniões, atitudes e percepções a partir das interações grupais e discussão entre pessoas de um público-alvo de interesse. Por meio de uma amostragem intencional, definida com base em hipóteses sobre características psicossociais que podem influenciar a percepção do público-alvo, e utilizando perguntas abertas, busca-se identificar, em grupo focal, a variabilidade de percepções acerca de um determinado tema. O trabalho qualitativo não tem como objetivo ser representativo da população, mas sim trazer à tona novas dimensões de análise, informações e conexões que já tenham sido mapeadas, para que possam, assim, servir como base para uma investigação mais aprofundada. Trata-se, portanto, de uma abordagem que não apenas complementa o que é identificado nas pesquisas quantitativas, mas também apresenta, por si só, descobertas desenvolvidas a partir dessa investigação exploratória.

A escolha pelo minigrupo focal justificou-se por entendermos que (I) o tema em questão era complexo e, portanto, se beneficiaria de (II) uma discussão mais aprofundada e pessoal. Embora o minigrupo focal permita captar diferentes percepções, ele também possibilita uma análise mais detalhada das falas, justamente por envolver um número reduzido de participantes (geralmente de 3 a 5 pessoas).

Cada um dos 6 minigrupos contou com quatro participantes. Os perfis foram definidos com base na ocupação e nas características sociodemográficas dos membros. Eles foram recrutados exclusivamente pelo CEBRAP, a partir de buscas ativas de pessoas pertencentes a esses perfis, de maneira independente das listagens de trabalhadores fornecidas pela AMOBITEC. Como mostra a Figura 1, os grupos levaram em consideração gênero e raça para seus recortes.

Figura 1 **Minigrupos focais de 2024**

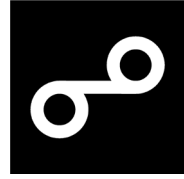


Além destas características, também foram controladas as idades – garantindo a participação de pessoas das 5 grandes regiões do país (4 da Norte, 4 da Centro-Oeste, 5 da Nordeste, 6 da Sudeste e 5 da Sul) e a presença equalitária de pessoas com menos ou mais de 45 anos, a classe socioeconômica (B2/C no critério Brasil) e a escolaridade (Ensino Médio Completo). A escolha das duas últimas se dá por estarem mais próximas do perfil médio socioeconômico dos entregadores e motoristas, segundo a primeira onda desta pesquisa (Callil; Picanço, 2023). Já a escolha da idade, se deu por entender que essa é uma característica determinante para a compreensão e tomada de decisão sobre a aposentadoria (Gerolamo, 2020)<sup>3</sup>. Pessoas mais jovens tendem a ter uma visão mais distanciada da aposentadoria e da velhice, enquanto adultos em idade de já possuir cerca de 20 anos de trabalho estão mais próximos tanto da aposentadoria quanto do processo de decisão sobre como conduzir sua velhice.

Não foram controlados para o desenho dos minigrupos focais a existência de contribuição para a aposentadoria, a presença dos entrevistados em programas sociais, e mesmo a suas posições políticas. Entretanto, é importante destacar que a maioria não participa de programas sociais - apenas um entregador e uma motorista mencionaram ter familiares beneficiários (do Programa Bolsa Família e do Programa Minha casa, Minha vida). Além disso, ainda que não tenha sido um crivo para a seleção, buscou-se ainda entender percepções políticas dos entrevistados, de maneira a poder acessar quanto elas estavam conectadas às suas visões sobre o estado e sobre sua capacidade e espaço para prover direitos sociais.

---

**3** GEROLAMO, J. C. Na antessala da velhice: projeções e estratégias para o envelhecer sob o prisma do trabalho e do gênero. CASTELLO, G. Desafio Longeviver: estudos sobre mercado de trabalho e envelhecimento populacional. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap: 2020.



## 2 Perfil dos trabalhadores

---

## 2 Perfil dos trabalhadores

Um dos objetivos deste trabalho é entender o perfil dos trabalhadores de aplicativo no Brasil. Eventuais ponderações e comparações com as estatísticas oficiais ajudam a situar este mercado de trabalho dentro de um contexto maior da economia brasileira. Como é de se esperar, diferenças metodológicas no processo de coleta de dados podem apontar para resultados distintos. No entanto, existe bastante afinidade, em termos gerais, quando observamos os grandes números resultantes deste estudo.

Os registros administrativos analisados para esta segunda onda do estudo apontaram um crescimento de 35% no número total de motoristas trabalhando com aplicativos de transporte de passageiros e 18% no número de entregadores motociclistas com as plataformas. Esses dados refletem o número total de trabalhadores com, ao menos, 1 viagem entre o período de 01 de agosto 2024 a 30 de novembro de 2024. A comparação é para o mesmo período do ano de 2022.

**Tabela 2 Montante de motoristas e entregadores de aplicativo entre agosto e novembro de 2024, no Brasil**

| Atividade    | 2022      | 2024      | Saldo |
|--------------|-----------|-----------|-------|
| Motoristas   | 1.274.281 | 1.721.614 | 35%   |
| Entregadores | 385.742   | 455.621   | 18%   |

A PNAD Contínua (4º trimestre de 2022) em seu módulo experimental buscou compreender o tamanho do mercado de motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos. O recorte temporal dela era diferente. Enquanto o estudo aqui produzido pegou 1 trimestre ao final de 2024, o estudo do IBGE considerou pessoas ocupadas nestas profissões nos últimos 30 dias anteriores à entrevista. Além disso, e é importante ressaltar, a PNAD aplicou o módulo experimental apenas para pessoas que declararam trabalhar com as plataformas em sua ocupação principal. Como vimos na última edição realizada e veremos mais adiante neste relatório, a quantidade de trabalhadores que dividem a atuação com as plataformas com outros trabalhos é bastante relevante. Assim, a PNAD chegou, naquele momento, aos seguintes totais:

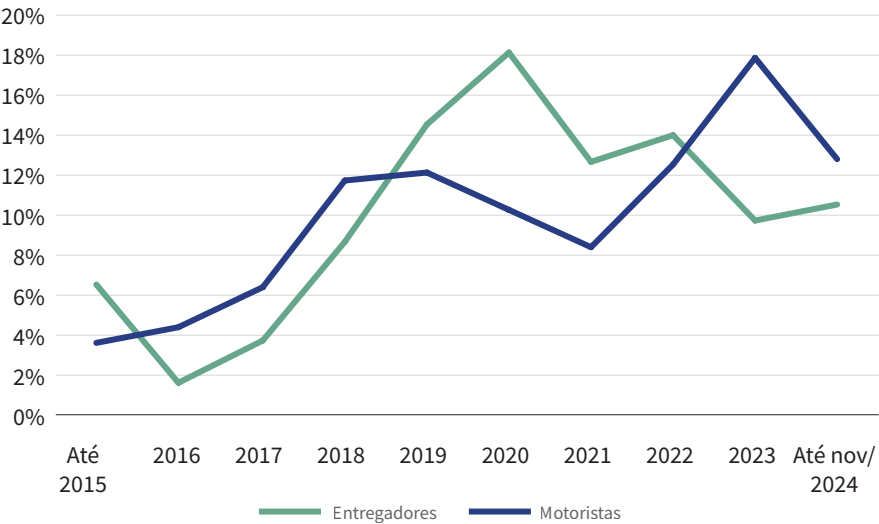
**Tabela 3 Montante de motoristas e entregadores de aplicativo nos últimos 30 dias, no Brasil, segundo à PNAD 2022 (4º trimestre, módulo experimental)**

| Atividade    | 2022    |
|--------------|---------|
| Motoristas   | 703.784 |
| Entregadores | 588.628 |

Cabe ressaltar que não é objetivo deste estudo comparar, testar ou aferir os resultados da pesquisa realizada pelo IBGE, mas sim destacar similaridades e diferenças na medida em que elas aparecem. É muito importante levar em consideração a diferença metodológica entre os dois estudos e o alerta do próprio IBGE sobre a necessidade de cautela ao utilizar os dados relativos ao módulo experimental com trabalhadores de plataformas.

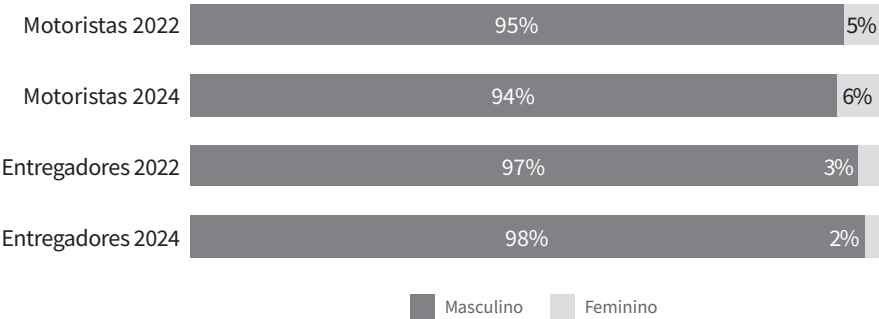
Embora seja um mercado de trabalho que se fortaleceu a partir do surgimento dos aplicativos na primeira década dos anos 2000, a maior parte dos trabalhadores, nos dois campos, começaram a fazer corridas com as plataformas a partir do ano de 2018. Quase 90% dos entregadores e mais de 85% dos motoristas começaram seu trabalho com as plataformas depois deste ano.

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



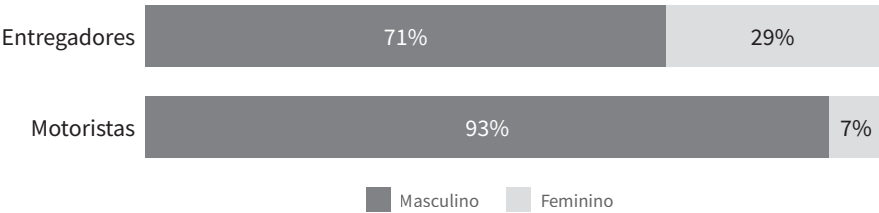
O perfil social identificado entre os trabalhadores é bastante homogêneo, configurando uma participação quase total de pessoas do sexo masculino. Este quadro pode estar associado a um fenômeno já bastante conhecido nos estudos a respeito de mercado de trabalho, no qual determinadas ocupações tendem a ter uma frequência maior ou menor de um gênero específico, podendo ser traçada tamanha segregação aos papéis de gênero enraizados na sociedade (Bruschini, 2007; Madalozzo, 2010; Guimarães et al., 2016). Quando observamos a variação entre os anos de aplicação da pesquisa, verificamos que as mudanças são bem pequenas.

**Gráfico 2 - Gênero de motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, survey**



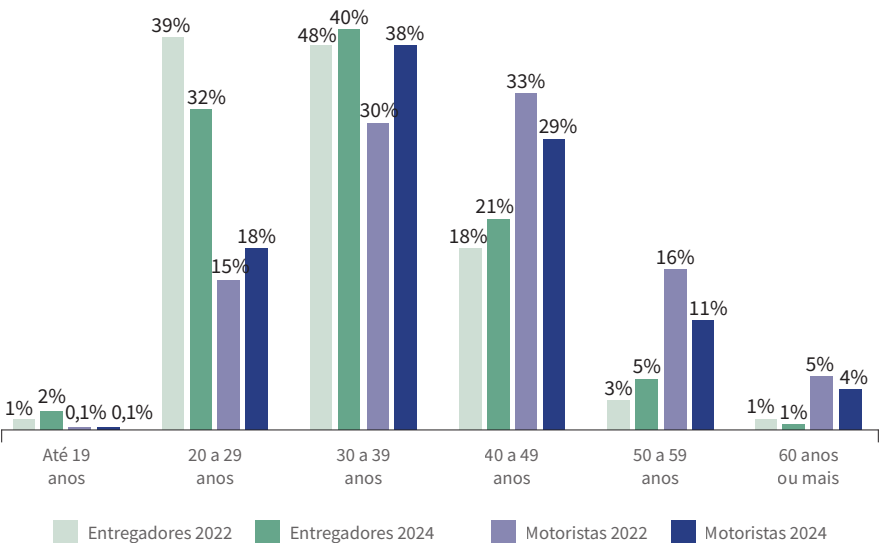
Neste caso, é interessante trazer para esta análise os resultados obtidos pela pesquisa da PNAD Contínua em seu módulo experimental de 2022 com trabalhadores de plataformas. Embora a distribuição dos dados de motoristas esteja bastante similar ao que foi encontrado no *survey* desta pesquisa, o dado de gênero para pessoas na atividade de entregas está bastante diferente. Mais uma vez, importante reforçar a diferença metodológica como um aspecto a se levar em consideração.

**Gráfico 3 - Gênero de motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, PNAD Contínua 2022 (4º trimestre – módulo experimental)**



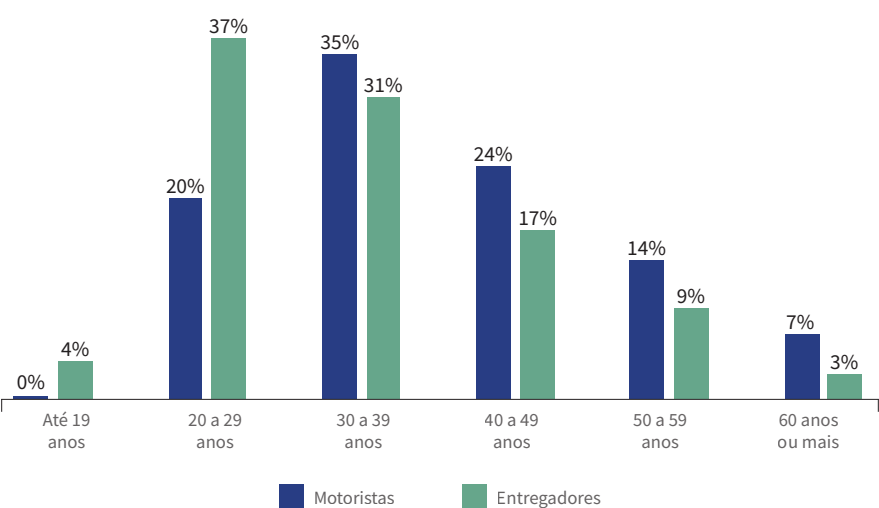
Em relação a idade média dos trabalhadores, assim como identificado no *survey* aplicado em 2022, os entregadores são mais jovens do que os motoristas. Os primeiros possuem uma idade média de 34 anos enquanto os segundos têm em média 41 anos. As faixas etárias até 39 anos concentram 45% dos motoristas e 56% dos entregadores.

Gráfico 4 - Idade dos motoristas e entregadores trabalhadores de aplicativo, survey



A PNAD Contínua de 2022, em seu módulo experimental com trabalhadores de aplicativos chegou a resultados bastante similares àqueles encontrados aqui. A idade média dos motoristas foi de 40 anos e a dos entregadores de 34 anos. Assim como em nosso survey, as faixas etárias até 39 anos concentram a maior parte desses trabalhadores.

Gráfico 5 - Idade dos motoristas e entregadores trabalhadores de aplicativo, PNAD, 2022



Quanto ao nível educacional máximo atingido por este público, o perfil observado indica predominância do ensino médio completo. Flutuações entre o survey aplicado em 2022 e a coleta realizada em 2024 revela um discreto aumento de trabalhadores com essa escolaridade e uma ligeira redução daqueles com ensino superior completo. Esses achados apresentam tendência bastante similar aos resultados do módulo experimental da PNAD Contínua do 4º trimestre de 2022.

Gráfico 6 - **Escolaridade mais alta alcançada pelos trabalhadores de aplicativo, survey**

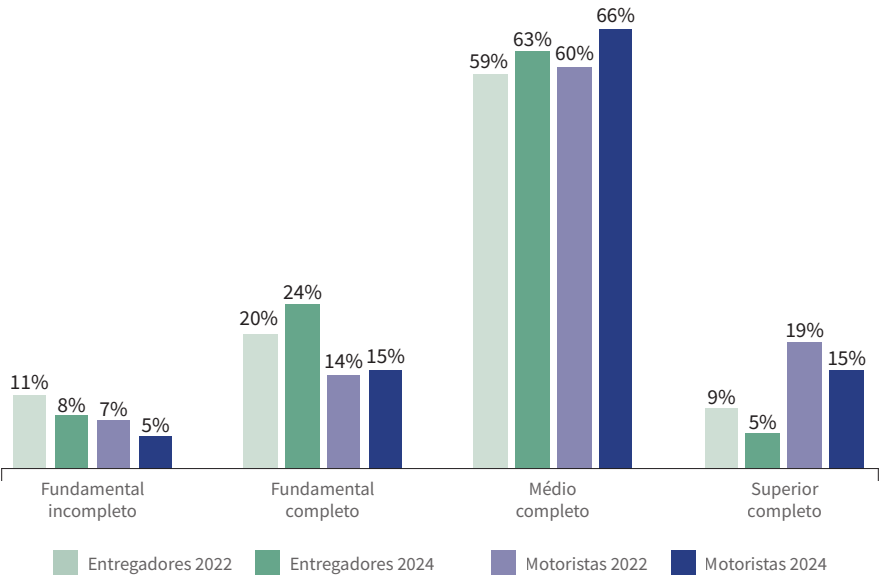
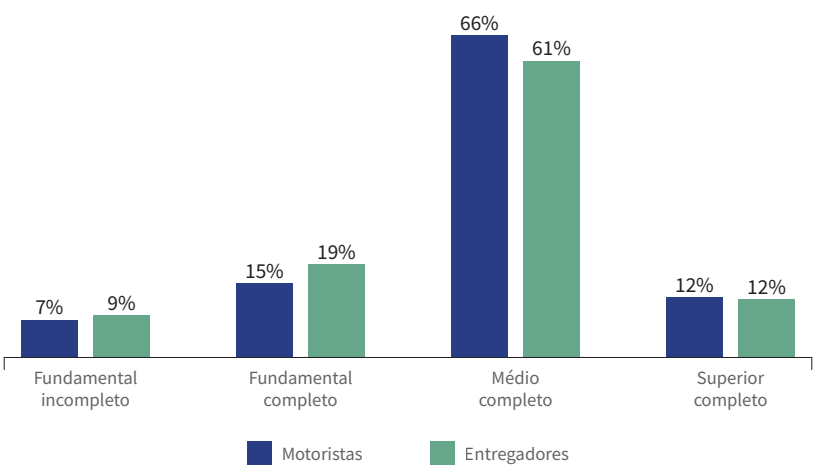


Gráfico 7 - **Escolaridade mais alta alcançada pelos trabalhadores de aplicativo, Pnad Contínua 2022 (4º trimestre)**



Quanto à distribuição por raça autodeclarada, os dois grupos mantêm perfis semelhantes. Mais de 60% dos trabalhadores se identificam como pretos ou pardos, enquanto a proporção de brancos é próxima, com apenas 3 pontos percentuais de diferença. Dados do módulo experimental da PNAD 2022 (4º trimestre) corroboram essa tendência, apresentando resultados alinhados.

Gráfico 8 - Raça/cor/etnia dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, survey

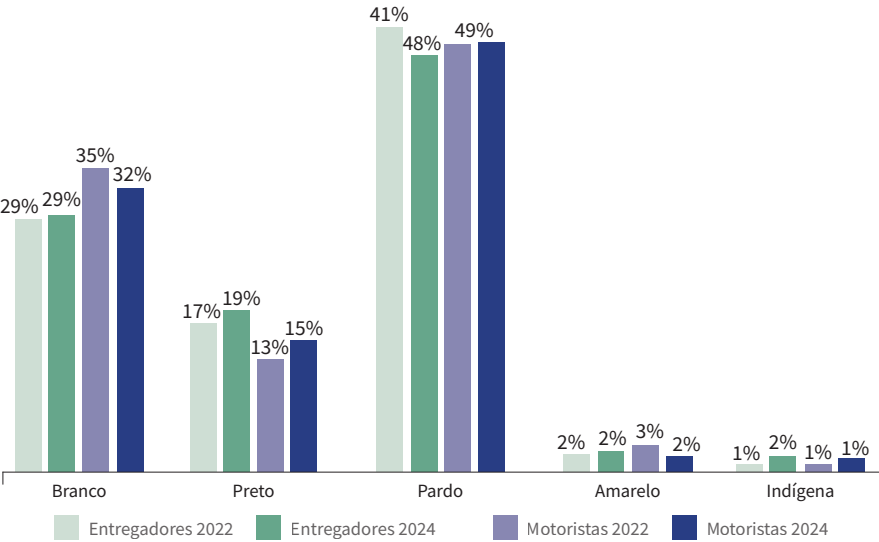
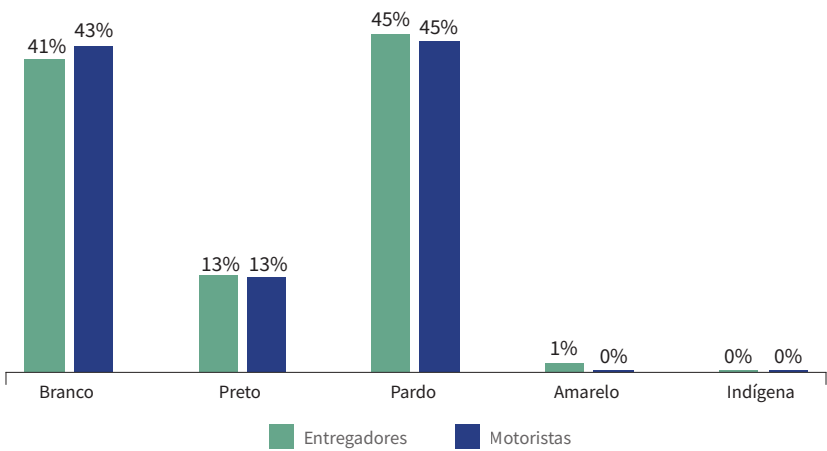


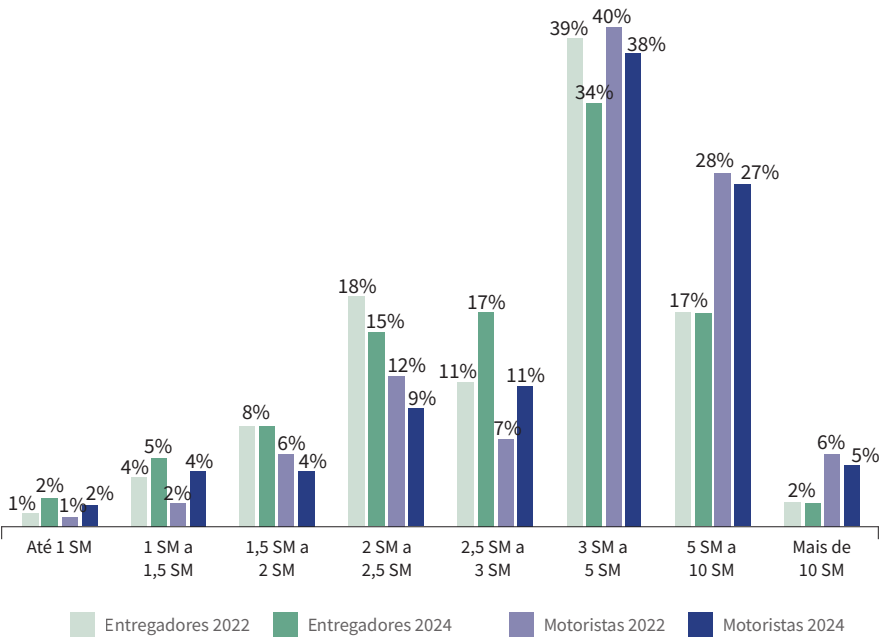
Gráfico 9 - Raça/cor/etnia dos motoristas e entregadores que trabalham com aplicativos, survey



A tendência observada no estudo de 2022, de maior renda familiar entre motoristas se mantém na edição atual da pesquisa. A faixa mais frequente é de até 3 salários-mínimos para quase metade dos entregadores (48%), enquanto

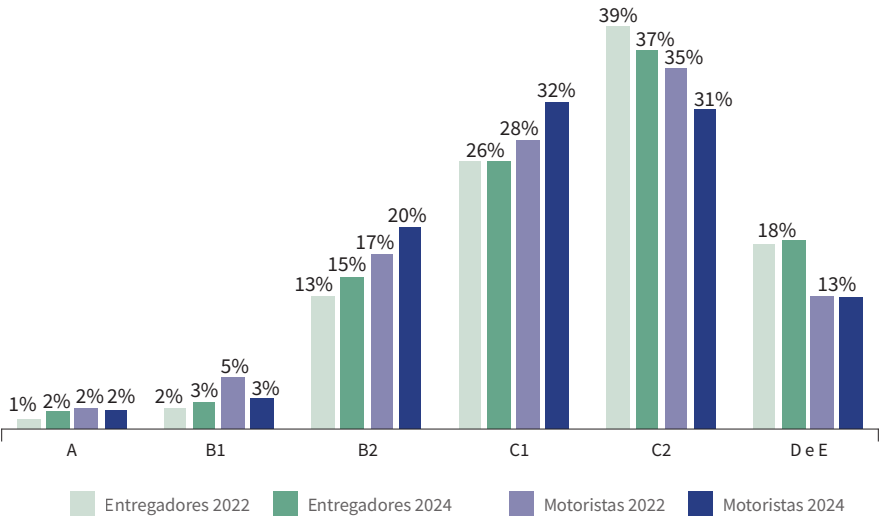
para os motoristas, essa proporção é de 31%. Por outro lado, 32% dos motoristas têm renda familiar acima de 5 salários-mínimos, sendo que essa proporção é de 19% para os entregadores.

**Gráfico 10 - Renda familiar mensal de entregadores e motoristas trabalhadores de aplicativo**



A divisão por classes sociais, segundo o Critério Brasil, segue o padrão das demais variáveis socioeconômicas analisadas, com os entregadores apresentando uma proporção um pouco maior de pessoas nos estratos mais baixos. Enquanto mais de 80% deles estão na classe C ou abaixo, entre os motoristas esse percentual cai para pouco mais de 75%. Por outro lado, cerca de 25% dos motoristas pertencem à classe B ou superior, contra menos de 20% dos entregadores.

Gráfico 11 - Entregadores e motoristas trabalhadores dos aplicativos por classe social (Critério Brasil)



De modo geral, a análise do perfil dos trabalhadores de aplicativo mostra poucas mudanças entre os *surveys* de 2022 e 2024. Quase todos são homens. Entre os motoristas, predominam indivíduos com mais de 40 anos, escolaridade média e cerca de 15% com ensino superior. A maioria se declara negra, enquanto a proporção de brancos ultrapassa 30%. Já os entregadores apresentam perfil mais jovem, com idade média abaixo de 34 anos. Embora a maioria tenha ensino médio completo, há maior proporção de fundamental incompleto e completo em comparação aos motoristas. Também predominam negros, com menor percentual de brancos que entre os motoristas. Em ambos os grupos, mais de 60% pertencem à classe C, mas os entregadores se concentram mais nas classes inferiores, enquanto os motoristas apresentam maior proporção nas classes superiores.



## 3 Motoristas

---

## 3 Motoristas

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

### 3.1. Como os motoristas acessam o trabalho por aplicativo

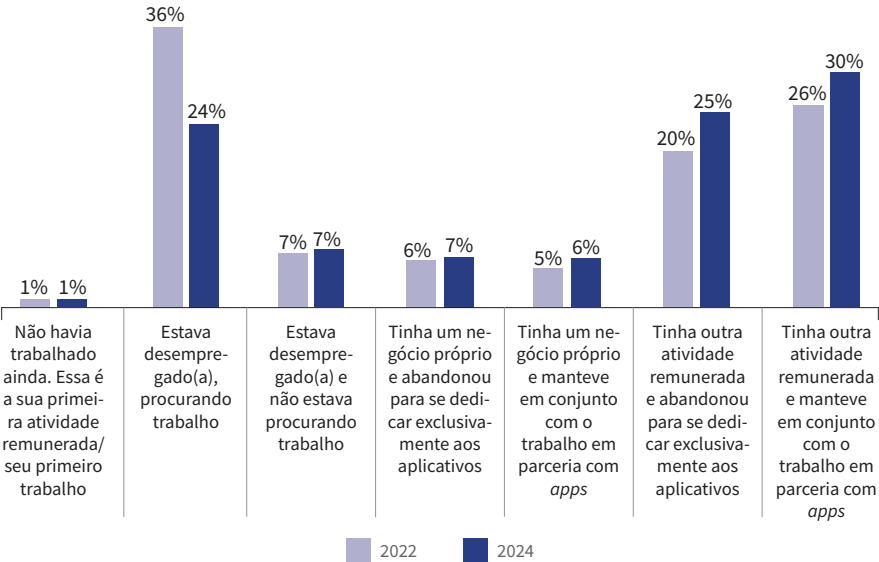
Entender como os motoristas acessam a atividade de transporte privado de passageiros intermediado por aplicativos, nos dá ideia de como é possível pensar a estruturação desse mercado de trabalho. É interessante notar que cai significativamente a proporção dos que estavam desempregados antes de iniciar nas plataformas (12 pontos percentuais). Por outro lado, aumenta o grupo daqueles que tinham outras atividades antes de se engajar nos aplicativos. Entre aqueles que abandonaram essa outra atividade, houve um aumento de 5 pontos percentuais e, entre aqueles que iniciaram nos aplicativos como uma atividade complementar, aumento de 4 pontos percentuais.

Isso pode apontar para uma recharacterização do acesso a esta atividade. De um lado, o mercado de trabalho brasileiro experienciou uma considerável redução na taxa de desemprego entre 2023 e 2024<sup>4</sup>. Por outro, o trabalho com os aplicativos parece ter ganhado importância enquanto complemento de renda desses trabalhadores. A superação da categoria “Estava desempregado e procurando trabalho” pela categoria “Tinha outra atividade remunerada e manteve em conjunto com o trabalho em parceria com os aplicativos” é um sinal desse movimento.

---

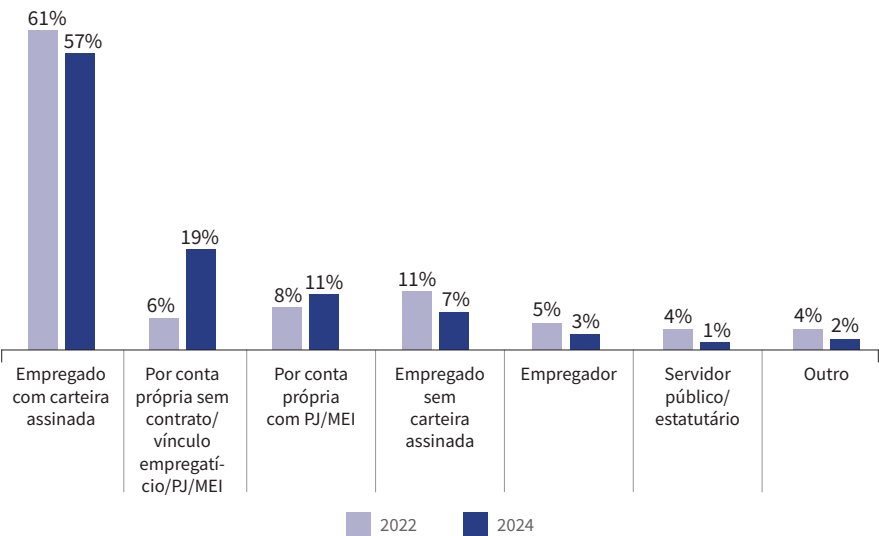
<sup>4</sup> [https://www.gov.br/secom/pt-br/assuntos/noticias/2025/janeiro/emprego-media-de-desemprego-em-2024-e-a-menor-ja-registrada-6-6#:~:text=O%20Brasil%20encerrou%202024%20com,\(8%2C5%20milh%C3%B5es\)](https://www.gov.br/secom/pt-br/assuntos/noticias/2025/janeiro/emprego-media-de-desemprego-em-2024-e-a-menor-ja-registrada-6-6#:~:text=O%20Brasil%20encerrou%202024%20com,(8%2C5%20milh%C3%B5es))

Gráfico 12 - Situação prévia ao engajamento nos aplicativos (motoristas)



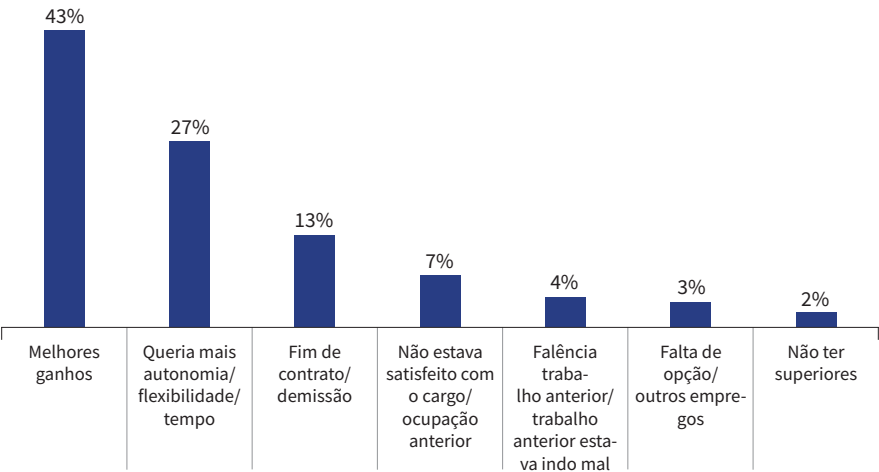
Em relação àqueles que tinham algum trabalho antes de iniciar com os aplicativos, verificamos que a tendência permanece a mesma: mais da metade tinha um trabalho com carteira assinada. É interessante notar o aumento significativo no grupo de pessoas que trabalhavam por conta própria e decidiram se engajar no trabalho com aplicativos. Isso pode estar associado a pessoas que trabalhavam em ocupações cujas condições de trabalho eram ruins.

Gráfico 13 - Tipo de vínculo na atividade prévia ao trabalho com os aplicativos (motoristas)



Sobre aqueles que abandonaram suas atividades anteriores e decidiram trabalhar exclusivamente com os aplicativos (32% da amostra de motoristas), nesta edição da pesquisa, foi adicionada uma pergunta aberta (posteriormente categorizada) que tentava entender a motivação deste movimento. Mais de 40% dos entrevistados citaram a possibilidade de obter ganhos melhores. Quase 30% mencionaram a flexibilidade de definir seus próprios horários como motivo, enquanto 13% ingressaram nas plataformas porque seu contrato de trabalho anterior estava se encerrando ou já havia terminado. Nas pesquisas qualitativas de 2024<sup>5</sup>, tivemos os casos de 2 mulheres que optaram pelo trabalho exclusivo com os aplicativos. Para ambas, melhores ganhos e maior autonomia para realizar o trabalho estiveram entre as principais motivações. As entrevistadas citaram a possibilidade de gerir a própria jornada e os próprios ganhos como chave para a escolha.

**Gráfico 14 - Qual o motivo que o levou a optar pelo trabalho exclusivo com os aplicativos? (motoristas)**



Os dados sugerem uma mudança no perfil dos motoristas que acessam o trabalho por aplicativos, indicando uma menor dependência desse setor como alternativa ao desemprego e um aumento de sua relevância como fonte complementar de renda. A migração de trabalhadores autônomos para os aplicati-

**5** A parceria CEBRAP-AMOBITEC envolveu duas ondas de pesquisa qualitativa. Uma onda em 2023, de estudo interno, sobre as percepções de flexibilidade e autonomia de entregadores e motoristas, e uma onda em 2024, que compõem essa publicação. A pesquisa de 2023 também envolveu seis minigrupos focais, com trabalhadores com ensino médio completo e das classes B2 e C de todas as regiões do país. A coleta foi feita em janeiro de 2023 e foram realizados 3 grupos de cada classe ocupacional, formados por pessoas que trabalhavam exclusivamente e/ou concomitante com outros trabalhos, tendo dois grupos que gostariam de continuar nas plataformas e um grupo que não gostaria de continuar para cada classe ocupacional. Embora a coleta relativa à onda de 2023 não faça parte dessa publicação, em comum acordo com a AMOBITEC alguns dos seus resultados são mencionados oportunamente, quando suas percepções contribuírem para elucidar os resultados encontrados no survey e/ou análise dos registros administrativos.

vos também aponta para possíveis desafios nas condições de trabalho em ocupações anteriores. O crescimento do número de motoristas que mantêm outra atividade remunerada enquanto atuam nos aplicativos, reforça a ideia de que essa modalidade tem se consolidado como um componente estratégico da renda de muitos trabalhadores.

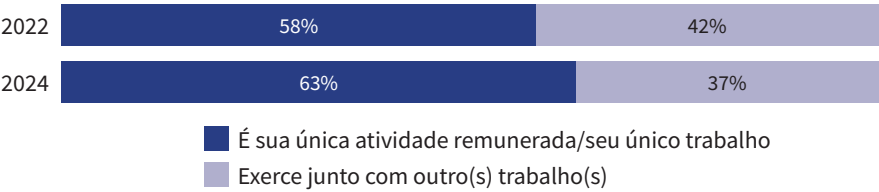
Entre aqueles que optaram pelo trabalho exclusivo nos aplicativos, os motivos mais citados estão relacionados à busca por ganhos melhores e maior flexibilidade de horário, fatores que parecem pesar mais do que a falta de outras oportunidades no mercado formal. Isso sugere que, para uma parcela dos motoristas, a decisão de atuar exclusivamente nos aplicativos é, ao menos em parte, uma escolha motivada por vantagens percebidas na atividade. Ainda assim, a estrutura desse mercado segue dinâmica, refletindo as transformações mais amplas do mercado de trabalho brasileiro nos últimos anos.

### 3.2. Características ocupacionais atuais dos motoristas de aplicativo

Esta seção é dedicada a entender como se dá a relação dos motoristas com o trabalho por aplicativo. A proporção daqueles que trabalham exclusivamente com os aplicativos, quais são os seus vínculos de trabalho fora da plataforma e qual a intenção de continuar trabalhando com as plataformas no futuro. Seguiremos comparando os dados com o estudo anterior, buscando identificar possíveis mudanças nas percepções e perspectivas desses trabalhadores sobre a ocupação.

Podemos observar que cresce, entre os motoristas, aqueles que exercem a atividade com aplicativos junto com outros trabalhos. Isso reforça o quadro anteriormente citado de caráter complementar desta ocupação. Ou seja, uma proporção cada vez maior de pessoas tende a se engajar neste trabalho para complementar a renda advinda de outras fontes.

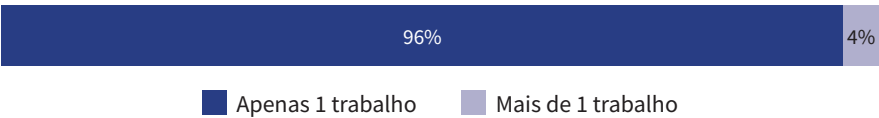
Gráfico 15 - O trabalho com as plataformas é o único ou não (motoristas)



É interessante averiguar a grande diferença observada entre os resultados oriundos do *survey* e os resultados observados na PNAD Contínua do 4º trimestre de 2022. A pergunta correlata, embora realizada de maneira diferente, na pesquisa do IBGE, questiona quantos trabalhos o entrevistado tinha na semana de referência. Nela, mais de 95% dos entrevistados têm apenas 1 trabalho (o

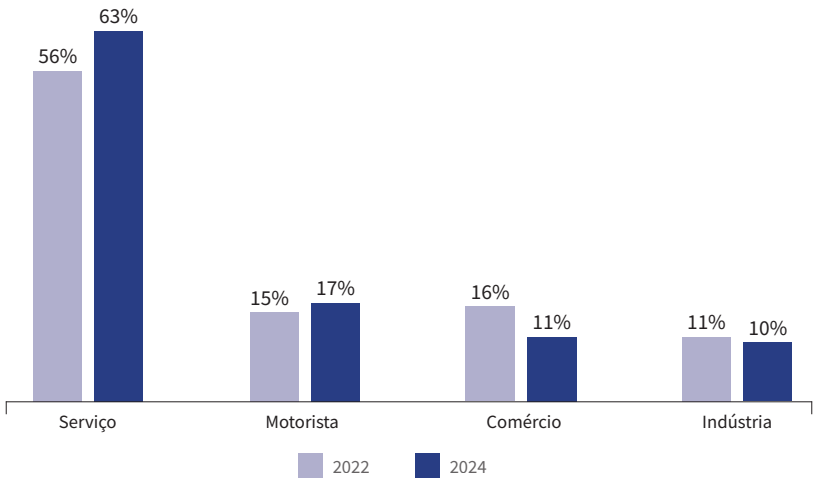
de trabalhar dirigindo com os aplicativos). Mais uma vez, é importante ressaltar as diferenças metodológicas tanto no processo de amostragem, quanto na formulação da pergunta. Além disso, cabe reforçar que o módulo experimental da PNAD foi aplicado somente àqueles trabalhadores que tinham o trabalho com os aplicativos como ocupação principal. No caso do nosso *survey*, estão presentes tanto aqueles que tinham os aplicativos como ocupação principal, como aqueles que tinham as plataformas como ocupação secundária.

Gráfico 16 - **O trabalho com as plataformas é o único ou não (motoristas), PNAD Contínua (4º trimestre, módulo experimental)**



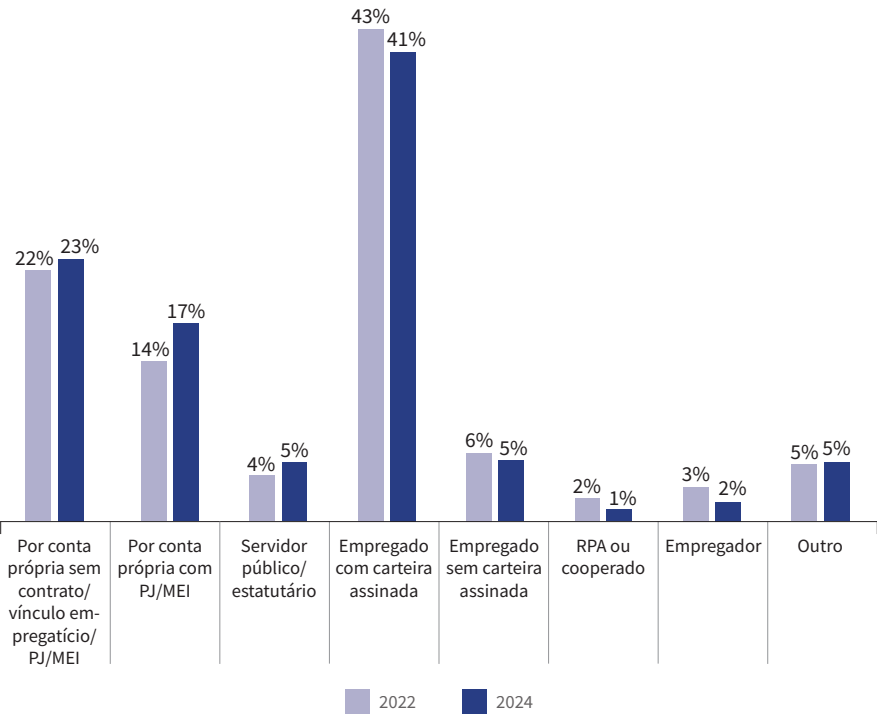
É interessante notar que, considerando o grupo daqueles que têm outro trabalho junto aos aplicativos, mais de 60% estão atuando no setor de serviços. Em segundo lugar, 17% atuam como motorista em outras atividades sem relação com os aplicativos.

Gráfico 17 - **Trabalho complementar ao trabalho com os aplicativos (motoristas)**



No caso dos motoristas que exercem outra atividade profissional, levantou-se informações sobre a condição trabalhista desse outro emprego. A tendência observada em 2022 se manteve em 2024. Ou seja, a maioria deles têm um trabalho com carteira assinada em sua outra ocupação. As variações observadas entre um ano e outro são bem pequenas, de forma que é possível dizer que as características se mantiveram entre 2022 e 2024.

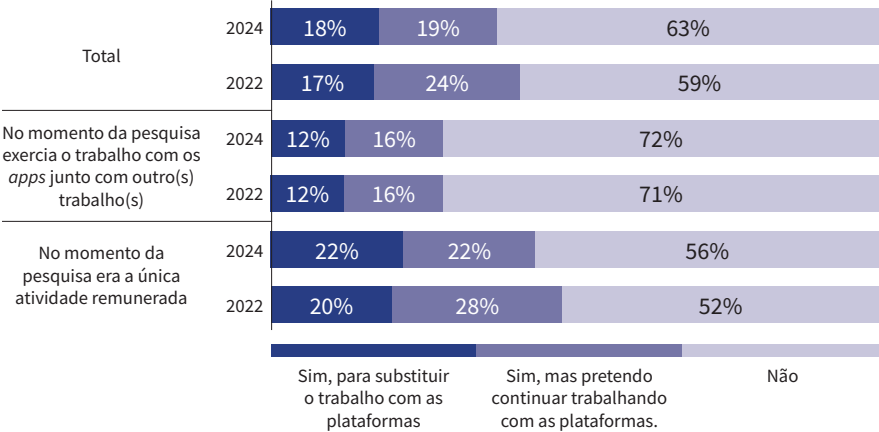
**Gráfico 18 - Vínculo dos motoristas com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas**



Esta pesquisa também buscou entender se os motoristas têm procurado outros trabalhos e, caso estejam fazendo isso, se a intenção é parar de trabalhar com as plataformas. As tendências observadas reproduzem os dados de 2022. De maneira geral, mais de 80% dos motoristas não estão pensando em deixar de trabalhar com os aplicativos. Isso porque 63% deles não estão procurando outra atividade e quase 20% estão fazendo isso sem a intenção de deixar o trabalho com os aplicativos<sup>6</sup>. O grupo com maior desejo de substituir o trabalho com as plataformas é aquele que, no momento da pesquisa, tinha o aplicativo como sua única atividade remunerada (22%).

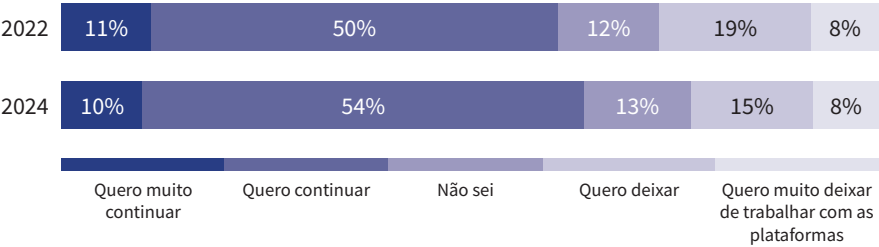
<sup>6</sup> Cabe lembrar que esta pergunta se refere ao momento presente no qual a pesquisa foi aplicada. Ela não se refere a projeções ou expectativas de futuro. Como veremos, nos aprofundamentos qualitativos do estudo, no longo prazo, a avaliação sobre a permanência no trabalho com os aplicativos é bem diferente.

Gráfico 19 - Busca por outras atividades remuneradas x tipo de engajamento cotidiano (motoristas)



De forma geral, os motoristas querem continuar trabalhando com as plataformas. Tanto em 2022 quanto em 2024, mais de 60% dos entrevistados manifestaram o desejo de querer continuar ou querer muito continuar com os aplicativos. No entanto, vale a pena ressaltar que a proporção daqueles que querem deixar de trabalhar como motorista de transporte privado de passageiros com aplicativos teve um leve aumento de 23% para 27% entre as duas edições da pesquisa. Nos minigrupos focais de 2023 e 2024, a maior parte dos motoristas entrevistados também declarou que está se preparando para deixar os aplicativos no médio e longo prazo. Entre as motivações para tal, em ambos os estudos, está a percepção da diminuição dos ganhos e a percepção de que o trabalho por aplicativo não traz estabilidade para garantir rendimentos suficientes na velhice, da qual falaremos mais no estudo temático desse relatório.

Gráfico 20 - Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (motoristas)



Os dados mostram que o trabalho por aplicativo continua sendo uma opção relevante para grande parte dos motoristas, especialmente como fonte complementar de renda. O crescimento do número de trabalhadores que conciliam essa atividade com outros empregos reforça essa característica, com destaque

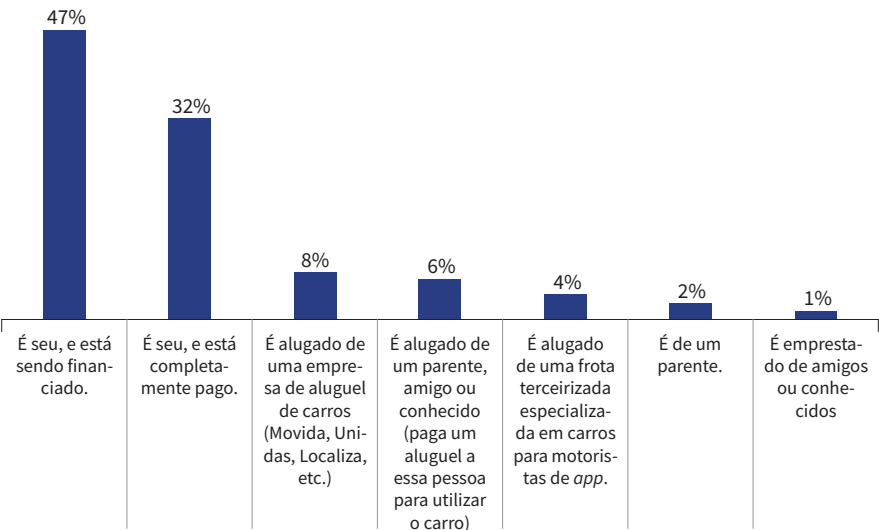
para aqueles que atuam no setor de serviços. Além disso, a manutenção da tendência observada em 2022 indica que o perfil ocupacional desses motoristas tem se mantido relativamente estável, com a maioria possuindo um vínculo formal em sua outra atividade.

Outro ponto relevante é a intenção dos motoristas em permanecer trabalhando com os aplicativos. Embora a maioria ainda manifeste o desejo de continuar, houve um leve aumento na proporção dos que gostariam de deixar essa ocupação. Esse movimento pode refletir mudanças nas condições percebidas da atividade ou novas oportunidades no mercado de trabalho. Ainda assim, a baixa intenção de abandono e a estabilidade na relação dos motoristas com essa modalidade sugerem que o trabalho com aplicativos segue sendo uma alternativa viável para muitos profissionais.

### 3.3. Propriedade do veículo dos motoristas de aplicativo

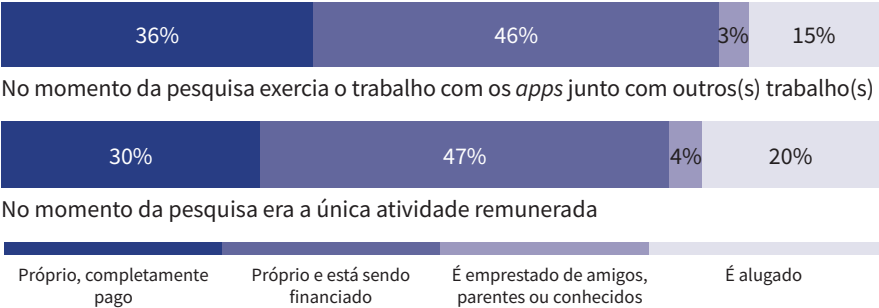
Para a execução do trabalho com os aplicativos, os motoristas precisam ter em seu poder um automóvel, que pode ser próprio ou não. Nesse sentido, há predominância daqueles que tem o veículo dentro de um sistema de financiamento. Um terço dos motoristas são donos do veículo que utilizam em seu trabalho e ele encontra-se quitado.

Gráfico 21 - Propriedade do automóvel utilizado para o trabalho com as plataformas, 2024



Entre os motoristas, vale destacar a relação entre o tipo de posse do veículo e a forma de engajamento com os aplicativos. Os dados indicam que aqueles que trabalham exclusivamente com as plataformas tendem, em maior proporção, a alugar o carro que utilizam. Por outro lado, a parcela de motoristas que possuem um veículo já quitado é menor entre aqueles que se dedicam exclusivamente a essa atividade.

Gráfico 22 - Mecanismo de engajamento (exclusivo ou não) x tipo de posse do veículo (motoristas), 2024

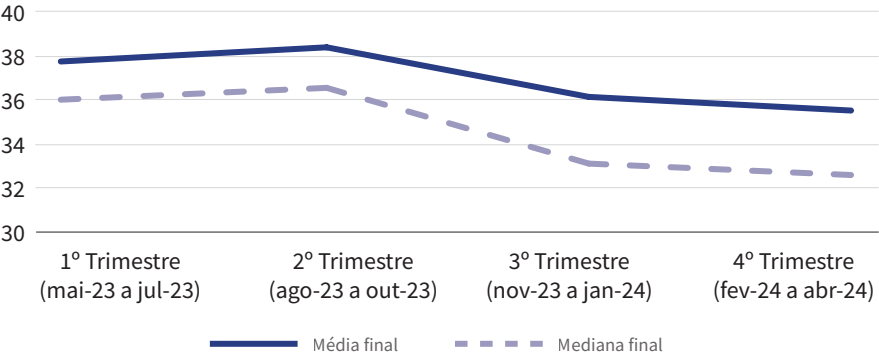


Assim, os dados mostram que, embora esteja crescendo a proporção de motoristas que possuem um veículo totalmente quitado, muitos ainda utilizam automóveis financiados para trabalhar com os aplicativos. Além disso, aqueles que se dedicam exclusivamente a essa atividade apresentam maior tendência a alugar os veículos, enquanto a posse de um carro próprio e quitado é mais comum entre os que conciliam os aplicativos com outras ocupações.

3.4. Jornada de viagens dos motoristas de aplicativos

Para analisar a jornada de viagens e o engajamento com os aplicativos , foi solicitado às empresas que fornecessem os dados de dias médios de engajamento por trimestre entre maio de 2023 e abril de 2024. A média de dias engajados por trimestre é de 37, o que equivale a 3,08 dias por semana (considerando 12 semanas por trimestre). Vale lembrar que este é um trabalho cuja dinâmica de engajamento pode variar bastante, tendo pessoas que trabalham mais dias na semana e pessoas que trabalham menos. Estes dados estão bastante próximos ao que mostrou a pesquisa de 2022, quando, para o período correlato (entre 2021 e 2022), a média de dias trabalhados por trimestre foi de 37 e, por semana, de 3,25.

Gráfico 23 - Número médio de dias engajados por trimestre (motoristas)



Embora esse dado já ofereça uma noção das características de engajamento, é importante considerar que essa atividade apresenta uma alta rotatividade. Muitos motoristas ingressam e deixam o trabalho ao longo de cada trimestre. Por isso, foi solicitado às empresas que fornecessem a mesma informação, mas considerando apenas os motoristas que realizaram pelo menos uma viagem em todos os meses do trimestre. Dessa forma, seria possível obter uma estimativa mais precisa do número médio de dias trabalhados no período, eliminando a influência daqueles que abandonaram a atividade antes de seu término.

Assim como a pesquisa de 2022, o resultado mostra que a mediana está acima da média, ou seja, provavelmente temos, por um lado, um grande volume de pessoas que trabalha poucos dias por semana, influenciando para que a média fique baixa e, de outro, um volume significativo de trabalhadores com número mais alto de dias trabalhados com os aplicativos, jogando a mediana para cima. Isso é coerente com o que encontramos nas pesquisas qualitativas de 2023 e 2024, na qual coletamos uma descrição de jornadas de trabalhadores mais frequentes, com cerca de 6 dias, e que se dedicam exclusivamente às plataformas.

*O meu caso, eu só não rodo 2ª e 3ª porque aqui são muito ruins de chamada esses dias. Então, às vezes eu tenho que esperar muito e realmente não tem ninguém chamando, então prefiro não rodar esses dias (Motorista, 2023).*

*Como é que é minha folga? Eu pego aí vamos supor, de segunda a domingo, eu tento tirar o sábado ou domingo para mim, mas nem sempre é possível assim, mas eu me esforço, tirar um dia da semana sendo o sábado ou domingo é que domingo aqui em Porto Alegre, pelo menos é um dos melhores dias que tem para trabalhar, domingo aqui, trânsito tranquilo e corrida um dinâmico é o dia inteiro (Motorista, 2023).*

*Terças e quintas ou só terça, normalmente acaba sendo só um dia na semana, mas dependendo da situação, eu chego a ficar nesses 2 dias, no geral, eu trabalho 6 dias na semana, eu já trabalhei mais de 12 horas dentro do carro em todos os dias da semana, mas eu estava perdendo muita qualidade de vida (Motorista, 2023).*

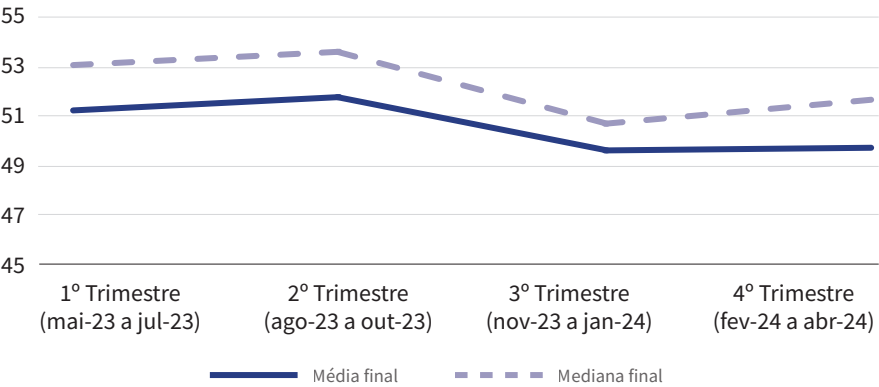
*Eu trabalho dez horas por dia, seis dias por semana. Mas quando eu vou fazer alguma coisa, eu aumento ou diminuo o meu período (Motorista, 2024).*

*Eu me organizo para minhas metas, minhas coisas, para trabalhar de segunda a sexta. Só que daí, ou quando eu quero muito alguma outra coisa, assim, que está fora dos planos, ou quando eu realmente não tenho nenhum compromisso, alguma coisa, eu trabalho sábado e domingo também (Motorista, 2024).*

*Eu trabalho tipo 6 dias. E, por mais que dê dinheiro, eu não gosto de trabalhar domingo. [...] e se depender do sábado também, eu também não vou. Se a semana foi boa, vamos dizer, fiz ali 500, 600, todos os dias, de segunda a sexta, eu nem olho para o aplicativo no sábado (Motorista, 2024).*

Assim, enquanto os que trabalham muitos dias puxam a mediana para cima, aqueles que trabalham menos dias tendem a colocar a média para baixo. Nesse caso, a média entre os trimestres é de 51 dias trabalhados, muito próxima à média encontrada na pesquisa anterior (50 dias). O que resulta, neste caso, numa média de 4,2 dias trabalhados por semana, considerando que cada trimestre tem, em média 12 semanas.

**Gráfico 24 - Número médio de dias engajados pelos motoristas, por trimestre, levando em consideração somente aqueles que tiveram viagens em todos os meses que compõem o trimestre**



Para analisar a quantidade de horas que os motoristas dedicam às viagens realizadas por meio dos aplicativos, utilizamos principalmente os registros administrativos fornecidos pelas empresas associadas à AMOBITEC. Complementamos essa análise com dados do *survey*, pois, embora os registros administrativos sejam mais precisos, eles possuem limitações. Já o *survey*, apesar de essencial para entender o impacto dessa atividade na vida dos motoristas e entregadores, pode apresentar imprecisões em informações desse tipo.

Além disso, apresentamos uma tabela que considera diferentes cenários de tempo sem corrida, estimando 10%, 20% e 30% desse período. Isso permite calcular as jornadas totais mais prováveis, ou seja, o tempo que os motoristas permaneceram logados no aplicativo por semana, independentemente de estarem em uma corrida. É importante destacar que esses valores não incluem momentos em que os motoristas desligam os aplicativos para realizar pausas, como intervalos para refeições, descanso ou atividades pessoais.

A escolha de estimar o tempo sem corridas em faixas, se justifica pela complexidade desse dado, já que a flexibilidade do trabalho por aplicativo gera comportamentos bastante variados entre os motoristas. Como observado nas pesquisas qualitativas de 2023 e 2024, diversos fatores influenciam esse tempo, como critérios individuais para aceitação de corridas, número de aplicativos utilizados simultaneamente, momento em que o entrevistado considera que começa o seu turno de trabalho e períodos em que os motoristas permanecem logados, mas ocupados com outras atividades.

*Eu não desligo ela [aplicativo de transporte de passageiros] o tempo todo, sempre deixo ela ali no cantinho e, mas é muito difícil tocar uma corrida que vale a pena, é, mais para tirar de uma localização ruim (Motorista, 2023).*

*Eu não costumo ficar escolhendo muito corrida não, eu bato o olho na hora que chama a corrida, eu consigo ler rápido o bairro para onde eu vou, quantos quilômetros de deslocamento e quantos quilômetros da viagem, aí se tiver valendo perto de dois reais o quilometro, se estiver compensando esse valor, geralmente eu aceito (...) a não ser que seja um deslocamento muito absurdo aí eu não aceito e eu tenho que esperar a próxima corrida, nesse tempo de espera eu encosto o carro aonde eu estiver, procuro sempre uma sombra obviamente, porque não sei quanto tempo vai levar para próxima corrida, não costuma demorar muito (Motorista, 2023).*

*Eu considero assim que eu saio para [cidade vizinha que trabalha] mesmo, então acho que uns 30 ou 40 minutos antes eu ligo o aplicativo (Motorista, 2023).*

*Eu fico online de dentro do meu prédio e, normalmente, eu nem preciso sair na rua (Motorista, 2023). A gente liga o aplicativo na porta de casa e aí quando não, dentro da garagem ou dentro da sala, liga o aplicativo, chamou a gente já sai com o carro e pneu que voa, passageiro (Motorista, 2023).*

*Deixo ligado aí vou avaliando as corridas porque tem corrida que não compensa fazer. Então quando toca aquela corrida, eu tento tomar um café mais rápido e já corro para fazer, quando nesse horário, que dá uma caída, eu paro num posto onde tem a maioria dos lugares para tomar um café (Motorista, 2023).*

Por fim, vale ressaltar que, na tabela apresentada, o “Tempo médio em corrida” refere-se ao intervalo entre o aceite da corrida pelo motorista e sua finalização no aplicativo. Já a “Jornada média total semanal”, que inclui diferentes cenários de tempo sem corridas, não considera o período em que o motorista está nas ruas, mas com os aplicativos desligados.

**Tabela 4 - Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos motoristas e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas**

| Motoristas (mês) |       |         |                                  | Tempo médio semanal considerando % de tempo sem viagem: |     |     |
|------------------|-------|---------|----------------------------------|---------------------------------------------------------|-----|-----|
| Mês              | Média | Mediana | Tempo médio em viagem por semana | 10%                                                     | 20% | 30% |
| mai/23           | 86    | 65      | 19                               | 21                                                      | 23  | 25  |
| jun/23           | 84    | 64      | 20                               | 22                                                      | 24  | 26  |
| jul/23           | 85    | 64      | 19                               | 21                                                      | 23  | 25  |
| ago/23           | 87    | 65      | 20                               | 22                                                      | 23  | 25  |
| set/23           | 86    | 64      | 20                               | 22                                                      | 24  | 26  |
| out/23           | 87    | 65      | 20                               | 22                                                      | 24  | 26  |
| nov/23           | 87    | 65      | 20                               | 22                                                      | 24  | 27  |
| dez/23           | 93    | 69      | 21                               | 23                                                      | 25  | 27  |
| jan/24           | 76    | 53      | 17                               | 19                                                      | 21  | 22  |
| fev/24           | 79    | 57      | 20                               | 22                                                      | 24  | 26  |
| mar/24           | 88    | 64      | 20                               | 22                                                      | 24  | 26  |
| abr/24           | 84    | 60      | 20                               | 21                                                      | 23  | 25  |

Gráfico 25 - Média e mediana de horas dos motoristas, por mês, em corrida, 2024

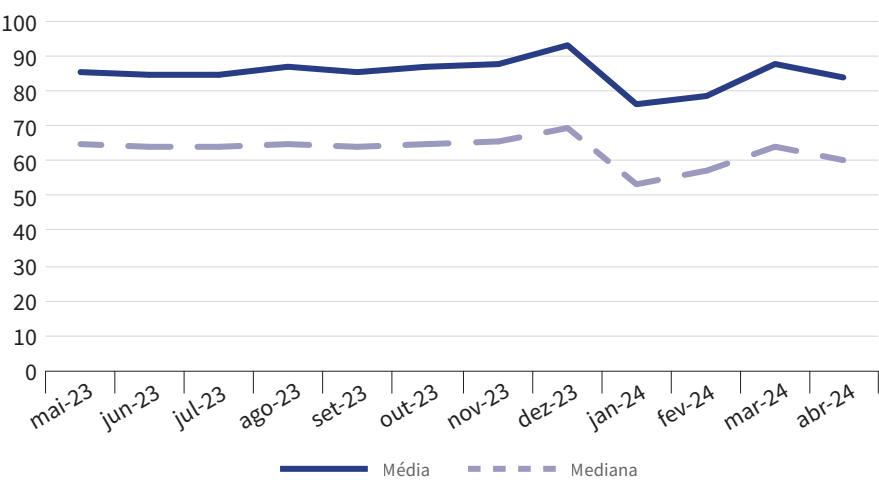
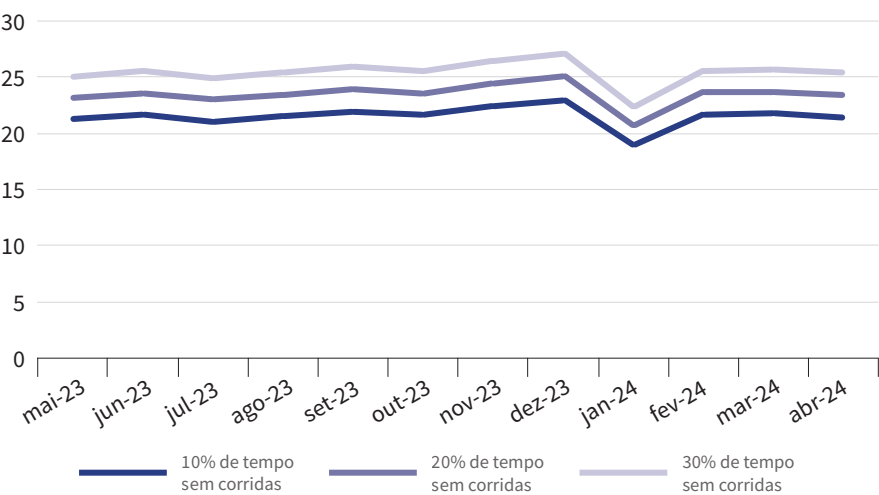


Gráfico 26 - Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo, mediante 3 cenários de tempo sem corridas (motoristas), 2024



É importante lembrar que 42% dos motoristas têm outros trabalhos. Ou seja, estão contabilizados nos dados de “Horas em corrida” tanto pessoas que trabalham poucos dias por semana e/ou poucas horas por dia com os aplicativos, quanto pessoas que têm nessa atividade seu ganha-pão principal, performando jornadas mais extensas.

Essa é uma questão importante, pois, dada a multiplicidade de arranjos possíveis, é mais difícil encontrar uma “jornada padrão” entre os trabalhadores que atuam com as plataformas.

Nesse sentido, foi solicitado que os entrevistados dessem uma nota de 1 a 5 para o quanto sua rotina de trabalho com os aplicativos variou nos últimos 3 meses antes da pesquisa, tanto em horas trabalhadas por dia, como em dias trabalhados por semana. A nota 1 representa que a variação é nula e a nota 5 é a representação que ela varia muito. A tabela abaixo nos mostra que há uma variação considerável para boa parte dos motoristas. Mais de 40% deles diz que os dias trabalhados por semana e as horas logadas variaram bastante. Por outro lado, o contingente de motoristas que percebem uma jornada de trabalho mais regular também é bastante expressivo. Assim, outra fração de quase 40% indica que os dias trabalhados por semana e as horas logadas nos aplicativos variaram bem pouco nos 3 meses anteriores à pesquisa.

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

| Percepção dos motoristas quanto à variação do tempo de trabalho com os aplicativos | Dias logados | Horas trabalhadas |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|
| Média da nota de variação (1 a 5)                                                  | 3,1          | 3,1               |
| % que deu nota 4 ou 5                                                              | 43%          | 42%               |
| % que deu nota 1 ou 2                                                              | 38%          | 39%               |

A análise dos dados de engajamento dos motoristas com os aplicativos ao longo do tempo revela um padrão de variação considerável na jornada de trabalho. Em média, os motoristas atuam cerca de 3 dias por semana, mas esse número sobe para 4,2 dias quando se considera apenas aqueles que realizaram viagens em todos os meses do trimestre que compõem a análise. Além disso, os dados mostram que a jornada de trabalho varia significativamente entre os motoristas, com alguns realizando poucas horas ou dias de trabalho, enquanto outros têm uma dedicação mais intensa. A estimativa do tempo sem corridas reforça essa diversidade de comportamento, refletindo a flexibilidade da atividade. Por fim, a percepção dos motoristas sobre a variação da sua carga de trabalho é dividida: enquanto mais de 40% apontam grandes oscilações na rotina, uma parcela semelhante percebe estabilidade no volume de trabalho com os aplicativos. Isso demonstra que não há um padrão único de jornada entre os trabalhadores, mas sim, diferentes formas de engajamento de acordo com suas necessidades e estratégias individuais.

### 3.5. Cotidiano de trabalho dos motoristas com os aplicativos

Um aspecto importante do trabalho dos motoristas é a estratégia para a manutenção de seu bem-estar. Pausas para comer, descansar, ir ao banheiro ou abastecer são parte do cotidiano desses trabalhadores. Entender a frequência com que os motoristas fecham o aplicativo - e se realmente conseguem se desligar do trabalho nesses momentos - ajuda a avaliar a qualidade dessas pausas.

As respostas apresentam uma tendência bastante parecida com os dados obtidos na pesquisa de 2022. Assim, os motoristas costumam desligar o aplicativo para comer. Para ir ao banheiro, mais da metade desliga o celular, quase um terço mantém o aplicativo ativo, e pouco mais de 10% não faz essa pausa durante a jornada. Metade dos motoristas entrevistados desliga o celular para descansar e, quase metade afirma não parar para descansar durante o período em que está trabalhando com os aplicativos. Vale ressaltar que a ausência de paradas pode estar relacionada a fatores como: jornadas mais curtas, programadas para terminar antes da necessidade de pausa, ou situações em que os motoristas não encontram onde estacionar para fazer essas paradas. Na pesquisa qualitativa de 2023 e 2024, motoristas mencionaram fazer pausas apenas para utilizar o banheiro e almoçar. Em ambas as pesquisas, apareceu a dificuldade de parar para ir ao banheiro durante o trabalho. Isso foi marcado especialmente entre as mulheres, que mencionaram a importância de se constituir centros de apoio para seu trabalho na cidade. Vale mencionar que esse é um achado desta pesquisa, haja vista que essa dificuldade e a busca por centros de apoio por motoristas não foram identificadas nos grupos de trabalho de discussão da regulamentação em 2023<sup>7</sup>.

*Pois é, se eu estiver em um local que tem um banheiro próximo, paro, desligo o aplicativo, vou lá, uso o banheiro e uso de vez quando, se não tiver, de repente você cai em um bairro que não dá, que não tem um supermercado próximo, não tem um posto próximo, a gente que é homem, a gente procura um local mais escondido e apesar de que é o que geralmente a gente faz na rua. (...), mas é muito difícil também de usar, porque não sei se o meu organismo já habitou ou já se acostumou, me dá muita pouca vontade mesmo de ir ao banheiro nesse período entre 13:00 até a hora que eu chego em casa [20:00], parece que o organismo reconhece e eu sinto muita pouca vontade, muita pouca necessidade disso na verdade (Motorista, 2023).*

*Eu faço paradas para fazer xixi e eu costumo, se eu estiver muito distante de uma região que eu sei onde tem um banheiro bacana que é geralmente dentro de supermercado ou aquele posto Select da vida, aí eu desligo o aplicativo para conseguir chegar lá, porque às vezes vem uma corrida atrás da outra que aí você não tem essa oportunidade e aí por muito tempo a bexiga dói demais, é terrível (Motorista mulher, 2023).*

---

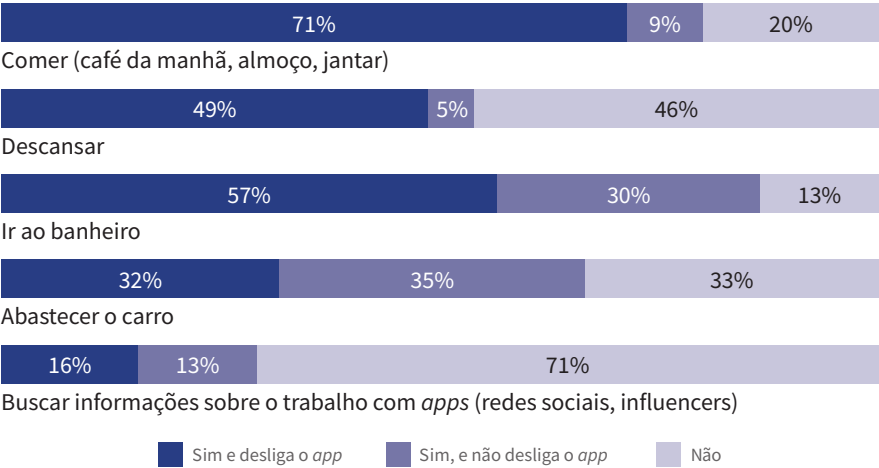
**7** Aqui, vale a pena mencionar que as empresas possuem escritórios de atendimento físico em diversas cidades, além de programas de parcerias com estabelecimentos como supermercados e postos de combustível. As visões externadas na pesquisa qualitativa indicam possível carência de oferta ou desconhecimento sobre a existência desses locais que servem de pontos de apoio.

*Eu acho que deveria ter centros de apoio pelas cidades para nós, mulheres. Porque para ir no banheiro não é uma coisa muito legal, a gente acaba tendo... um apoio pouco, porque se você for olhar, por exemplo, [plataforma de entregas], meu primo faz [plataforma de entregas], tem centros de apoio por São Paulo onde eles conseguem carregar o telefone, ir no banheiro, sei lá, tomar uma água. E eu acho que isso seria uma coisa que seria muito legal. Para nós, mulheres, ter que procurar um banheiro adequado, às vezes, não é muito fácil (Motorista mulher, 2024).*

*Tem que saber administrar várias coisas para dar certo, sabe, é sobreviver na selva, porque está afastado de casa e esses imprevistos podem surgir e a gente tem que saber resolver, tipo, precisar urinar. Ou está na hora do almoço, será que está próximo de um bairro que tem um restaurante que vende um pf, porque tem locais que não tem nada, então tudo isso a gente tem que estar pensando (Motorista, 2023).*

Além disso, perguntamos também se o motorista tem o hábito de buscar informações sobre seu trabalho na internet (em redes sociais, grupos de mensagem etc.). É interessante notar que quase 30% deles buscam informações sobre o seu trabalho. Esse dado pode ser importante, pois pode estar apontando para articulações espontâneas por parte desses trabalhadores para lidarem com questões do dia a dia na rua: segurança viária, segurança pública, regiões com melhores oportunidades de corrida, regiões com maior tráfego etc.

**Gráfico 27 - Hábitos de pausa no cotidiano dos motoristas no seu dia a dia em relação ao trabalho com os aplicativos**

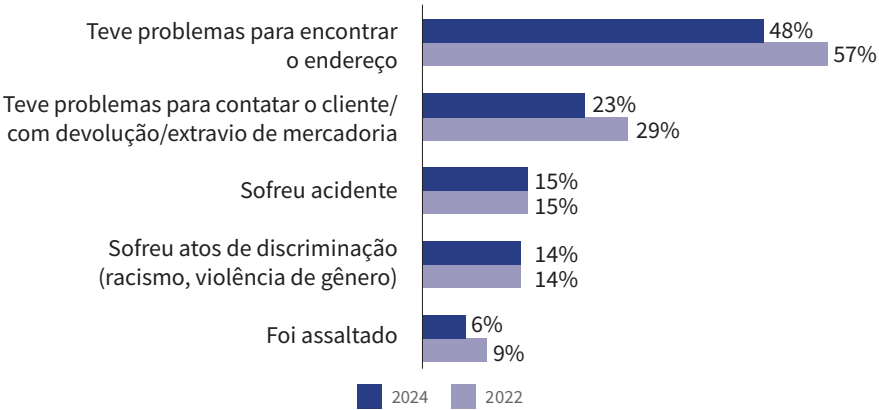


O *survey* também investigou a ocorrência de diferentes situações enfrentadas pelos motoristas enquanto dirigiam para os aplicativos nos últimos 3 meses anteriores à pesquisa. Isso foi feito com o intuito de compreender desafios que impactem sua experiência, independentemente de estarem diretamente ligados ao trabalho com as plataformas. O problema mais relatado, mencionado por mais da metade dos motoristas, foi a dificuldade de encontrar o endereço de partida ou de destino da corrida. Em seguida, mais de 20% apontaram dificuldades para entrar em contato com o cliente.

Esses desafios podem ter diversas origens, como informações incorretas inseridas pelo passageiro, falhas de conexão com a rede móvel, áreas sem cobertura de GPS ou até mudanças viárias não refletidas nos mapas. Além disso, algumas situações chamam atenção do ponto de vista das políticas públicas urbanas. Por exemplo, no período analisado, 15% dos motoristas relataram envolvimento em acidentes de trânsito, 14% declararam ter sofrido discriminação e 6%, assaltos. As ocorrências de trânsito também foram relatadas nas entrevistas com motoristas nas pesquisas de 2023 e 2024. Em 2024, aprofundamos nossa investigação sobre estratégias adotadas após sinistros. A maioria dos casos relatados envolveu ocorrências leves, sem traumas graves para os entrevistados. Metade dos motoristas teve cobertura de seguro - seja do próprio aplicativo, seja da outra parte envolvida - e permaneceu aguardando a liberação do veículo ou o pagamento mensal para cobrir seus rendimentos antes de retomar as atividades. A outra metade recorreu a reservas emergenciais, ajuda familiar ou mesmo ao aluguel de veículos para se manter financeiramente após o sinistro antes de voltar a trabalhar.

Quando analisamos os dados comparativos com a pesquisa de 2022, verificamos que a tendência da incidência dessas questões permanece a mesma. Vale ressaltar que os problemas de localização de endereço tiveram uma queda bastante expressiva entre as duas edições da pesquisa, com quase 10 pontos percentuais. Além disso, destaca-se a queda de 6 pontos percentuais daqueles que encontraram problemas em contatar o cliente.

**Gráfico 28 - Ocorrências com motoristas nos últimos três meses durante o trabalho com os aplicativos**



Também buscamos compreender quais aspectos os motoristas consideram mais vantajosos em seu trabalho com os aplicativos. Entre os principais fatores destacados, estão a flexibilidade, a autonomia, a remuneração e a ausência de um chefe. Ao analisar o total de menções, independentemente da ordem de prioridade, observamos que 74% dos motoristas citaram a possibilidade de escolher seus dias e horários de trabalho, 37% destacaram a vantagem de não ter um chefe e 34% mencionaram os ganhos financeiros como um dos principais atrativos. Vale mencionar que o padrão de respostas está bastante alinhado com o que foi observado na última edição do estudo, o que parece consolidar algumas percepções desses trabalhadores sobre esta atividade. Na pesquisa qualitativa, os ganhos e a flexibilidade de construção da própria jornada de trabalho são as principais vantagens mencionados pelos entrevistados. Também foram citados como motivações o trabalho em si, o contato com pessoas e o prazer em dirigir - já que a atividade envolve percorrer a cidade. Vale ainda destacar que, no que diz respeito aos ganhos, parte das falas mencionou o “vício” de se pegar corridas, de estender a jornada, ir além das metas porque se está “em um dia bom”, como mostram as citações abaixo.

*A gente tem a liberdade de escolher. Olha, agora eu não vou trabalhar. Daqui a pouco eu vou: “ah, eu quero trabalhar de manhã cedo”. Eu, por exemplo, eu levanto super cedo, trabalho um pouco de manhã cedo, pego ali aquela coisa, paro, faço o que eu quero fazer naquele horário ali que tá morto mesmo, eu faço as minhas coisas pessoais, depois mais tarde eu volto a trabalhar. Tem uma festa para ir, eu vou na festa e trabalho no outro dia, compenso. Eu não tenho que dar satisfação para ninguém (Motorista mulher, 2024).*

*Então, eu gosto de [EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS] porque para mim é quase uma terapia, né? (...) Pelo fato de a gente estar toda hora com uma pessoa diferente, conversando assuntos diferentes. E isso que me chamou mais atenção no trabalho (Motorista, 2024).*

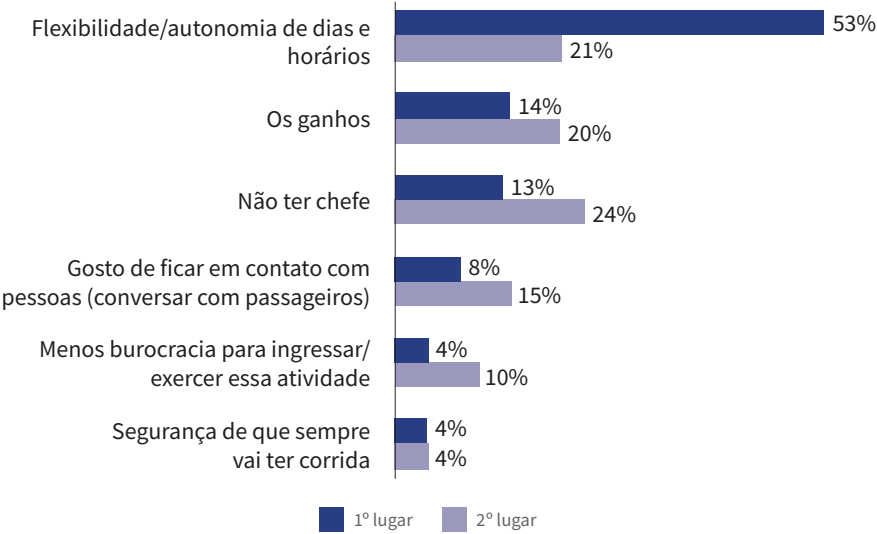
*Eu gosto muito de estar na rua, né, de poder ver o dia, enfim, ver o sol, enfim, a chuva, o que for, não estar preso. O horário, você tem a questão que você pode fazer o seu horário, mais flexível (Motorista, 2024).*

*Ganhar dinheiro é viciante. A gente tá ganhando bem, tá dando certo, a gente fica: “ah, eu não vou parar agora, não. Só mais meia hora” (Motorista mulher, 2024).*

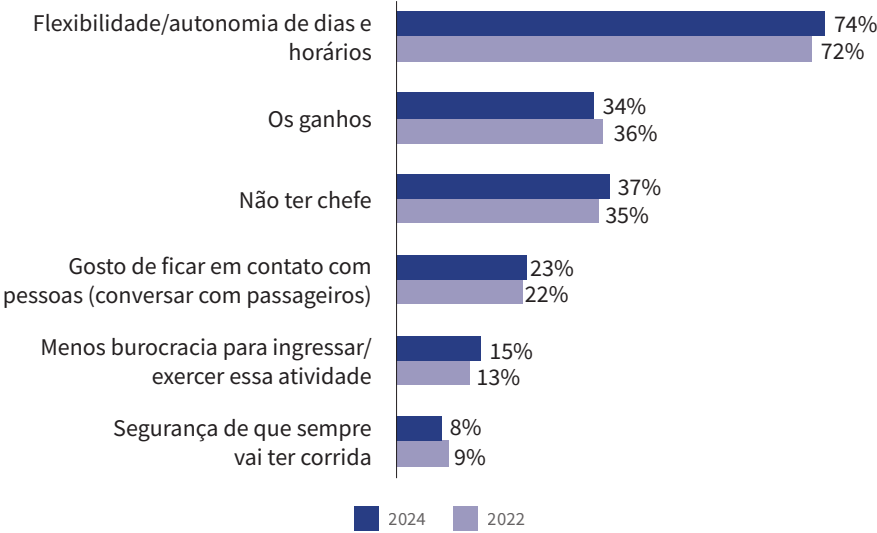
*Por exemplo: “ó, é oito horas da noite, eu vou parar”, eu tenho que desligar o aplicativo. Daí, aparece uma*

*corrida boa, uma dinâmica boa: “ah, é só essa corrida! Não vou perder essa corrida, depois eu paro”, e quando você vê já passou mais duas horas, e tu continua aí trabalhando (Motorista mulher, 2024).*

**Gráfico 29 - Principais vantagens de se trabalhar com os aplicativos (motoristas)**



**Gráfico 30 - Principais vantagens de se trabalhar com os aplicativos (motoristas – comparação entre as edições da pesquisa)**

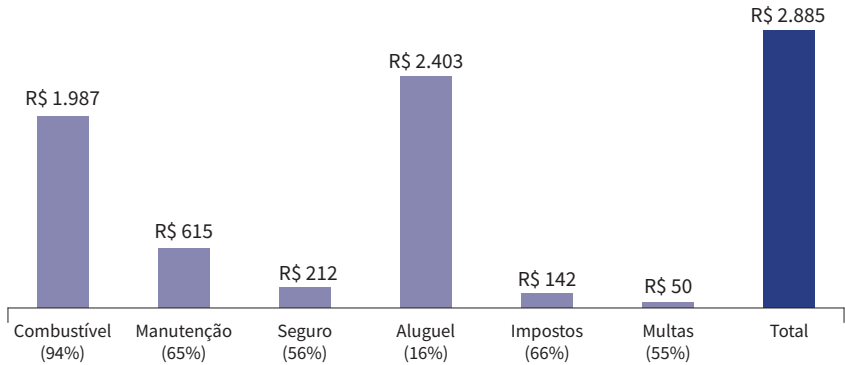


Os dados analisados reforçam que o trabalho dos motoristas de aplicativo apresenta desafios e vantagens que se mantêm relativamente estáveis ao longo do tempo. As dificuldades enfrentadas no dia a dia, como problemas de localização e contato com clientes, ainda são relevantes, mas algumas delas, como a dificuldade em encontrar endereços, mostram sinais de melhora. Por outro lado, a flexibilidade, a autonomia e a possibilidade de ganhos continuam sendo os principais atrativos da atividade. Além disso, os hábitos de pausa e a busca por informações sobre o trabalho indicam que os motoristas adotam estratégias para lidar com as demandas da profissão, seja para preservar seu bem-estar, seja para otimizar sua atuação nas ruas. Esses elementos evidenciam a complexidade dessa ocupação e a necessidade de qualificar o debate público de modo a compreender tanto os desafios enfrentados, quanto os aspectos que tornam esse trabalho atraente para muitos profissionais.

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

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

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



Entre os motoristas que trabalham exclusivamente com as plataformas, os gastos mensais declarados giram em torno de R\$ 3.140. Já aqueles que utilizam os aplicativos como uma atividade complementar a outras fontes de renda reportam uma despesa média de R\$ 2.530 por mês com o automóvel. Vale reforçar

que, embora tenham sido orientados a considerar apenas os custos relacionados ao trabalho com os aplicativos, essa separação pode ser difícil de calcular com precisão. Assim, é possível que parte dos gastos associados ao uso pessoal do veículo também seja incluída nas estimativas fornecidas pelos entrevistados. Vale ressaltar que, não existem grandes diferenças observadas nos gastos para manter o veículo entre as grandes regiões.

Por fim, destaca-se que os custos para manter o veículo aumentaram entre 2022 e 2024. A tabela abaixo está com os valores atualizados para novembro de 2024 (data de fechamento do *survey*). De forma geral, os custos aumentaram em 5%. Fica evidente o aumento de 27% nos valores de manutenção e 15% no valor de impostos. Apesar da redução nos custos de combustível (7%) e de multas (5%), o saldo ainda foi crescente. Isso é um problema, pois, como veremos, embora os motoristas tenham obtido um aumento real de 5% na remuneração média, grande parte deste ganho é absorvido pelos custos crescentes de manutenção do veículo.

Tabela 6 - Custos para manter o veículo entre 2022 e 2024

| Motorista         | Custos 2022 <sup>a</sup> | Custos 2024 | Saldos |
|-------------------|--------------------------|-------------|--------|
| Combustível       | R\$ 2.140                | R\$ 1.987   | -7%    |
| Manutenção        | R\$ 486                  | R\$ 615     | 27%    |
| Seguro            | R\$ 202                  | R\$ 212     | 5%     |
| Aluguel           | R\$ 2.153                | R\$ 2.403   | 12%    |
| Imposto           | R\$ 123                  | R\$ 142     | 15%    |
| Multas            | R\$ 53                   | R\$ 50      | -5%    |
| Custo médio total | R\$ 2.746                | R\$ 2.885   | 5%     |

Na pesquisa qualitativa de 2024, tivemos diferentes relatos dos motoristas sobre o custo ter aumentado, especialmente na manutenção do carro. Como mostra uma das citações abaixo, a mudança de valor é recente, e não foi percebido um aumento efetivo dos pagamentos por corrida que cubra estes custos. A manutenção de carro aparece, inclusive, entre as demandas de benefícios potenciais que as plataformas poderiam subsidiar ou facilitar o pagamento dos motoristas, como também mostra uma das citações abaixo.

*Uma questão que eu acho muito pesado é a manutenção do carro. Então, às vezes, você está indo bem, você começa a planejar algo na parte financeira... inevitavelmente é uma máquina, né? Estraga e a manutenção geralmente é bem cara, né? Então, isso é o que mais me pega, assim, sabe? A manutenção do carro e, claro, né? O combustível (Motorista, 2024).*

8 Atualizado pelo IPCA de nov/2024

*A manutenção de carro, tudo aumentou, correto? Tudo aumentou. E, hoje, aqui em [capital da região norte], eu não sei nas outras cidades, mas aqui em [capital da região norte] tem certos horários, tem corridas no carro de R\$ 5,60. Cinco reais e sessenta centavos para o cara rodar 4km. Isso é só a corrida. Fora para buscar o passageiro. Isso para mim é roer osso. Se você botar na ponta do lápis, não dá 70 centavos o quilômetro. Eu fui trocar uma bomba, uma boia do meu carro, boia de combustível. Eu paguei 40 reais, há uns 7 meses atrás. Hoje, eu fui comprar novamente 126. E a corrida de 5 continua (Motorista, 2024).*

*Eu acho que o benefício que nós poderíamos ter, que era mais urgente para a gente, é justamente para a nossa ferramenta de trabalho que é o carro. (...) eu acho que a plataforma tem condição ... até porque ela consegue acompanhá-lo tanto que a gente roda por dia, ela poderia ter um plano de ajuda na manutenção do carro. Porque todo mundo aqui tem que trocar a pastilha do freio, todo mundo tem que ter a questão de bombas de combustível, do óleo, essas coisas. [A plataforma] tem um interesse muito grande que você tem aquele carro ali em condições. Ela avalia a gente de acordo com a avaliação do nosso cliente, pela limpeza, pela manutenção, por uma série de coisas, e ela não faz absolutamente nada em relação ao veículo. Ela sequer aventa a possibilidade de você ter, sei lá, uma loja que você possa comprar as peças mais baratas, um sistema, por exemplo. (...) [ou de] um plano em que você tem, por exemplo, descontado do que você recebe da plataforma para pagar peça mecânica, por exemplo, alguma coisa que facilite a vida da gente, entendeu? (Motorista, 2024).*

Diante desses dados, fica evidente que os custos para manter um veículo têm um impacto significativo no orçamento dos motoristas de aplicativo, especialmente em um contexto de aumento de preços. Embora a separação entre os gastos exclusivamente ligados ao trabalho e aqueles referentes ao uso pessoal do automóvel seja desafiadora, a análise permite um panorama geral das despesas envolvidas nessa atividade. O aumento nos custos operacionais entre 2022 e 2024 é algo delicado e, nesse sentido, merece atenção da sociedade de forma mais ampla, tanto do governo, como de empresas e de trabalhadores, na busca de soluções conjuntas para mitigar eventuais danos decorrentes desta situação aos motoristas.

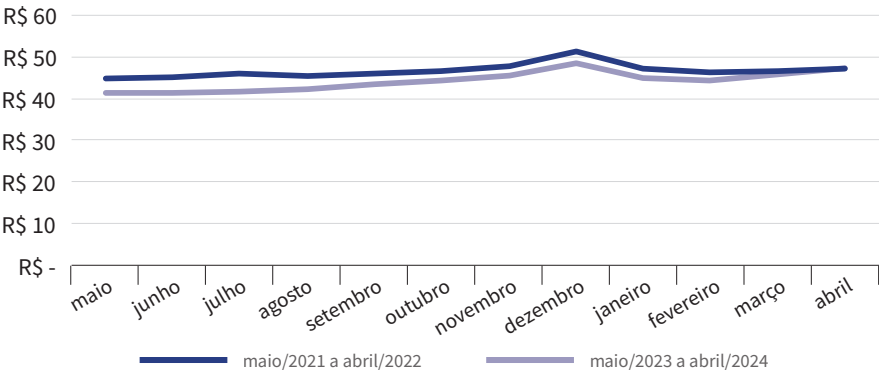
### 3.7. Rendimentos do trabalho com aplicativo (motoristas)

Para analisar os rendimentos do trabalho por aplicativo, utilizamos inicialmente os registros administrativos disponibilizados pelas empresas da AMOBITEC. Ao examinarmos a renda média por hora dos motoristas, considerando os ganhos das corridas (incluindo promoções, incentivos e gorjetas, já descontadas as taxas dos aplicativos), observamos uma variação entre pouco mais de R\$ 45,00 e R\$ 51,00, com uma média mensal de R\$ 47,00. O maior aumento da série foi observado entre novembro e dezembro de 2024, quando o saldo da média de remuneração por hora em corrida foi positivo de 8%. A maior queda foi registrada no mês seguinte, de 9% entre dezembro e janeiro.

Considerando os valores mensais entre maio de 2021 e abril de 2022 (primeira edição da pesquisa) e, entre maio de 2023 e abril de 2024 (edição atual), atualizando pelo IPCA de outubro de 2024, identificamos que houve um aumento real de 5,4% na remuneração por hora em corrida desses trabalhadores entre o primeiro e o segundo período. Isso pode estar associado a programas de melhoria de remuneração, gorjetas e incentivos, por parte das empresas, mas também pode estar associado a movimentações no próprio mercado das corridas, cuja dinâmica pode favorecer o surgimento de corridas com melhores remunerações.

Além disso, cabe lembrar que, segundo a PNAD Contínua (IBGE) a taxa de desocupação<sup>9</sup> no primeiro trimestre de 2022 era de 9,3% e esse dado caiu para 7,9% no primeiro trimestre de 2024. Isso sugere um cenário em que, no período, há mais pessoas empregadas, maior poder de consumo para viagens e maior demanda por corridas - elevando os preços e, consequentemente, os ganhos dos motoristas. Ou seja, o aumento observado pode estar associado a uma confluência de fatores e, independentemente de quais são os principais para puxar esse movimento, resultam em um quadro positivo na comparação da linha do tempo.

Gráfico 32 - **Rendimento médio por hora em corrida dos motoristas comparando as duas edições da pesquisa (atualizado pelo IPCA de out/2024)**

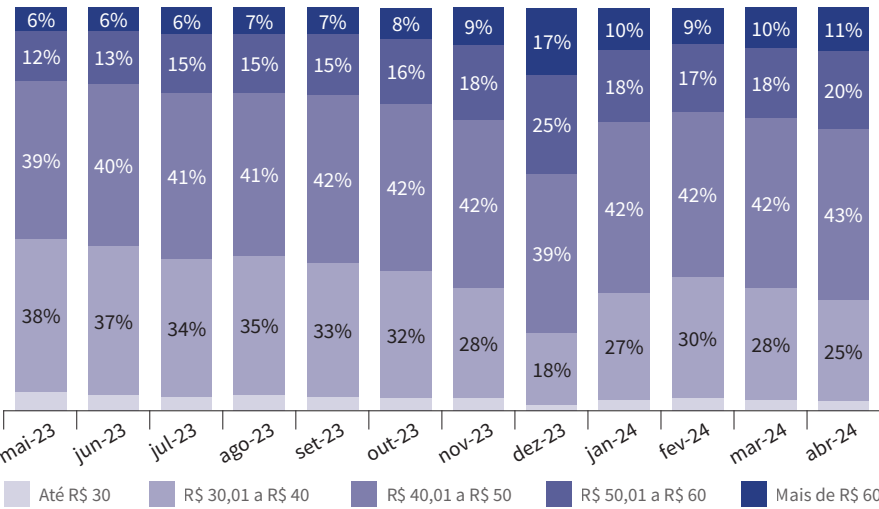


<sup>9</sup> Percentual de pessoas desocupadas em relação às pessoas na força de trabalho: [desocupados/força de trabalho] x 100. Disponível em: <https://painel.ibge.gov.br/pnadc/>.

Outro dado que ajuda a entender os ganhos dos motoristas com este trabalho é a faixa de rendimento por hora em corrida. Neste caso, foi solicitado a empresas as proporções de motoristas que ganham cada faixa de valor por hora em corrida por mês, entre os meses analisados. A faixa de remuneração bruta mais comum é de R\$ 40,00 a R\$ 50,00 no período analisado. Entretanto, vale observar que nos meses de maio a agosto de 2023, a faixa de R\$ 30,00 a R\$ 40,00 concentrou um terço ou mais dos motoristas.

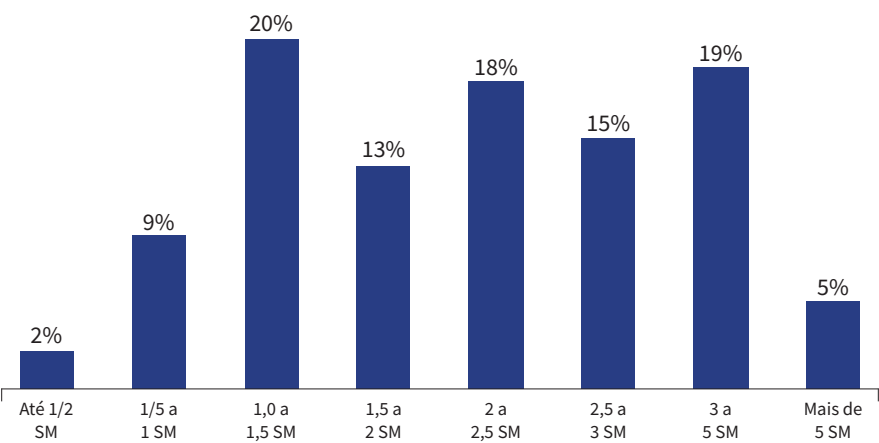
Por outro lado, no mês de dezembro de 2023, a faixa de R\$ 50,00 a R\$ 60,00 chegou a concentrar um quarto dos trabalhadores. Isso pode estar associado a maior procura por viagens no período de festas e, portanto, com maior demanda, os preços da viagem tendem a subir. Vale ressaltar ainda, que, a faixa de R\$ 40,00 a R\$ 50,00 por hora em corrida em quase todos os meses concentrou pelo menos 40% dos trabalhadores. Além disso, a remuneração bruta esteve acima de R\$ 40,00 por hora em corrida para mais de 60% dos trabalhadores em todos os meses, com exceção de maio/23 e junho/23, quando 43% e 41% dos motoristas, respectivamente, tiveram sua remuneração por hora em corrida abaixo de R\$ 40,00.

**Gráfico 33 - Proporção de motoristas por faixa de ganhos por hora entre maio/2021 e abril/2022**



Solicitamos, então, aos entrevistados que indicassem, dentro de uma faixa, o valor líquido que, em média, conseguiam obter a partir de seu trabalho com os aplicativos. Este dado é importante ser analisado tendo em vista o fato de que muitos motoristas possuem outros trabalhos. Ou seja, a remuneração líquida advinda dos aplicativos não significa o rendimento total de todos os seus trabalhos para mais de 40% desses trabalhadores. Vale dizer ainda que esta é uma estimativa por parte dos entrevistados, que pode variar tanto em função das alterações em suas jornadas de trabalho, como em função da variação do preço das corridas.

Gráfico 34 - Faixa de rendimento líquido do trabalho com os aplicativos (motoristas)



Buscamos, então, estimar os ganhos dos motoristas de aplicativo com base nos dados dos registros administrativos e da pesquisa por *survey*. Antes de chegar às estimativas, calculamos o valor médio do rendimento dos motoristas no período analisado levando em consideração os registros administrativos. A tabela abaixo mostra os valores da pesquisa anterior e da pesquisa atual, ambos atualizados pelo IPCA de nov./2024. Como podemos ver, há um aumento médio de 5% na remuneração bruta dos motoristas entre esses dois períodos.

Tabela 7 - Valor bruto médio por hora, por mês, pago pelos aplicativos de transporte de passageiros aos motoristas, atualizado para novembro de 2024 (IPCA)

| Mês       | Bruto 21/22<br>Atualizado IPCA<br>11/2024 | Bruto 23/24<br>Atualizado IPCA<br>11/2024 |
|-----------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Maio      | R\$ 41                                    | R\$ 45                                    |
| Junho     | R\$ 41                                    | R\$ 45                                    |
| Julho     | R\$ 41                                    | R\$ 46                                    |
| Agosto    | R\$ 42                                    | R\$ 45                                    |
| Setembro  | R\$ 44                                    | R\$ 46                                    |
| Outubro   | R\$ 45                                    | R\$ 47                                    |
| Novembro  | R\$ 46                                    | R\$ 48                                    |
| Dezembro  | R\$ 49                                    | R\$ 52                                    |
| Janeiro   | R\$ 45                                    | R\$ 47                                    |
| Fevereiro | R\$ 45                                    | R\$ 46                                    |
| Março     | R\$ 46                                    | R\$ 47                                    |
| Abril     | R\$ 48                                    | R\$ 47                                    |
| Média     | R\$ 44                                    | R\$ 47                                    |

Para o cálculo da renda líquida utilizamos o valor do último mês disponível da série histórica (abril de 2024) que, coincidentemente é igual à média. As estimativas foram feitas para jornadas de 20 e 40 horas semanais, levando em conta os custos médios associados a cada faixa de jornada. Também incluímos três cenários distintos de tempo ocioso entre corridas, representando 10%, 20% e 30% do tempo total logado no aplicativo.

Cabe lembrar que as estimativas de tempo sem corrida, neste caso, são arbitrárias para efeito de análise. O “Rendimento líquido mensal sem ociosidade” é um cenário improvável, uma vez que é praticamente impossível que um motorista não tenha intervalos entre as corridas. No entanto, ele é apresentado aqui para evidenciar a base de cálculo utilizada, não podendo ser assumido como a remuneração média desses trabalhadores. Eles até podem atingir essa remuneração, entretanto, em função de outros fatores (preço das corridas, cidade em que trabalham, variação nos custos de manutenção etc.).

Além disso, cabe destacar que os custos médios de manutenção e operação do veículo foram estimados com base no *survey*. No caso dos motoristas, houve um aumento significativo nas despesas de manutenção veicular. Esse fenômeno ocorreu principalmente devido ao mercado de autopeças, que nos últimos anos apresentou crescimento de preços, afetando não apenas os motoristas de aplicativo, mas todos os proprietários de veículos.

Tabela 8 - **Ganhos dos motoristas por tamanho de jornada semanal**<sup>10</sup>

| Supondo uma jornada de 20h    |                 |          |
|-------------------------------|-----------------|----------|
| Remuneração por hora          | R\$ 47          |          |
| Horas por semana              | 20              |          |
| Semanas no mês                | 4 <sup>11</sup> |          |
| Custos médios de manutenção   | R\$ 1.932       |          |
| Estimativa de ganhos líquidos | Por mês         | Por hora |
| Tempo sem corridas 0%         | R\$ 1.828       | R\$ 23   |
| Tempo sem corridas 10%        | R\$ 1.515       | R\$ 19   |
| Tempo sem corridas 20%        | R\$ 1.202       | R\$ 15   |
| Tempo sem corridas 30%        | R\$ 888         | R\$ 11   |

| Supondo uma jornada de 40h                  |           |          |
|---------------------------------------------|-----------|----------|
| Remuneração por hora                        | R\$ 47    |          |
| Horas por semana                            | 40        |          |
| Semanas no mês                              | 4         |          |
| Custos médios de manutenção                 | R\$ 2.462 |          |
| Estimativa de ganhos líquidos <sup>12</sup> | Por mês   | Por hora |
| Tempo sem corridas 0%                       | R\$ 5.058 | R\$ 32   |
| Tempo sem corridas 10%                      | R\$ 4.400 | R\$ 27   |
| Tempo sem corridas 20%                      | R\$ 3.741 | R\$ 23   |
| Tempo sem corridas 30%                      | R\$ 3.083 | R\$ 19   |

Assim, a tabela acima mostra que a remuneração líquida de um motorista pode variar conforme o cenário em que o mercado de corridas se apresenta. Ou seja, cenários de períodos trabalhados em que temos maior tempo sem corridas, acabam trazendo remunerações líquidas menores para o trabalhador. Cenários em que esse tempo sem corrida é menor, a remuneração líquida do trabalhador tende a ser maior.

Vale ressaltar que, ao analisar trabalhadores na PNAD (2023 – acumulado da 1ª visita), com ensino médio completo no setor de serviços, identificamos uma remuneração média de R\$ 2.392,00. A comparação com essa fatia da amostra da PNAD faz sentido, pois, esse é o nível de escolaridade mais alto alcançado por 85% da amostra deste survey. Ou seja, a remuneração média obtida no trabalho com os aplicativos em diversos cenários parece maior do que aquela observada para pessoas com grau de instrução correlato ao dos motoristas no setor de serviços de forma geral.

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

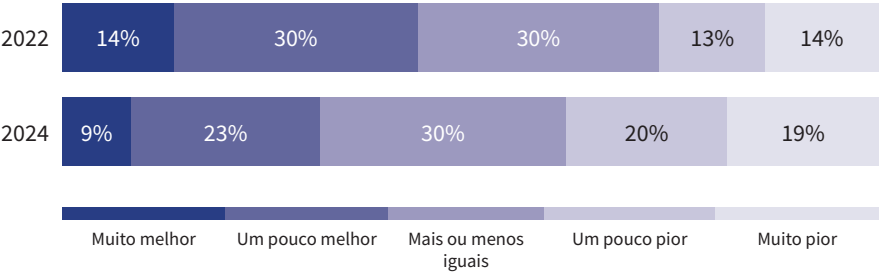
**11** Os valores apresentados na tabela são apenas uma referência e podem ser maiores, especialmente em meses com cinco semanas. No modelo de funcionamento dos aplicativos, em que os ganhos são diretamente influenciados pelas horas trabalhadas, essa variação costuma ser considerada, podendo resultar em ganhos mensais mais altos. Para abarcar essa característica poderia-se utilizar índice de cálculo de 4,34 semanas por mês, no entanto, para fins deste exercício conceitual, e mantendo o padrão utilizado na primeira onda de pesquisa, foi adotada uma média de 4 semanas por mês.

**12** A título de referência, o salário mínimo em 2024 era de R\$ 1.412 (a preços correntes).

Vale ressaltar que a análise não busca comparar tipos de trabalho, mas investigar por que alguns profissionais deixaram seus empregos tradicionais para atuar apenas com aplicativos (32%) ou mantiveram como trabalho complementar (36%). Ou seja, o fato de esta ser uma remuneração competitiva, se levarmos em conta a remuneração de pessoas com a mesma escolaridade no setor é, possivelmente, um forte elemento explicativo para que haja trabalhadores que optem em atuar com as plataformas.

Um aspecto interessante de se observar é que, mesmo com o crescimento real da remuneração dos motoristas, houve uma queda em relação à expectativa de melhora dos ganhos no trabalho com os aplicativos. Isso pode se dar, principalmente, em função do aumento dos custos para manter o veículo que, como vemos, aumentou 5% no período entre uma pesquisa e outra. Ou seja, o aumento na remuneração pelo serviço prestado é corroído pelos custos inflacionários de manutenção do veículo, o que pode reduzir a percepção de melhoria financeira.

**Gráfico 35 - Expectativas dos motoristas de como serão os ganhos do trabalho com os aplicativos nos próximos 6 meses**



Assim, esta etapa do estudo mostrou que pudemos observamos um crescimento real nos ganhos por hora em corrida, impulsionado por fatores que podem ir desde programas de incentivo e variações na demanda por viagens até ajustes no mercado. Além disso, a comparação com os rendimentos médios de trabalhadores do setor de serviços com nível de escolaridade semelhante reforça que a atividade nas plataformas digitais se apresenta como uma alternativa competitiva de renda, seja como ocupação principal ou complementar.

Contudo, apesar do aumento na remuneração, a percepção dos motoristas em relação à melhora dos ganhos parece ter sido impactada pelo crescimento dos custos operacionais, especialmente os relacionados à manutenção dos veículos. Esse fator sugere que, embora o valor recebido por hora tenha subido, a margem líquida pode não ter acompanhado essa elevação na mesma proporção. Esse dado é corroborado pela percepção apresentada nas citações mencionadas anteriormente, sobre os custos de manutenção dos veículos na pesquisa qualitativa.

Dessa forma, é importante destacar a complexidade desse mercado de trabalho, no qual a atratividade financeira depende de múltiplos fatores, incluindo a variação nos preços das corridas, a estrutura de incentivos das empresas e os custos envolvidos na atividade. Esses elementos devem ser levados em conta para compreender o comportamento dos motoristas e as possíveis tendências futuras desse setor.



## 4 Entregadores

---

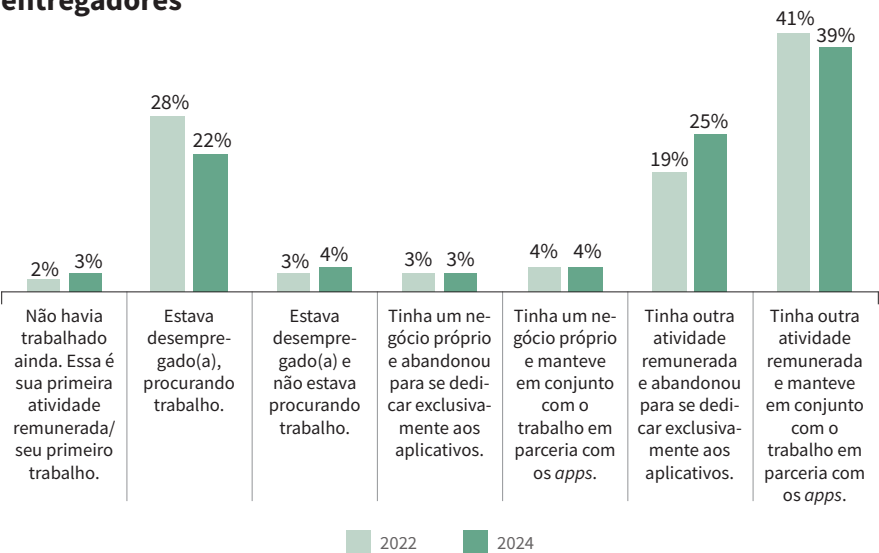
## 4 Entregadores

Nesta seção do relatório, trataremos dos entregadores que trabalham com os aplicativos. Questões relativas à trajetória prévia ao engajamento, ganhos, custos, dificuldades e vantagens de se trabalhar com as plataformas. Traçaremos alguns comparativos com os resultados observados em 2022, para podermos aferir se o perfil observado nesta categoria de trabalhadores mantém as características da edição anterior deste estudo.

### 4.1. Como os entregadores acessam o trabalho por aplicativo

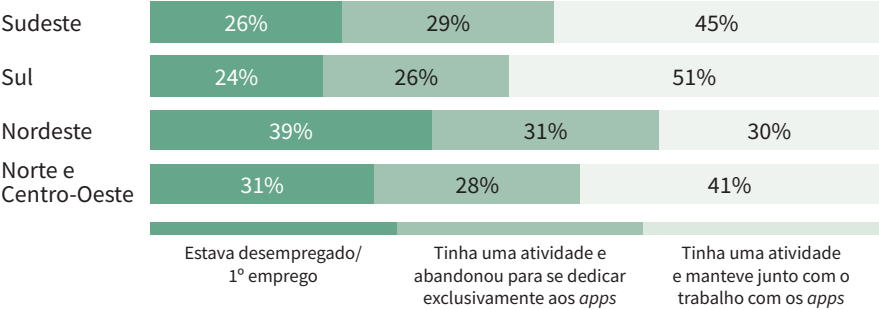
Para entender melhor o perfil dos entregadores que atuam por meio de aplicativos, é relevante analisar sua situação profissional antes de ingressarem nesse trabalho. Observa-se que mais de 70% deles já exerciam alguma atividade econômica antes de começarem a trabalhar com os aplicativos, e 43% continuaram com essa ocupação ao ingressarem na plataforma. Além disso, quase 30% deixaram seu emprego anterior para se dedicar exclusivamente às entregas via aplicativo. O desemprego acometia pouco mais de 25% deles antes de iniciarem essa atividade. É interessante observar que houve uma queda significativa entre os dois anos daqueles que estavam desempregados antes de trabalhar com as plataformas (5 pontos percentuais). É significativo também o aumento entre quem deixou o trabalho anterior para se dedicar aos aplicativos, de 6 pontos percentuais. Alterações na economia de forma geral (redução de desemprego), bem como o aumento da remuneração média entre entregadores que trabalham por plataformas digitais (tema detalhado mais adiante neste relatório) podem ser fatores que ajudam a explicar tais variações.

Gráfico 36 - Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores



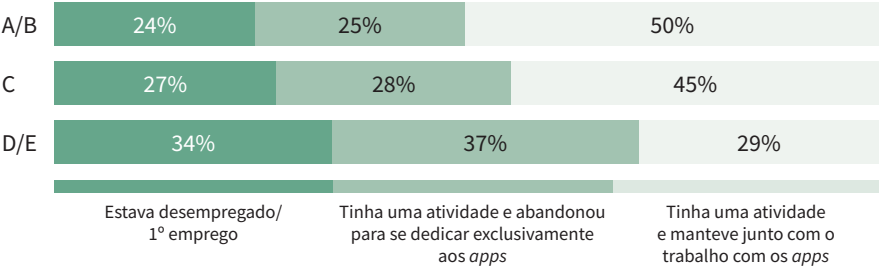
Observando este mesmo dado por outras desagregações, podemos verificar que a situação prévia muda um pouco quando cruzamos este dado por grandes regiões e classe social. A proporção de desempregados antes de ingressar nos aplicativos é maior na região Nordeste, com quase 40% dos trabalhadores, e menor na região Sul, com 24%. Além disso, destaca-se que a região Sul tem a maior proporção de trabalhadores que mantiveram sua atuação prévia junto ao trabalho com aplicativos.

Gráfico 37 - Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores por grandes regiões, 2024



Quando observamos por classe social, verifica-se que as pessoas das classes mais baixas são aquelas que enfrentavam maiores índices de desemprego antes de ingressar nas plataformas. Além disso, possuem a maior proporção de trabalhadores que abandonaram a atividade anterior para trabalhar apenas com os aplicativos. Considerando que são pessoas que tendem a circular por ocupações com menores salários ou condições piores de trabalho, o engajamento com as plataformas pode significar uma melhora nos resultados advindos de seu trabalho. Por outro lado, metade ou quase metade das pessoas de classe A/B ou C manteve a atividade anterior em conjunto com as plataformas, sugerindo que o aplicativo, enquanto trabalho complementar, pode ser uma alternativa mais viável para pessoas com um patamar econômico de médio para cima.

Gráfico 38 - Situação prévia ao engajamento nas plataformas dos entregadores por classe social, 2024

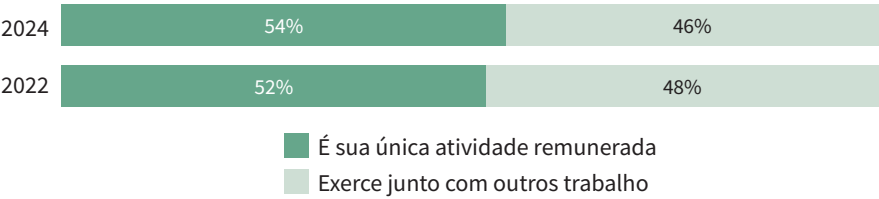


Assim, os dados mostram que a maior parte dos entregadores já possuía alguma ocupação antes de ingressar nas plataformas, sendo que uma parcela significativa manteve sua atividade anterior ao iniciar o trabalho com os aplicativos. As diferenças regionais e de classe social evidenciam que o desemprego prévio é mais comum entre os trabalhadores de regiões com menor dinamismo econômico e entre aqueles de classes sociais mais baixas. Além disso, vale reforçar que, enquanto uma parte dos entregadores vê as entregas como uma alternativa principal de renda, outra parcela as utiliza como complemento financeiro.

#### 4.2. Características ocupacionais atuais dos entregadores

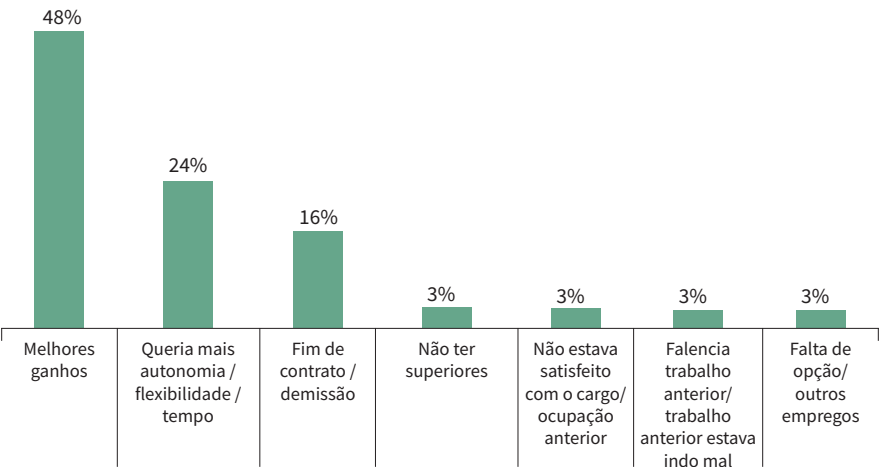
Foi questionado, então aos entregadores se, no momento da pesquisa, a atividade de entregas mediada pelos aplicativos era o seu único trabalho. A variação desta resposta em relação à primeira edição desta pesquisa foi bem pequena. Apenas 2 pontos percentuais, demonstrando que quase a metade dos trabalhadores que atuam com os aplicativos fazendo entregas, o fazem de forma complementar a outro trabalho.

Gráfico 39 - Exclusividade ou não do trabalho com as plataformas no momento da pesquisa (entregadores)



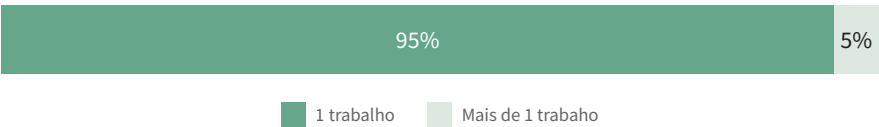
Perguntamos então aos entregadores que têm o aplicativo como única atividade remunerada, sobre os motivos que os levaram a escolher esse formato de trabalho. Quase a metade dos entrevistados mencionaram os ganhos com este trabalho como um fator que faz com que eles se dediquem exclusivamente aos aplicativos. Um quarto daqueles que trabalham apenas com os aplicativos buscou esse trabalho por querer mais autonomia ou flexibilidade de tempo.

Gráfico 40 - Qual o motivo que o levou a optar pelo trabalho exclusivo com os aplicativos? (entregadores)



Assim como observado nessa questão em relação aos motoristas, os resultados da PNAD Contínua de 2022 (4º trimestre – módulo experimental) teve um resultado bastante distinto do estudo aqui produzido. Mais uma vez, vale reforçar as diferenças metodológicas entre os dois estudos, bem como a formulação da pergunta em cada situação. E, talvez mais importante, o módulo experimental da PNAD foi aplicado somente com aquelas pessoas que têm a atividade de entregas por aplicativo como trabalho principal, não levando em consideração aquelas pessoas que atuam em aplicativos como um trabalho secundário (para composição ou complemento de renda). Na pesquisa do IBGE, mais de 90% dos entregadores possuíam apenas 1 trabalho na semana de referência da pesquisa.

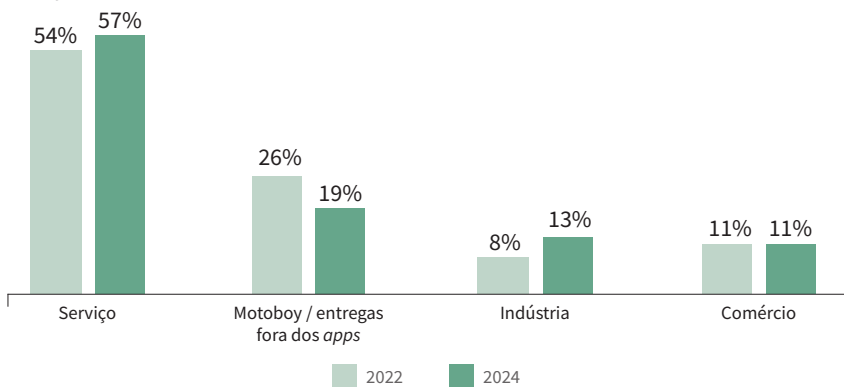
Gráfico 41 - O trabalho com as plataformas é o único ou não (entregadores), PNAD Contínua (4º trimestre, módulo experimental)



Além disso, foi solicitado aos entregadores dizerem em que ramo eles atuam, quando não estão trabalhando com as plataformas de entregas. Nesse aspecto, dois pontos chamam atenção. O primeiro é que o ramo de serviços é bastante frequente como segunda ocupação (metade da amostra). O segundo é que quase 20% deles trabalham como *motoboy* em sua outra ocupação. A queda de 7 pontos percentuais de respondentes que, antes do estudo eram *motoboys*, pode estar associada tanto a fatores competitivos do mercado (remuneração, certeza de corridas etc.), quanto à entrada, entre os dois anos da pesquisa, de um perfil diferente de trabalhador nessa atividade. Cabe lembrar que o número de pessoas trabalhando com entregas de motocicleta entre os anos de 2022 e

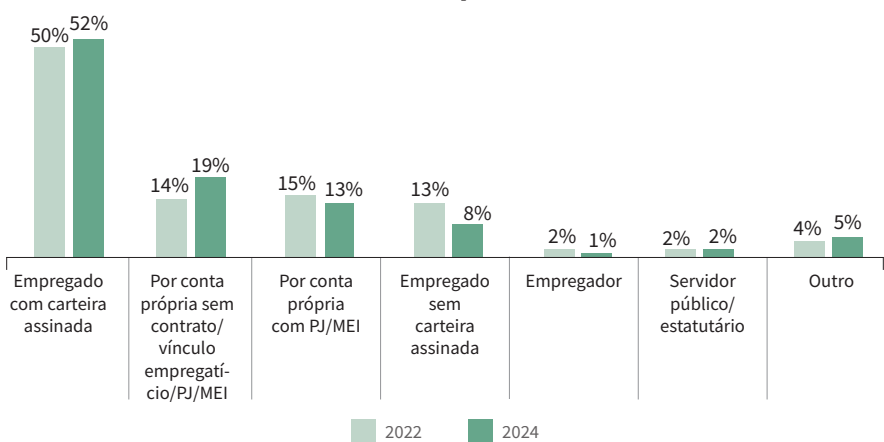
2024 aumentou 18%. Essa trajetória como *motoboy* antes de iniciar o trabalho com os aplicativos, também apareceu de forma recorrente nos minigrupos focais de 2023 e 2024. Vale ressaltar que, entre esses, é mais comum que a visão de si como *motoboy* tenha uma força identitária. Além disso, muitos deles relatam o trabalho com os aplicativos como uma das formas de exercer a atividade *motoboy*, o qual eles combinam não só com outros trabalhos fixos remunerados (como autônomos ou em vínculos formais), mas também com entregas tratadas de maneira direta, de maneira concomitante.

Gráfico 42 - **Outros trabalhos dos entregadores de aplicativos, survey**



Nessa outra ocupação, mais da metade dos entregadores que combinam a plataforma com outro trabalho, possuem carteira assinada. A proporção de autônomos (com ou sem CNPJ) também é bastante expressiva, ultrapassando os 30%. Este contexto reforça a atividade junto aos aplicativos como trabalho complementar para boa parte dos trabalhadores, independentemente do tipo de vínculo que eles possuem em sua outra ocupação.

Gráfico 43 - **Vínculo dos entregadores com a atividade econômica realizada fora do trabalho com as plataformas**



É relevante notar que, independentemente do tipo de vínculo ou nível de engajamento, os entregadores não estão ativamente procurando outro emprego, e 75% deles deseja continuar atuando nas plataformas no futuro. Esse resultado pode estar relacionado à flexibilidade desse tipo de trabalho, já que muitos entregadores possuem outra ocupação e utilizam os aplicativos como uma atividade complementar, que pode ser ativada conforme a necessidade. A perspectiva de continuar trabalhando com as plataformas no futuro apareceu na pesquisa qualitativa de 2024, inclusive para o longo prazo. Diferente dos motoristas, a percepção de que é possível se aposentar como entregador, se mantendo nesse trabalho no longo prazo, apareceu entre entregadores e entregadoras. Ainda que se reforcem os riscos de segurança viária, aparece um reconhecimento desse trabalho como uma profissão, que, como as demais, daria a possibilidade de aposentadoria. Tendo isso em mente, outra possível hipótese explicativa para a alta proporção de entregadores que pretende se manter nas plataformas está na percepção do trabalho como profissão, na adesão identitária a categoria de *motoboy*, que aparece nos discursos das pessoas entregadoras de diferentes gêneros e idades, sobretudo, entre aquelas que têm se dedicado exclusivamente às plataformas.

*Por que não aposentar como entregadora? Você vai pagando ali... mas, cara, se eu ver que o trem tá andando, perfeitamente. Eu acho que tem sim essa possibilidade... não só como entregadora, mas acho que qualquer outra profissão, que entregadora é uma profissão. Eu estou errada? Acho que não (Entregadora).*

*Possível é. A pessoa tem que ter foco, de pagar tudo certinho, de andar mais de boa também para não sofrer um acidente, para conseguir chegar na aposentadoria sem estar meio que inválido (Entregador).*

*No meu caso, nesse momento, a minha expectativa é me aposentar tranquilamente como entregadora, nessa condição (Entregadora).*

Gráfico 44 - Busca por outras atividades remuneradas (entregadores)

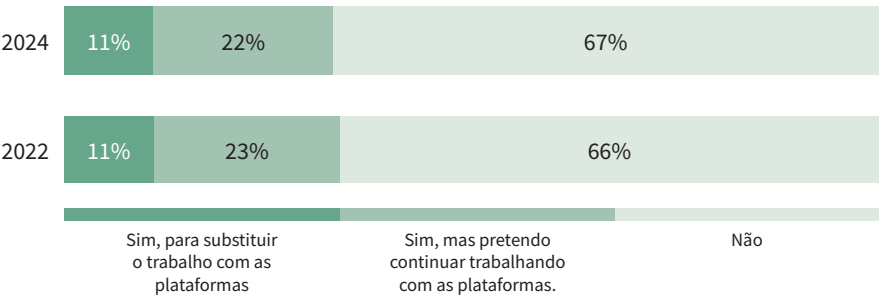
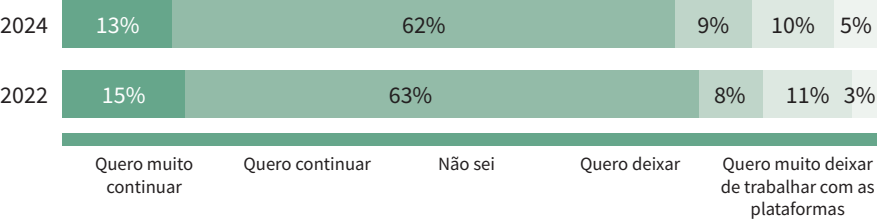


Gráfico 45 - **Você quer continuar trabalhando com as plataformas? (entregadores)**

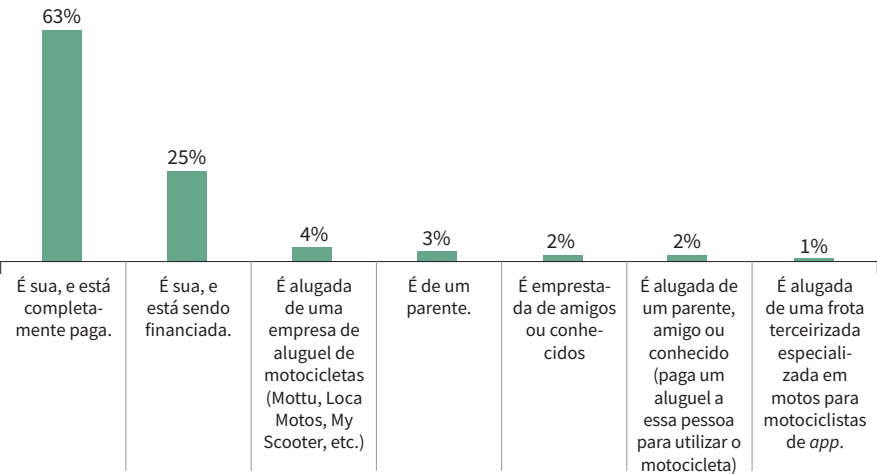


Os dados analisados mostram que a atividade de entregas por aplicativo continua sendo, para quase metade dos trabalhadores, uma ocupação complementar a outro trabalho. A presença significativa do setor de serviços como segunda ocupação, bem como a alta proporção de entregadores que também atuam como *motoboys*, reforça essa característica. Além disso, grande parte desses trabalhadores possui vínculo formal em sua outra atividade, enquanto uma parcela expressiva atua de forma autônoma.

4.3. **Propriedade do veículo dos entregadores que trabalham com os aplicativos**

Para atuar nas plataformas, o entregador precisa ter uma motocicleta à disposição. Esta pesquisa investigou de que forma esses trabalhadores acessam esse recurso essencial para a realização das entregas. Os dados mostram que quase 90% dos entregadores são donos do veículo que utilizam (ainda que um quarto deles estejam financiando a moto). Além disso, 7% optam pelo aluguel, 3% utilizam a motocicleta de um familiar, 2% recorrem a empréstimos de amigos ou conhecidos, e 1% faz uso de uma moto pertencente a uma frota terceirizada.

Gráfico 46 - **Propriedade da motocicleta utilizada no trabalho com as plataformas, 2024**

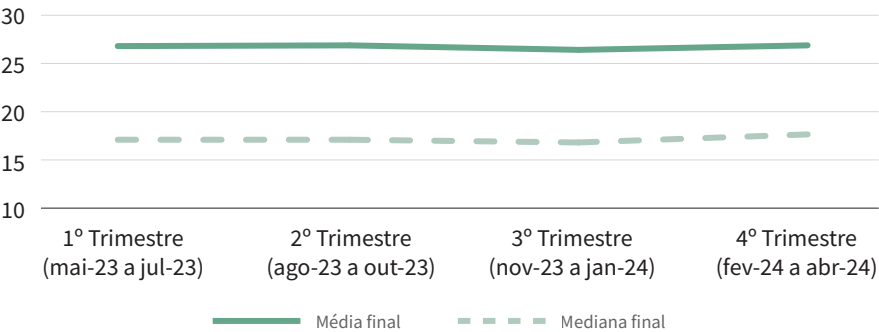


### 4.4. Jornada de viagens dos entregadores

Esta seção examinará diversos dados relacionados à carga horária dos entregadores. Para isso, utilizaremos como fonte de informação os registros administrativos fornecidos pelas empresas da AMOBITEC. Embora esses dados apresentem certas limitações, como por exemplo, a ausência do tempo logado entre uma viagem e outra (tempo sem corrida), sua origem – diretamente dos aplicativos – os torna uma representação mais próxima da realidade.

Os registros administrativos indicam que a média de dias de atividade dos entregadores se mantém relativamente estável entre os trimestres, variando entre 26 e 27 dias. A mediana distante da média, indica que a distribuição dos dados não é exatamente uniforme. Isso pode sinalizar padrões de engajamento bastante distintos, ou seja, uma proporção grande de entregadores se dedicando a essa atividade mais dias por semana e outra proporção, menos dias. Vale lembrar que, quase metade desses trabalhadores possuem outro trabalho. Sendo assim, é esperado que o padrão de engajamento com os aplicativos não apresente uma distribuição uniforme.

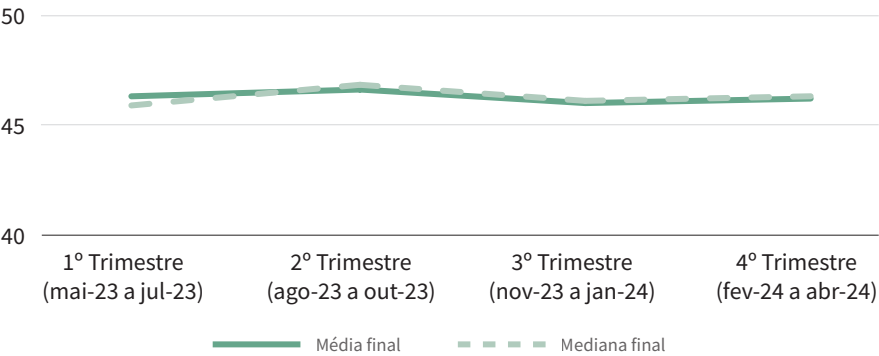
Gráfico 47 - Volume médio de dias engajados por trimestre dos entregadores



Para melhor contextualizar esse dado, foi solicitado o mesmo recorte de informações, porém, considerando apenas os entregadores que realizaram pelo menos uma entrega em cada mês do trimestre. Isso porque a rotatividade dos trabalhadores pode influenciar os números apresentados anteriormente, reduzindo a média de dias trabalhados por trimestre.

Com esse novo critério, a média de dias trabalhados por trimestre se mostra consideravelmente maior, variando entre 4 e 47 dias, o que equivale a aproximadamente 3,9 dias por semana ao longo de 12 semanas. A proximidade entre a mediana e a média, parece apontar para uma distribuição dos dados mais próxima e uma normal. Ou seja, parece haver uma concentração maior em torno da média quando consideramos apenas aqueles trabalhadores que tiveram ao menos 1 viagem por trimestre.

**Gráfico 48 - Número médio de dias engajados pelos motoristas, por trimestre, levando em consideração somente os entregadores que tiveram viagens em todos os meses que compõem o trimestre**



Para analisar as horas trabalhadas pelos entregadores, utilizamos também os registros administrativos fornecidos pela AMOBITEC. Esses dados abrangem apenas o tempo efetivamente em corrida, ou seja, desde o momento em que o entregador aceita a entrega até a finalização do serviço para o cliente.

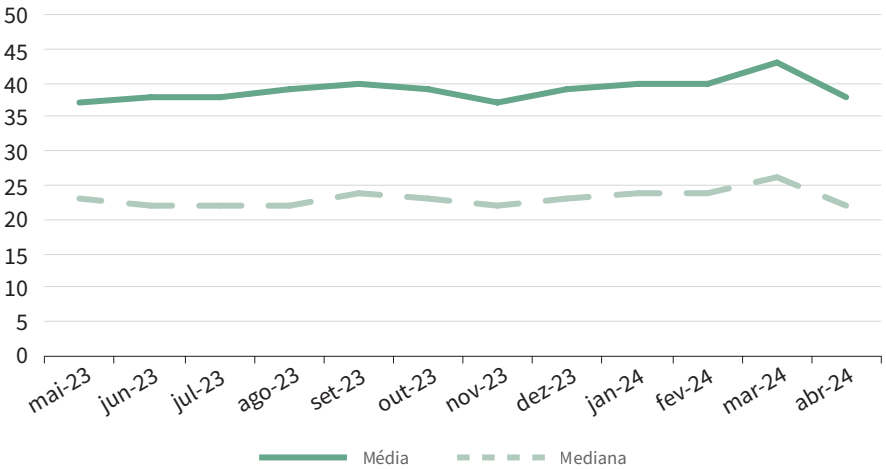
Além disso, apresentamos uma estimativa do total de horas logadas no aplicativo, considerando três cenários diferentes de tempo ocioso – 10%, 20% e 30% do período sem corridas. Isso nos permite calcular a duração mais provável das jornadas dos entregadores, levando em conta tanto o tempo em corrida quanto o tempo disponível no aplicativo aguardando pedidos. No entanto, esses números não incluem intervalos em que o entregador desliga o aplicativo, como pausas para refeições, descanso, idas ao banheiro ou até mesmo, momentos em que realizam outras atividades pessoais durante o dia de trabalho.

Dessa forma, a tabela a seguir apresenta os dados sobre o tempo médio em corrida, além de uma estimativa da jornada semanal média considerando três possíveis cenários de tempo sem corridas. Vale destacar que, tanto a duração das jornadas quanto o tempo ocioso podem variar para mais ou para menos em relação aos valores mostrados. O objetivo aqui é realizar uma estimativa, utilizando medidas de tendência central, para compreender quanto tempo, em média, os entregadores se dedicam a essa atividade. Cabe destacar que os valores médios e medianos apurados para o período maio/2023 a abril/2024 foram cerca de 10 horas a menos do que aquelas declaradas pelas empresas entre maio/2021 e abril/2022. Isso pode estar associado às novas formas de engajamento com este trabalho, bem como um possível novo perfil de trabalhadores, considerando que o setor aumentou sua mão de obra em 18% entre os anos 2022 e 2024.

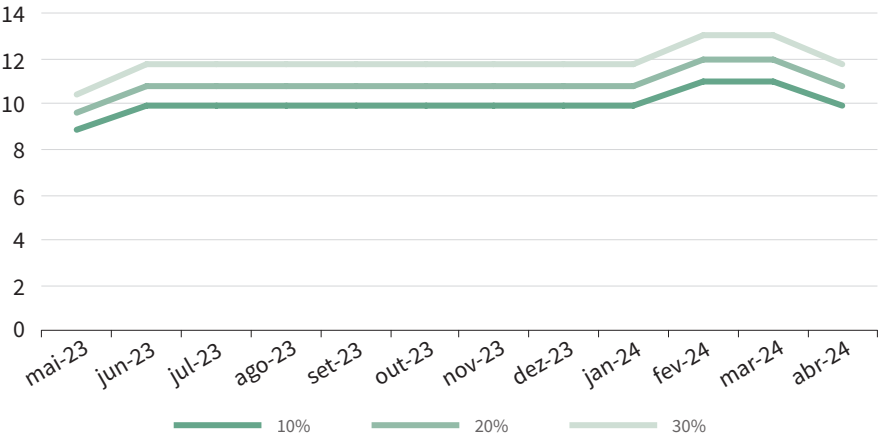
Tabela 9 - Estimativas de jornada semanal de tempo em corrida dos entregadores e da jornada total logados, considerando 3 cenários de tempo sem corridas

| Entregadores |       |         |                                  | Tempo médio semanal considerando % de tempo sem viagem: |     |     |
|--------------|-------|---------|----------------------------------|---------------------------------------------------------|-----|-----|
| Mês          | Média | Mediana | Tempo médio de viagem por semana | 10%                                                     | 20% | 30% |
| Mai/23       | 37    | 23      | 8                                | 9                                                       | 10  | 11  |
| Jun/23       | 38    | 22      | 9                                | 10                                                      | 11  | 11  |
| Jul/23       | 38    | 22      | 9                                | 10                                                      | 10  | 11  |
| Ago/23       | 39    | 22      | 9                                | 10                                                      | 11  | 11  |
| Set/23       | 40    | 24      | 9                                | 10                                                      | 11  | 12  |
| Out/23       | 39    | 23      | 9                                | 10                                                      | 11  | 11  |
| Nov/23       | 37    | 22      | 9                                | 10                                                      | 10  | 11  |
| Dez/23       | 39    | 23      | 9                                | 10                                                      | 10  | 11  |
| Jan/24       | 40    | 24      | 9                                | 10                                                      | 11  | 12  |
| Fev/24       | 40    | 24      | 10                               | 11                                                      | 12  | 13  |
| Mar/24       | 43    | 26      | 10                               | 11                                                      | 12  | 13  |
| Abr/24       | 38    | 22      | 9                                | 10                                                      | 11  | 11  |

Gráfico 49 - Média e mediana de horas dos entregadores, por mês, em corrida (entregadores)



**Gráfico 50 - Estimativas de jornada semanal de horas logadas no aplicativo mediante 3 cenários de tempo sem corridas (entregadores)**



Para uma análise mais aprofundada e detalhada dos dados apresentados, é fundamental considerar que metade dos entregadores possui outra ocupação além do trabalho com aplicativos. Isso significa que a distribuição de horas dedicadas a essa atividade não depende apenas das demandas dos aplicativos, mas também da necessidade de conciliar essa ocupação com outras atividades e empregos. Além disso, os cálculos realizados incluem tanto aqueles que trabalham exclusivamente em uma plataforma quanto os chamados *dual appers*, que utilizam mais de um aplicativo simultaneamente. Um indicativo dessa dinâmica é o fato de a mediana ser significativamente menor que a média, sugerindo que há grande número de entregadores com jornadas reduzidas e um grupo menor com jornadas mais longas, o que acaba elevando a média geral.

Vale destacar ainda que as jornadas de trabalho podem ocorrer de forma combinada — ou seja, com o profissional logado em dois aplicativos simultaneamente, realizando entregas nos dois no mesmo período — ou de forma concomitante, integrando entregas entre plataformas diferentes ou entre trabalho autônomo e trabalho via aplicativo. Ainda que o segundo caso tenha sido menos citado pelos entregadores, e seja também algo que cause ruídos e advertências na verificação do trabalho pelas plataformas, por ter desvio de rotas e tempo, ele foi citado pelos trabalhadores. Isso evidencia a complexidade do cálculo efetivo de horas trabalhadas dos trabalhadores.

*O aplicativo eu deixo ligado uns dois, três, então de olho no [empresa de entregas] aqui, já estou de olho aqui, toca um [empresa de entregas], para ver se é caminho, se dá para juntar a junta, já aconteceu de eu pegar um [empresa de entregas] e um [empresa de entregas] e não ser caminho, dá até uma divergência, ô, onde você estava com o meu pedido? Falo: “ai. mor*

*reu minha avó, nem sabia, desculpa”. Vai dando desculpa, vai se virando, para tentar lucrar, no desespero de tentar lucrar, né? (Entregador, 2023).*

*Se a gente anda, atende as solicitações, as entregas são imediatas, né, porque eu já conheço pessoas que fazem como eu, roda em mais de um aplicativo, mas ele pega uma, ele faz uma coleta aqui, faz uma outra coleta de outro aplicativo, e leva, digamos assim, quase uma hora com uma das entregas na mão. Então, você não está trabalhando de acordo com a norma do aplicativo, se eu faço isso eu não estou andando nos conformes, então vai chegar uma hora que esse aplicativo ele vai me bloquear, então ele já vai deixar de estar disponível para mim (Entregador, 2023).*

*Então, normalmente eu trabalho com dois celulares quando eu estou fazendo administrativo, eu fico com os dois aqui ligado, um tem um aplicativo, um outro tem outro, eu estou aqui de olho nos dois, estou pegando os dois, peguei um, peguei outro aqui, eu trabalho na banguela. Agora quando você tá, um exemplo quando você tá no [aplicativo de delivery de comida], você não tá tanto na banguela porque você tá, cavalo com freio, você tá fazendo o que tem, o que mandar ali você tem que fazer, não tem jeito.*

Outro aspecto relevante é que, assim como ocorre com os motoristas, os entregadores relatam grande variação tanto no número de dias trabalhados por semana quanto nas horas diárias dedicadas aos aplicativos. Quando solicitados a avaliar essa variação em uma escala de 1 a 5 (onde 1 significa nenhuma variação e 5 indica alta variação), quase metade atribuiu notas 4 ou 5, demonstrando que alteram frequentemente sua carga de trabalho semanal e diária. Por outro lado, quase 40% declararam seguir uma rotina fixa de engajamento com os aplicativos, atribuindo notas mais baixas (1 e 2) a essas questões.

**Tabela 10 - Percepção dos entregadores sobre a variação do volume de dias e horas trabalhadas com os aplicativos, por semana (1 – varia pouco e 5 – varia muito)**

| Percepção dos entregadores quanto à variação do tempo de trabalho com os aplicativos | Dias logados | Horas trabalhadas |
|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|
| Média da nota de variação (1 a 5)                                                    | 3,1          | 3,2               |
| % que deu nota 4 ou 5                                                                | 47%          | 45%               |
| % que deu nota 1 ou 2                                                                | 37%          | 37%               |

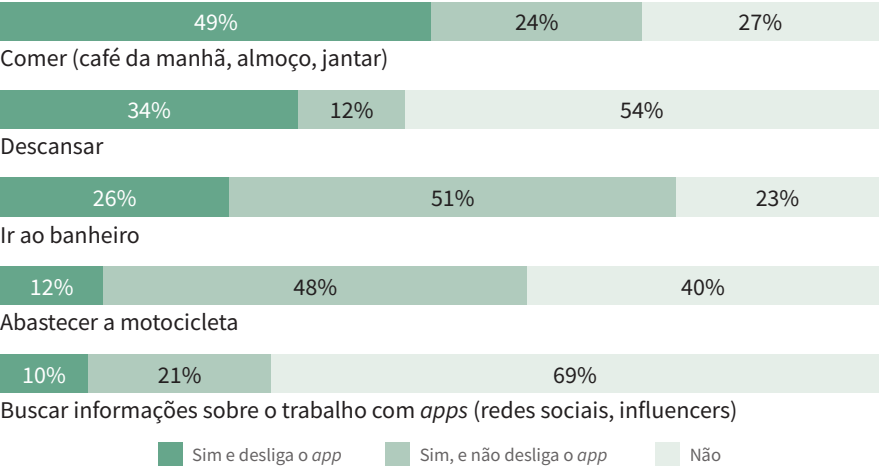
Os dados analisados demonstram que a jornada dos entregadores apresenta grande variação, influenciada tanto pela rotatividade dos trabalhadores quanto pela necessidade de conciliar essa atividade com outras ocupações, características associadas ao aspecto autônomo e flexível desse ofício. A distribuição dos dias e horas trabalhadas não é uniforme, refletindo diferentes padrões de engajamento com os aplicativos. Além disso, a estimativa de tempo total logado, considerando diferentes percentuais de tempo sem corridas, evidencia que o tempo efetivamente dedicado às atividades nos aplicativos pode ser maior do que o registrado apenas no período de corridas, embora seja difícil dimensioná-lo. Por fim, a percepção dos próprios entregadores reforça essa dinâmica, indicando que a maioria alterna sua carga de trabalho semanalmente, enquanto uma parcela menor mantém uma rotina mais fixa.

#### 4.5. Cotidiano de trabalho dos entregadores com os aplicativos

Buscamos compreender também como os entregadores organizam suas pausas ao longo do dia para alimentação, descanso, idas ao banheiro e abastecimento da motocicleta. Dois pontos se destacam nessa análise: primeiro, a maioria não faz pausas exclusivamente para descansar. Ou seja, embora possam aproveitar o momento da refeição para ir ao banheiro ou relaxar brevemente, raramente interrompem o trabalho apenas para descanso. Esse comportamento pode estar relacionado à própria dinâmica da atividade, já que há intervalos naturais entre um pedido e outro.

Outro dado relevante é que quase 25% dos entregadores não desligam o aplicativo durante as refeições. Isso pode comprometer a qualidade desse momento, já que podem ser interrompidos a qualquer instante por uma nova chamada. Por outro lado, pode indicar que, mesmo sem intenção imediata de aceitar pedidos, eles preferem manter o aplicativo ligado.

Gráfico 51 - Hábitos de pausa no cotidiano dos entregadores em seu trabalho com os aplicativos



Buscamos compreender as dificuldades enfrentadas pelos entregadores no trabalho com os aplicativos, analisando como diferentes fatores impactam sua experiência nessa atividade. Algumas dessas dificuldades podem estar diretamente relacionadas ao trabalho com as plataformas, enquanto outras podem ter origens diversas. O problema mais recorrente apontado foi a dificuldade em localizar endereços, relatada por 56% dos entrevistados. Esse desafio pode ser resultado de vários fatores, como informações incorretas fornecidas pelos clientes (52%), falhas de conectividade e GPS ou até mudanças na malha viária que não foram atualizadas nos sistemas dos aplicativos. Além disso, dificuldades na comunicação com os clientes, extravios e devoluções de mercadorias também aparecem como questões frequentes. Na pesquisa qualitativa de 2023, o descanso como hábito foi pouco citado. Os entregadores citaram que o momento em que buscam a entrega é um momento em que se é possível ter um respiro suficiente entre as demandas do dia. Assim como entre os motoristas, o uso de banheiro foi apontado como uma dificuldade, especialmente entre as mulheres, fora de São Paulo.

Outro ponto relevante é que, embora tenha havido uma redução de 3 pontos percentuais, mais de 20% dos entregadores já estiveram envolvidos em alguma ocorrência de trânsito enquanto trabalhava. Esse dado evidencia a relevância do debate sobre segurança viária, que envolve não apenas as empresas do setor, mas também a sociedade e o poder público. A questão da segurança viária voltada aos motociclistas tem sido alvo de diversas discussões públicas em diferentes cidades do país. Inclusive, esta é uma categoria que vem ultrapassando com frequência a morte de pedestres no trânsito<sup>13</sup>.

Além dos desafios logísticos e de segurança no trânsito, mais de 15% dos entregadores afirmaram já ter sofrido algum tipo de discriminação. Esse problema tem sido alvo de campanhas e programas de combate promovidos por diversas empresas do setor. Outra preocupação significativa é que 7% dos trabalhadores afirmaram ter sido assaltados enquanto realizavam entregas, evidenciando os riscos adicionais enfrentados por esses profissionais no dia a dia.

Embora a proporção de entregadores que enfrentou algumas dessas dificuldades seja relevante em todos os casos, cabe reforçar que houve uma leve redução em quase todas as categorias de problemas enfrentados. Destaca-se a redução daqueles que tiveram dificuldade de encontrar o endereço que, embora seja mais da metade da amostra, reduziu-se em 10 pontos percentuais se comparado ao estudo anterior.

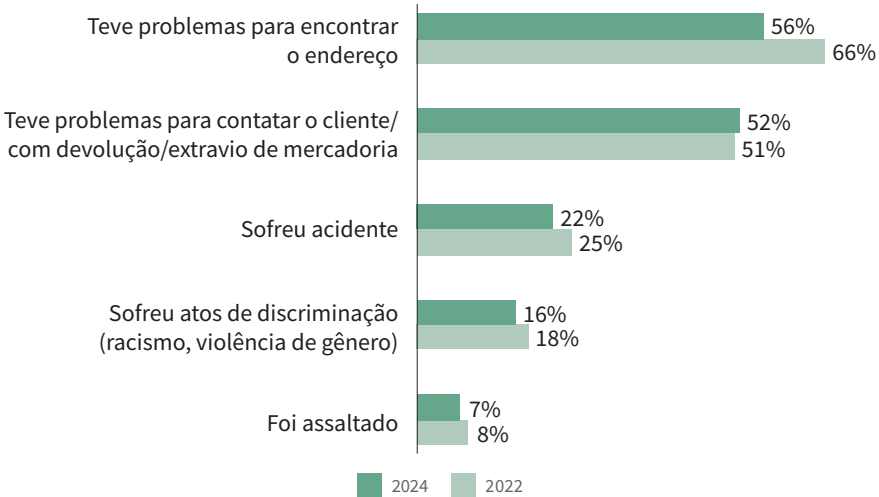
Quando consideramos a pesquisa qualitativa de 2023 e 2024, foram as ocorrências de trânsito que mais se destacaram nas falas dos entrevistados e entrevistadas. Sem que houvesse um controle sobre esse dado, a maior parte das pessoas entregadoras apontaram ter tido um acidente. Diferente dos motoristas, apenas uma pequena parte deles teve rendimentos ou novo veículo garantidos por seguro. Além disso, os relatos de acidentes mais graves também apareceram entre os entregadores, com afastamentos de até três meses para

---

**13** <https://www.metropoles.com/sao-paulo/mortes-motociclistas-aumentam-sp>

recuperação. Para se manter no período de afastamento, contaram com reserva de emergência, ajuda de familiares e colegas de profissão. Parte deles também relata ter voltado ao trabalho antes da recuperação completa, para poder se manter. Nenhum deles relatou uso de recursos da previdência social. Por fim, considerando ainda essas ocorrências, foram também mencionadas relações conflituosas e discriminatória de restaurantes com entregadores, ligada à própria atividade.

**Gráfico 52 - Entregadores: ocorrências, problemas e situações enfrentadas nos últimos três meses durante a jornada de trabalho com os aplicativos**



Procuramos entender quais são os principais benefícios que os trabalhadores percebem ao atuar por meio das plataformas. Para mais 40% dos entregadores, a maior vantagem é a flexibilidade de horários. Em seguida, destacam-se os rendimentos obtidos com a atividade. Quando analisamos o total de menções, independentemente da posição na classificação, constatamos que mais 70% dos entregadores motociclistas mencionam a flexibilidade de dias e horários, 50% citam os ganhos financeiros e quase 40% apontam o fato de não ter um chefe. Na pesquisa qualitativa, também são esses os pontos mais salientados pelas pessoas entregadoras, como podem ser vistos nos relatos abaixo. Neles, vale também destacar como a flexibilidade e o ganho aparecem de maneira conectada. Além disso, assim como no caso dos motoristas, aparece também o vício em poder exercer o trabalho e receber o valor relativo às entregas de forma rápida. Além desses principais motivadores, ressalta-se que a ideia de vício aparece também ligada a andar de moto, ao prazer de rodar pela cidade na moto, inclusive entre os mais velhos.

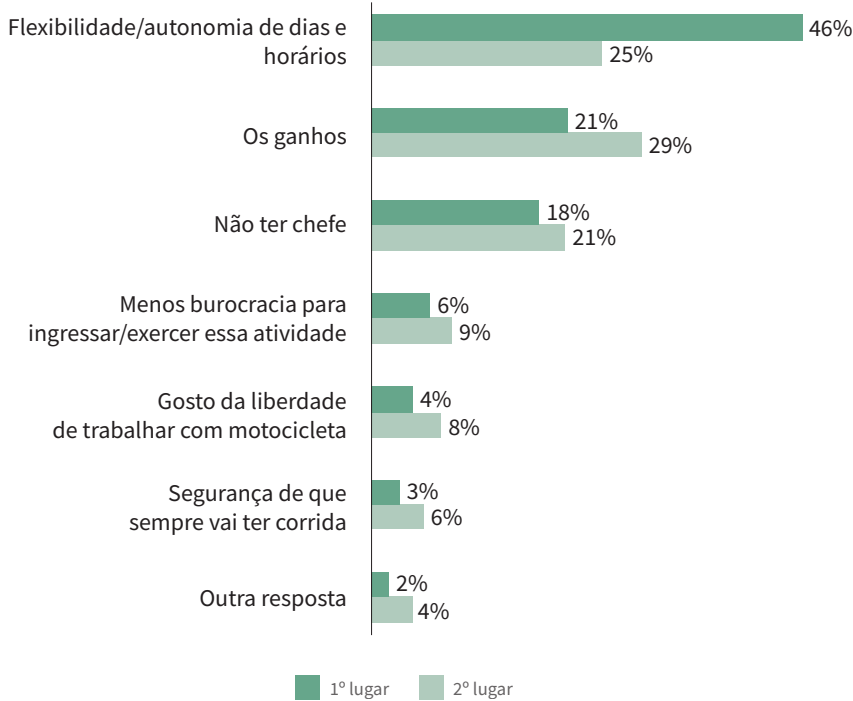
*Você vai fazer o seu horário, você vai fazer o seu ganho. Através do seu horário, você vai fazer o seu ganho para levar o seu ganha pão de cada dia para casa. Você tem mais atenção em casa, tem mais tudo (Entregador, 2024).*

*O ponto positivo é que a gente tem total liberdade de trabalhar o horário, a hora que a gente quer, né? Na verdade, a gente faz o nosso horário (Entregador, 2024).*

*A questão da liberdade, de você não ter que ficar respondendo chefe. Ai, isso é tão bom! Porque eu respondi muito tempo, eu comecei a trabalhar muito nova. (...) Então, assim, a gente fazer o nosso horário, isso é muito bom. Que nem ontem. Ontem eu me dei folga, porque eu falei assim: “ah, não, já trabalhei essa noite inteira, já consegui”, vou me dar folga no aniversário de uma amiga. Então, assim, eu falei: “ô, vou me dar folga hoje, estou tranquila”, pronto. E a questão do dinheiro rápido, assim, é muito bom. Porque quando você trabalha fechado, você sabe que o seu dinheiro é aquele dia lá, quinto dia útil do mês. Você só vai ter dinheiro naquele dia lá, você não vai ter dinheiro antes, entendeu? E a gente trabalhando assim, durante a semana ali, você quer comprar alguma coisinha, você tá sem dinheiro, você pega, já tem dinheiro (Entregadora, 2024).*

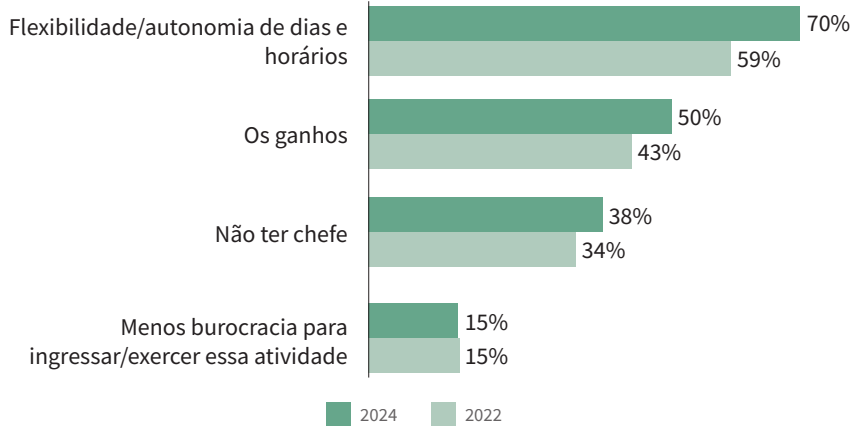
*Mas a questão do vício também é que uma coisa e leva a outra (...) eu acho que o que mais vicia é a questão do dinheiro rápido, entendeu? E da autonomia, de você não ter que responder chefe, de você poder conciliar (Entregadora, 2024).*

Gráfico 53 - Principais vantagens de se trabalhar com os aplicativos (entregadores), 2024



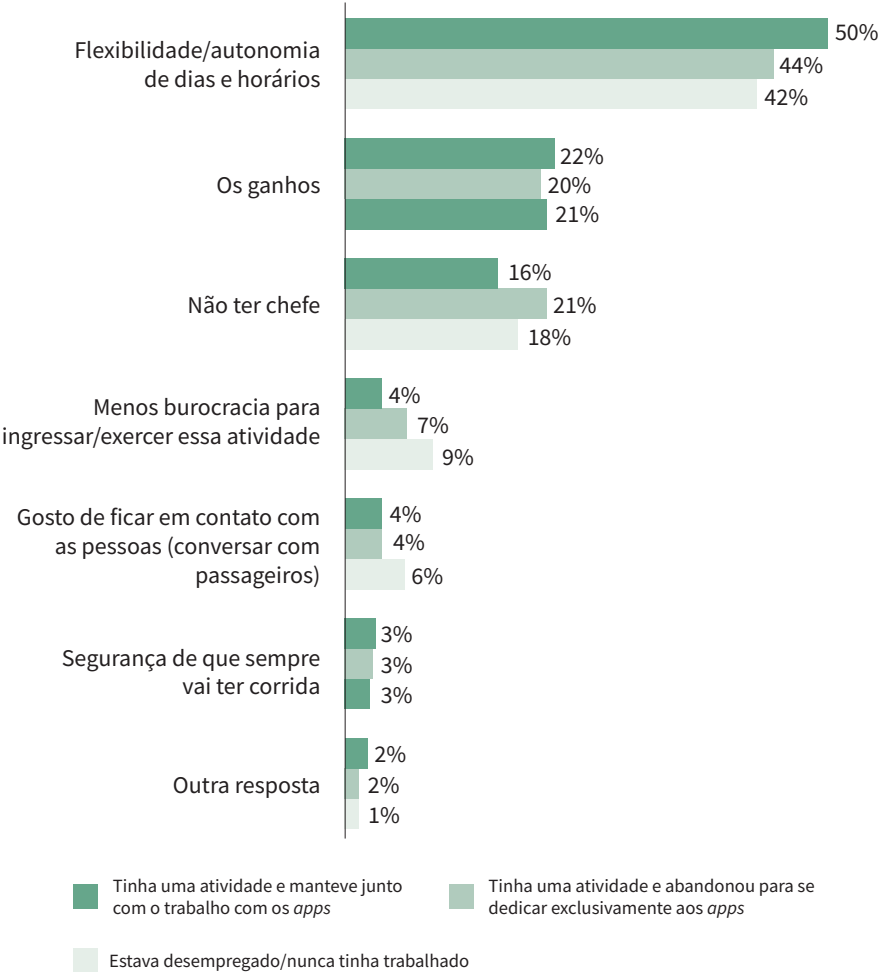
Quando analisamos o total de menções nas principais categorias, verificamos que entre os anos de 2022 e 2024 cresce significativamente a proporção daqueles que mencionam a flexibilidade de horários como um benefício. Além disso, os ganhos também passam a ser algo mais mencionado, bem como o fato de não ter chefe.

Gráfico 54 - Benefícios de se trabalhar com os aplicativos (total de menções)



Essa análise pode ser feita também observando a condição prévia dos entregadores quando começaram a trabalhar com as plataformas. É interessante observar que, embora a tendência seja parecida entre os três grupos, os desempregados possuem maior proporção entre aqueles que apontam a ausência de burocracia para iniciar o trabalho com os aplicativos como uma vantagem. Os que abandonaram a atividade que tinham para ficar somente com os aplicativos têm a maior proporção daqueles que indicam como maior benefício não ter um chefe. Já a flexibilidade, embora seja a primeira opção de todos os grupos, tem uma proporção maior entre aqueles que já tinham um trabalho e mantiveram junto com os aplicativos.

**Gráfico 55 - Principal vantagem apontada por situação ocupacional prévia ao engajamento (entregadores)**

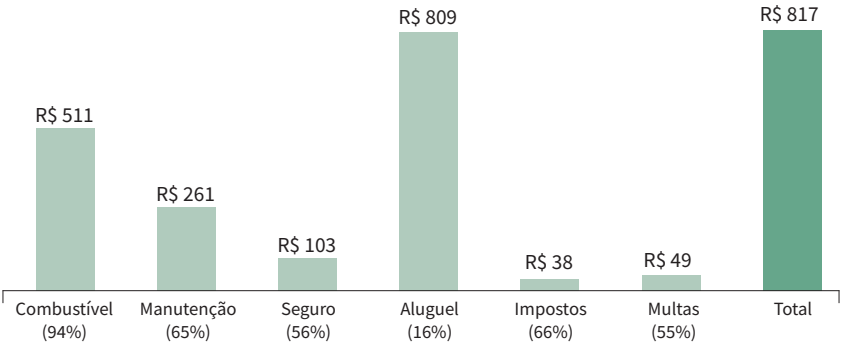


A análise evidencia que o trabalho com aplicativos apresenta tanto desafios quanto benefícios para os entregadores. Por um lado, dificuldades logísticas, questões de segurança viária e riscos de discriminação e assaltos impactam a rotina desses trabalhadores. Por outro, a flexibilidade de horários, os ganhos financeiros e a autonomia aparecem como fatores positivos, especialmente para aqueles que conciliam essa atividade com outro emprego ou que buscavam uma alternativa rápida de trabalho. Além disso, as tendências ao longo do tempo mostram mudanças nas percepções dos entregadores, refletindo a dinâmica do setor e suas transformações nos últimos anos.

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

Ao analisarmos os gastos com a manutenção do meio de transporte dos entregadores, constatamos que eles giram em torno de R\$ 817,00. Embora a pesquisa tenha questionado especificamente os custos com combustível relacionados ao trabalho nas plataformas, é mais difícil estimar com precisão outros gastos, como seguro, multas e impostos. Assim, esta análise busca fornecer um panorama geral dos valores mencionados por aqueles que relataram ter esses tipos de despesas.

**Gráfico 56 - Estimativa de gastos mensais e proporção dos entregadores que disseram ter gastos com cada item**



Ao analisar esses custos de acordo com o tipo de atuação nas plataformas – se exclusiva ou combinada com outro trabalho –, observamos que os entregadores que se dedicam exclusivamente a essa atividade apresentam um gasto mensal médio de R\$ 864,00, enquanto aqueles que conciliam com outro emprego têm uma despesa aproximada de R\$ 762,00. Além disso, é relevante destacar que, entre os entregadores, a média mensal de gastos não apresenta diferenças estatisticamente significativas entre as grandes regiões.

Ademais, vale dizer que, entre a edição anterior deste estudo e esta edição não houve um grande aumento nos gastos para manter o veículo por parte dos entregadores. A tabela abaixo mostra uma comparação entre os dois períodos

de cada um dos gastos declarados. De forma geral, houve um aumento real de 0,53% do valor médio. Vale lembrar que a variação observada entre os anos pode estar associada tanto a alterações na própria chave de gastos (com produtos e serviços automobilísticos ficando mais caros ou mais baratos), como alterações na dinâmica de uso da moto para entregas, resultando em mudanças nos custos associados ao uso da motocicleta para entregas com aplicativos.

Tabela 11 - Custos para manter o veículo entre 2022 e 2024

| Entregador  | Custos 2022 <sup>14</sup> | Custos 2024 | Saldos |
|-------------|---------------------------|-------------|--------|
| Combustível | R\$ 484                   | R\$ 511     | 6%     |
| Manutenção  | R\$ 270                   | R\$ 261     | -3%    |
| Seguro      | R\$ 100                   | R\$ 103     | 3%     |
| Aluguel     | R\$ 766                   | R\$ 809     | 6%     |
| Imposto     | R\$ 36                    | R\$ 38      | 6%     |
| Multas      | R\$ 46                    | R\$ 49      | 5%     |
| Média Geral | R\$ 812                   | R\$ 817     | 0,53%  |

A análise dos custos de manutenção do veículo dos entregadores mostra que os gastos médios se mantiveram relativamente estáveis entre 2022 e 2024, com um leve aumento de 0,53%. As variações observadas podem estar relacionadas tanto às mudanças nos preços de produtos e serviços automobilísticos quanto à forma como os motociclistas utilizam seus veículos para as entregas. Além disso, os entregadores que trabalham exclusivamente com as plataformas apresentam despesas um pouco mais elevadas do que aqueles que conciliam essa atividade com outro emprego. Esses resultados ajudam a compreender melhor os impactos financeiros da atividade sobre os trabalhadores e sua organização no dia a dia.

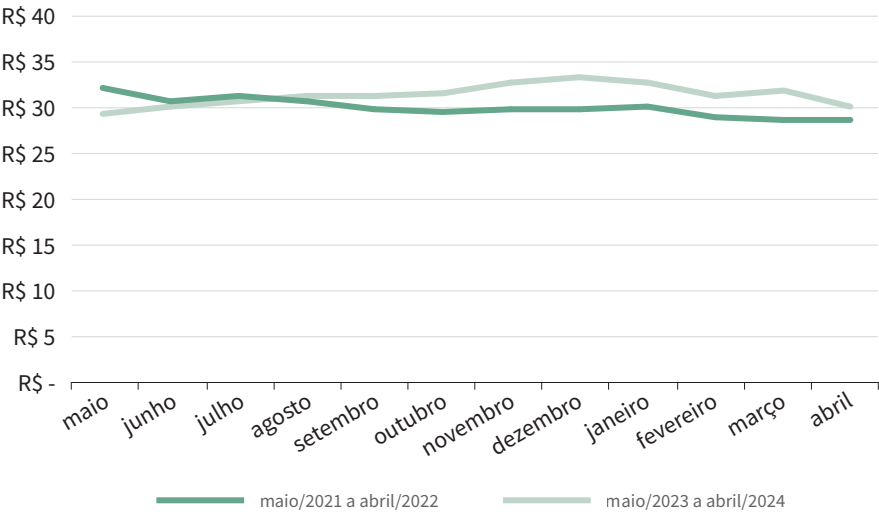
4.7. Rendimento dos entregadores no trabalho com aplicativos

Nesta parte do relatório, abordamos os rendimentos dos entregadores de aplicativos. Para isso, utilizamos tanto os dados coletados por meio do *survey* quanto os registros administrativos das empresas. Sempre que necessário, recorremos também às informações da PNAD Contínua 2022 4º trimestre, onde temos um módulo experimental que abarca essa categoria de trabalhadores, além da PNAD Contínua 2023 (acumulado da 1ª visita), possibilitando comparações com os levantamentos do IBGE.

14 Atualizado pelo IPCA de nov./2024

A análise dos registros administrativos sobre a renda média por hora dos entregadores, mostra que houve um aumento real na remuneração por hora em viagem desses trabalhadores de 5%, indo de R\$ 29,80<sup>15</sup> para R\$ 31,33. O gráfico a seguir evidencia que a variação desse rendimento foi mínima ao longo do período analisado. O menor valor registrado ocorreu em maio de 2023, quando a remuneração por hora em corrida atingiu R\$ 29,00, enquanto o maior valor foi observado em dezembro de 2023, chegando a R\$ 33,30.

**Gráfico 57 - Rendimento médio por hora em corrida dos entregadores comparando as duas edições da pesquisa (atualizado pelo IPCA de out/2024)**



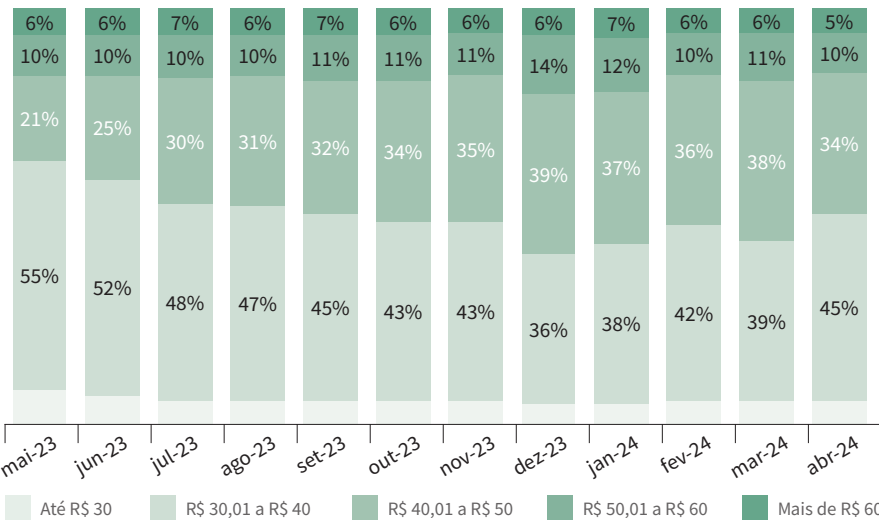
Ao analisarmos os ganhos por faixa de rendimento, percebemos que a distribuição dos entregadores entre as diferentes categorias de ganhos apresenta alterações relevantes entre os meses. As duas mudanças mais relevantes são as duas que compreendem remunerações de R\$ 20,01 até R\$ 40,00. O mês de dezembro de 2023 foi aquele em que a maior proporção de entregadores ganhou entre R\$ 30,01 e R\$ 40,00. Já o mês de maio é o mês em que as remunerações foram mais baixas, sendo que a maioria dos trabalhadores ganharam entre R\$ 20,01 e R\$ 30,00 por hora em corrida.

Outro ponto importante a destacar é que, ao longo do período analisado, em média, 44% dos entregadores ganharam entre R\$ 20,01 e R\$ 30,00 por hora

**15** É necessário fazer uma ERRATA caso haja uma comparação direta com a pesquisa anterior (2022). Nela considerou-se a remuneração média do período analisado (mai./2021 a abr./2022) dos entregadores R\$ 23,00. O valor correto seria R\$ 25,00. Em uma eventual atualização desse valor, entretanto, não chegaríamos aos R\$ 29,80 aqui apresentados porque o que foi atualizado para o cálculo não foi a média final, mas sim todos os meses que compõem as duas séries históricas (mai./2021 a abr./2022 e mai./2023 a abr./2024) para out./2024. A partir daí fizemos a comparação entre a média dos dois períodos. Ou seja, com todos os meses que compõem a série histórica atualizados para out./2024, sempre pelo IPCA.

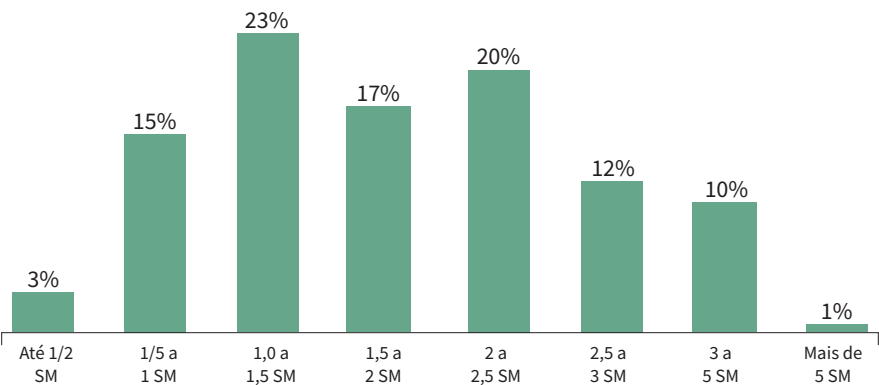
em corrida e, 33% receberam entre R\$ 30,01 e R\$ 40,00. O crescimento ao longo do período da faixa de R\$ 30,01 e R\$ 40,00 mostra que houve um aumento no valor médio de remuneração por hora em corridas a partir de dezembro de 2023.

Gráfico 58 - **Proporção de entregadores por faixa de ganhos por hora entre maio/2023 e abril/2024**



Quanto aos ganhos líquidos dos entregadores que trabalham com aplicativos, ou seja, já considerando os custos da atividade, observa-se que mais de 70% afirmam receber entre 1 e 3 salários-mínimos. É importante destacar que esses rendimentos estão diretamente relacionados à carga horária dedicada ao trabalho nos aplicativos. Além disso, praticamente metade desses trabalhadores conta com outras fontes de renda além das atividades realizadas por meio das plataformas. Ou seja, aplicativo é uma fonte de renda complementar a outras que podem ou não estar associadas a pilotar uma motocicleta.

Gráfico 59 - **Faixa de rendimento do trabalho com os aplicativos (entregadores), survey, 2024**



Buscamos estimar os ganhos dos entregadores com base nos dados dos registros administrativos e da pesquisa por *survey*. Antes de chegar às estimativas, calculamos o valor médio do rendimento destes trabalhadores no período analisado levando em consideração os registros administrativos. A tabela abaixo mostra os valores da pesquisa anterior e da pesquisa atual, ambos atualizados pelo IPCA de nov./2024. Como podemos ver, há um aumento médio de 5% (de R\$ 29,91 para R\$ 31,45 – arredondados na tabela abaixo) na remuneração bruta dos entregadores entre esses dois períodos.

**Tabela 12 - Valor bruto médio pago por hora, por mês pelos aplicativos de entrega aos entregadores, atualizado para novembro de 2024 (IPCA)**

| Mês              | Bruto 21/22<br>Atualizado IPCA<br>11/2024 | Bruto 23/24<br>Atualizado IPCA<br>11/2024 |
|------------------|-------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Maio             | R\$ 32                                    | R\$ 29                                    |
| Junho            | R\$ 31                                    | R\$ 30                                    |
| Julho            | R\$ 31                                    | R\$ 31                                    |
| Agosto           | R\$ 31                                    | R\$ 31                                    |
| Setembro         | R\$ 30                                    | R\$ 31                                    |
| Outubro          | R\$ 29                                    | R\$ 32                                    |
| Novembro         | R\$ 30                                    | R\$ 33                                    |
| Dezembro         | R\$ 30                                    | R\$ 33                                    |
| Janeiro          | R\$ 30                                    | R\$ 33                                    |
| Fevereiro        | R\$ 29                                    | R\$ 31                                    |
| Março            | R\$ 28                                    | R\$ 32                                    |
| Abril            | R\$ 28                                    | R\$ 30                                    |
| Média atualizada | R\$ 30                                    | R\$ 31                                    |

Foi realizado para os entregadores, a estimativa dos rendimentos líquidos advindos do aplicativo por hora e jornada, com base nos registros administrativos e no *survey*, utilizando a média de remuneração por hora em corrida do último mês (abril/2024 – R\$ 30,00). Essa estimativa levou em consideração os custos médios para manter a motocicleta. Vale reforçar, assim como foi feito para o grupo de motoristas, que a estimativa de ganhos que não tem tempo de espera é apenas uma referência a partir da qual o cálculo parte. Não existe um cenário do qual o trabalhador fique 0% do tempo que dedica a fazer corridas com os aplicativos sem intervalos ou tempo de espera entre uma corrida e outra.

Tabela 13 - **Ganhos dos entregadores por tamanho de jornada semanal**<sup>16</sup>

| Supondo uma jornada de 20h    |                 |          |
|-------------------------------|-----------------|----------|
| Remuneração por hora          | R\$ 30          |          |
| Horas por semana              | 20              |          |
| Semanas no mês                | 4 <sup>17</sup> |          |
| Custos médios de manutenção   | R\$ 598         |          |
| Estimativa de ganhos líquidos | Por mês         | Por hora |
| Tempo sem corridas 0%         | R\$ 1.882       | R\$ 23   |
| Tempo sem corridas 10%        | R\$ 1.581       | R\$ 20   |
| Tempo sem corridas 20%        | R\$ 1.359       | R\$ 17   |
| Tempo sem corridas 30%        | R\$ 1.138       | R\$ 14   |

| Supondo uma jornada de 40h                  |           |          |
|---------------------------------------------|-----------|----------|
| Remuneração por hora                        | R\$ 30    |          |
| Horas por semana                            | 40        |          |
| Semanas no mês                              | 4         |          |
| Custos médios de manutenção                 | R\$ 763   |          |
| Estimativa de ganhos líquidos <sup>18</sup> | Por mês   | Por hora |
| Tempo sem corridas 0%                       | R\$ 4.037 | R\$ 25   |
| Tempo sem corridas 10%                      | R\$ 3.581 | R\$ 22   |
| Tempo sem corridas 20%                      | R\$ 3.125 | R\$ 20   |
| Tempo sem corridas 30%                      | R\$ 2.669 | R\$ 17   |

Assim, a tabela acima mostra que a remuneração líquida de um entregador pode variar conforme o cenário em que o mercado de corridas se apresenta. Ou seja, cenários de períodos trabalhados em que temos maior tempo sem corridas acabam trazendo remunerações líquidas menores para o trabalhador. Cenários em que esse tempo sem corrida é menor, a remuneração líquida do trabalhador tende a ser maior.

Em relação às expectativas sobre seus ganhos futuros em seu trabalho com os aplicativos, os entregadores não demonstraram muita mudança entre a últi-

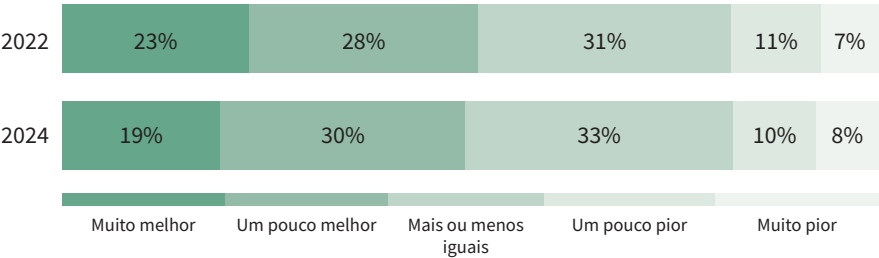
**16** Diferentes estratégias são utilizadas para enfrentar o tempo sem corridas. Entre elas, rodar pela região de interesse, voltar para áreas específicas da cidade ou mesmo ficar parado. Desta forma, o cálculo de tempo sem corridas estima o uso de combustível em pelo menos metade do período sem corridas. Além disso, no caso dos entregadores, estamos nos baseando em dados de remuneração do iFood e do Zé Delivery, que possuem modelos de negócio distintos, seja no formato de remuneração para os entregadores, seja na operacionalização (incluindo o tempo necessário para realização do serviço). No iFood, todo o pagamento é realizado diretamente para o entregador, e contabiliza o tempo de espera nos restaurantes, enquanto preparam o pedido (caso o entregador chegue antes) e no momento da entrega no domicílio, até o cliente atender o entregador. Já no caso do Zé Delivery, os valores referentes ao serviço de entrega são repassados aos pontos de venda ou ao operador logístico. Estes, por sua vez, têm a liberdade de negociar os valores de remuneração para os entregadores, conforme seu critério.

**17** Os valores apresentados na tabela são apenas uma referência, podendo ser maiores em função do número de semanas em um mês que, muitas vezes, chega a 5 e, neste exercício conceitual, consideramos apenas 4.

**18** A título de referência, o salário-mínimo em 2024 era de R\$ 1.412 (a preços correntes).

ma edição da pesquisa e a atual. Cerca de metade dos entregadores acreditam que seus ganhos irão melhorar nos próximos 6 meses e pouco menos de 20% acreditam que eles irão piorar.

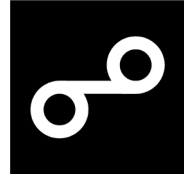
Gráfico 60 - Expectativa em relação aos ganhos nos próximos 6 meses (entregadores)



A análise dos rendimentos dos entregadores de aplicativos ao longo do período estudado indica um leve aumento na remuneração média por hora em viagem, com variações pontuais entre os meses. A distribuição dos trabalhadores por faixa de rendimento também apresentou algumas mudanças, com crescimento na proporção daqueles que recebem entre R\$ 30,01 e R\$ 40,00 por hora em corrida.

Em relação aos ganhos líquidos, a maior parte dos entregadores recebe entre 1 e 3 salários-mínimos mensais, sendo que muitos utilizam essa atividade como fonte complementar de renda. A estimativa de ganhos líquidos, considerando diferentes jornadas e tempos sem corrida, mostra que a remuneração final pode variar significativamente de acordo com a quantidade de horas trabalhadas e a eficiência na alocação do tempo. Considerando uma jornada de 40 horas semanais, com até 30% do tempo sem corrida, a remuneração do trabalhador ainda fica acima de um salário-mínimo. Vale lembrar, entretanto, que este é um valor mediano, que leva em conta cenários específicos. Tanto a remuneração por hora em corrida pode variar (para mais ou para menos), como a taxa de tempo sem corrida pode ser maior ou menor, dependendo do mercado de corridas local.

Ao comparar os dados levantados com informações da PNAD Contínua, observa-se que os entregadores que trabalham exclusivamente com os aplicativos possuem uma remuneração levemente superior à média dos trabalhadores do setor de serviços com ensino médio completo. Além disso, as expectativas desses trabalhadores em relação aos seus rendimentos futuros permanecem estáveis, com cerca de metade acreditando em uma melhora nos próximos seis meses.



## 5 Estudo temático

---

## 5 Estudo temático: aposentadoria, benefícios sociais e expectativa de futuro

Nesta seção, apresentamos um estudo temático que aborda as questões relacionadas à previdência social, aposentadoria, demandas, benefícios sociais e expectativas de futuro dos entregadores e motoristas por aplicativo. Apresentamos suas percepções e práticas com base em dados coletados no *survey* sobre a contribuição desses trabalhadores para a previdência social e por meio de uma coleta de minigrupos focais, conforme detalhado na metodologia. O objetivo é compreender como esses trabalhadores contribuem para a previdência, como percebem sua segurança financeira a longo prazo, quais são os desafios que enfrentam para garantirem suas aposentadorias e quais são as expectativas que possuem em relação às plataformas digitais e ao sistema de proteção social. Para isso, apresentamos os dados referentes ao cenário de contribuição previdenciária e as visões dos entrevistados sobre seu futuro profissional e pessoal nas próximas duas seções.

### 5.1. Cenário de contribuição

Quando consideramos as visões de motoristas e entregadores por aplicativo sobre a aposentadoria, benefícios sociais e expectativa de futuro, é importante entendermos primeiro o cenário em que eles se encontram, especificamente em relação a contribuição para o INSS.

Considerando o total de motoristas que trabalham com os aplicativos, 53% têm algum tipo de contribuição previdenciária. Entretanto, quando observamos aqueles que não têm outra atividade econômica além dos aplicativos, esse número cai para 35%. Ou seja, uma proporção significativa dos motoristas parece contar com o outro trabalho para a contribuição. Além disso, 8% dos motoristas recebem algum benefício do INSS, destacando-se entre eles a aposentadoria e a presença de auxílio-doença. Ainda que estamos falando de uma proporção pequena, como veremos, a proporção de motoristas com aposentadoria é 4 vezes maior que a dos entregadores, o que pode ser explicado pela idade dos motoristas ser ligeiramente maior que a dos entregadores.

No que diz respeito a presença de contribuição (com previdência privada ou pública), a idade parece ser chave para compreender a contribuição. De maneira geral, quanto maior a idade, maior é a possibilidade de os motoristas contribuírem para a previdência. Quando consideramos todos os motoristas, a proporção de contribuição ou investimento em previdência até os 29 anos é de 47%, enquanto para os motoristas entre 30 e 45 e com mais de 45 anos é de 63% e 60%, respectivamente. A diferença é ainda mais notável quando observamos os motoristas que trabalham apenas com os aplicativos. Entre os mais jovens (até 29 anos), a proporção de motoristas que contribuem é de 30,4%, valor abaixo da proporção média apresentada. Já para os motoristas com 30 a 45 anos e

com mais de 45 anos, a proporção é de 49%. Trata-se de uma diferença de quase 20 pontos percentuais, o que sugere que a idade está conectada a decisão de contribuir.

Por fim, quando olhamos para os benefícios sociais, apenas 2% recebem bolsa família, o que é condizente com os rendimentos médios dos motoristas.

Gráfico 61 - Atualmente, faz contribuições ao INSS (TODOS os motoristas)

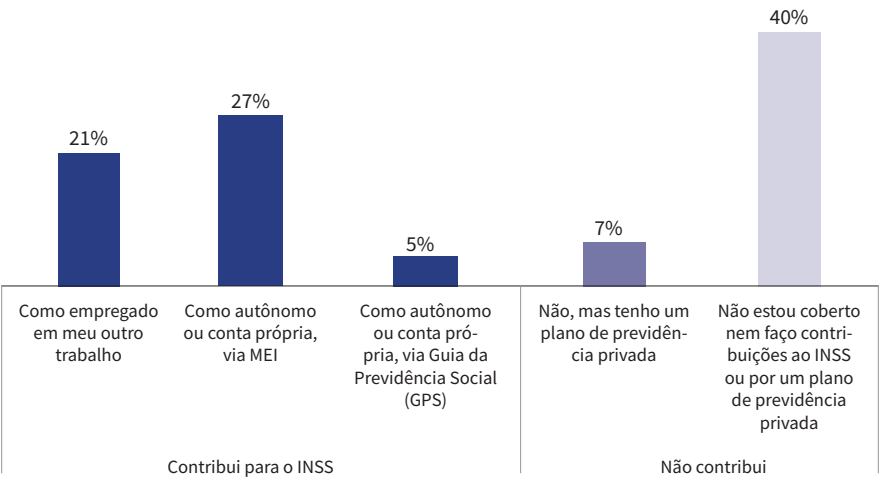


Gráfico 62 - Atualmente, faz contribuições ao INSS (motoristas que NÃO TÊM OUTRA ATIVIDADE ECONÔMICA)

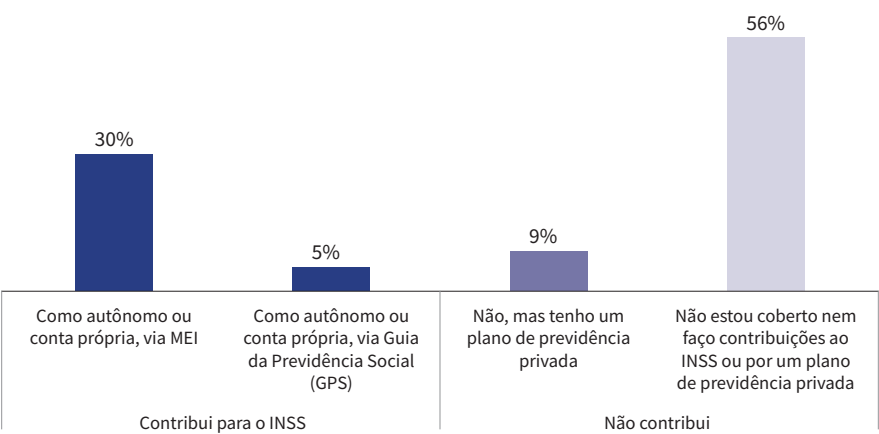


Gráfico 63 - Contribuição por idade e forma de engajamento com o mercado de trabalho (TODOS os motoristas)

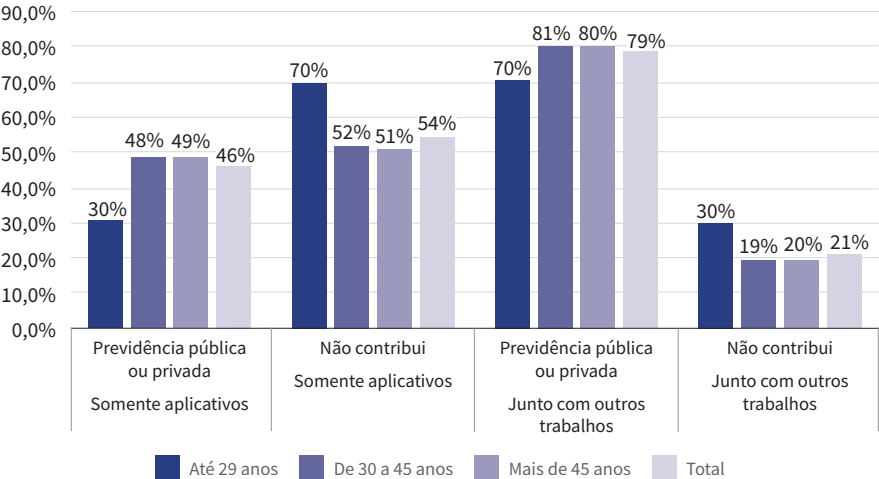
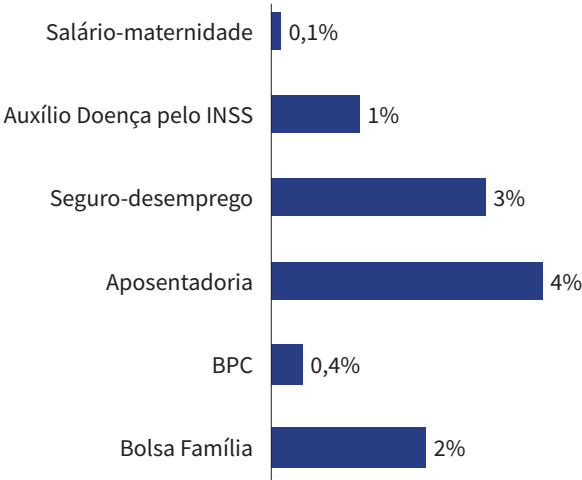


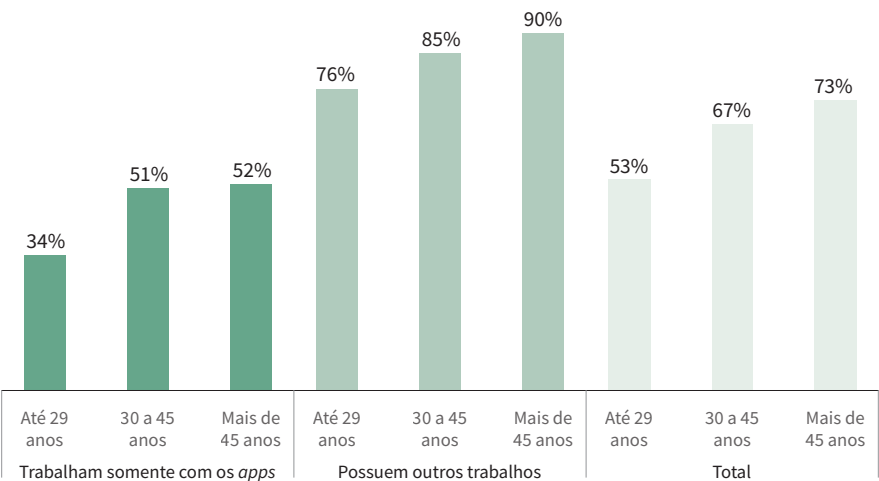
Gráfico 64 - Benefícios que recebe



Quando consideramos o total de entregadores que trabalham com os aplicativos, 57% têm algum tipo de contribuição pública previdenciária, uma contribuição ligeiramente superior ao dos motoristas. Entre aqueles que não tem outros trabalhos, esse número cai para 34%, proporção semelhante aos motoristas. Além disso, 5% dos entregadores recebem algum benefício do INSS, uma proporção menor que a dos motoristas. A diferença se encontra especialmente pela diferença em aposentados, o que pode ser explicado pela média de idade dos entregadores ser menor.

No que diz respeito a presença de contribuição (com previdência privada ou pública), tal qual no caso dos motoristas, a idade parece ser chave para compreender a contribuição. No caso dos entregadores, quanto maior a idade, maior é a proporção de entregadores que contribuem para a previdência. Quando consideramos todos os entregadores, a proporção de contribuição ou investimento em previdência até os 29 anos é de 53% enquanto para os entregadores entre 30 e 45 e com mais de 45 anos é de 67% e 73%, respectivamente. Há assim, uma clara progressão na proporção de entregadores com contribuição. A diferença é igualmente notável quando observamos os entregadores que trabalham apenas com os aplicativos e os que atuam como entregadores por aplicativo junto a outros trabalhos. Para o primeiro grupo, apenas 34% dos mais jovens (até 29 anos) contribuem para a previdência. Já entre os que possuem 30 a 45 anos e mais de 45 anos, as proporções são de 51% e 52%, respectivamente. Uma diferença de cerca de 15 pontos percentuais. Entre os que possuem outro trabalho, a proporção de entregadores que contribuem já é alta de início – cerca de 76% dos entregadores contribuem. Entretanto, ela aumenta para o grupo de 30 a 45 anos – 85% - e para aqueles com mais de 45 anos – 90%. Uma hipótese para essas tendências está na trajetória mais frequente entre os entregadores.

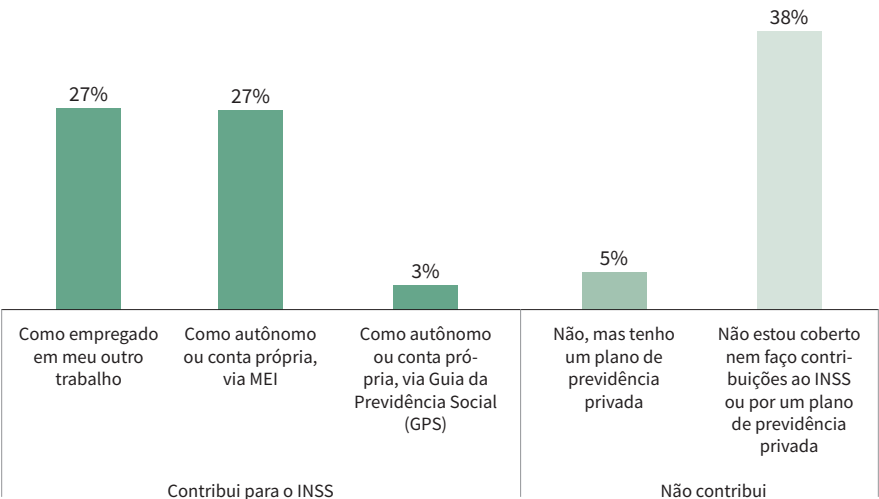
**Gráfico 65 - Proporção de entregadores que contribuem para previdência (pública ou privada) por idade**



Diferente dos motoristas, é frequente os entregadores que trabalhem como *motoboys*. Esse é um trabalho marcado pela combinação de vínculos formais e informais, sendo o risco (segurança viária, segurança pública) uma característica determinante. A progressão de contribuição ao redor da idade, de maneira tão marcada, pode estar conectada a percepção de necessidade de benefícios relativos à previdência, como auxílio-doença, ou mesmo a uma presença significativa de entregadores mais velhos com vínculo CLT em outras organizações, utilizando o trabalho com os aplicativos como espaço de complemento de renda.

Por fim, há uma proporção baixa, semelhante à dos motoristas, de entregadores atendidos pelo benefício de prestação continuada e do Bolsa Família, o que é condizente com as rendas familiares dos motoristas e entregadores.

**Gráfico 66 - Atualmente, faz contribuições ao INSS (TODOS os entregadores)**



**Gráfico 67 - Atualmente, faz contribuições ao INSS (somente entregadores que NÃO TÊM OUTRA ATIVIDADE ECONÔMICA)**

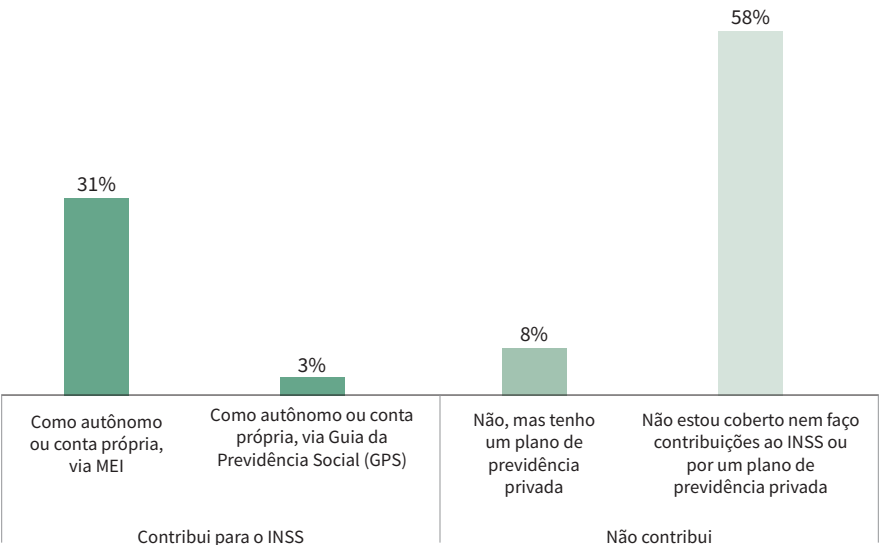


Gráfico 68 - Contribuição por idade e forma de engajamento com o mercado de trabalho (TODOS os entregadores)

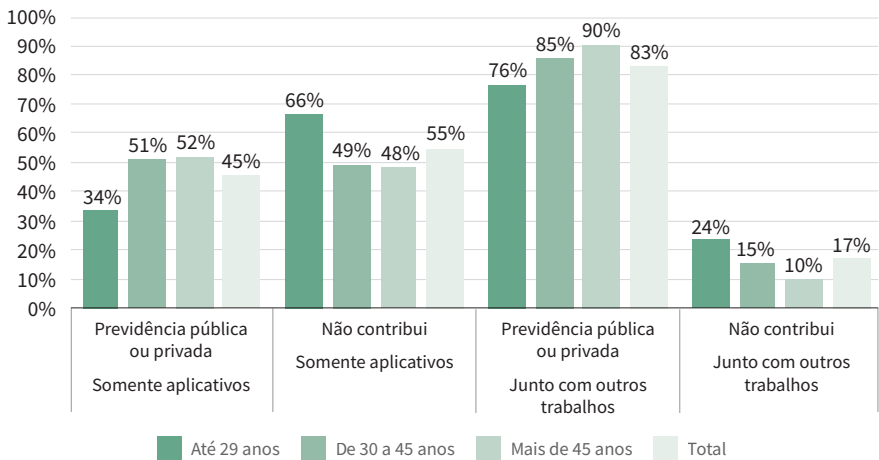
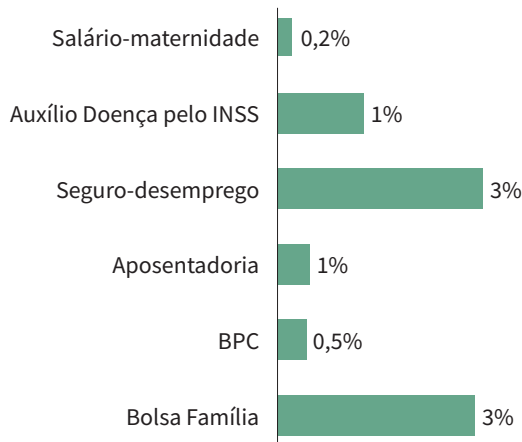


Gráfico 69 - Benefícios que recebe



O cenário de contribuição de entregadores e motoristas, é, portanto, bastante influenciado pela presença de outros trabalhos – entre aqueles que não possuem outros trabalhos, e atuam exclusivamente pelas plataformas, a maioria não contribui para a previdência. Para as duas categorias, a contribuição parece estar relacionada à idade: a proporção de motoristas e entregadores por aplicativo que contribuem é 40 pontos percentuais e 30 pontos percentuais menores que a daqueles que possuem 30 anos ou mais, respectivamente. Entendemos também que, a maior parte dos motoristas e entregadores não recebe benefícios sociais, o que é condizente com sua distribuição de idade e rendimentos mensais. Mas o que e como eles entendem a contribuição e suas expectativas de futuro? A próxima seção deste capítulo é resultado do processo de coleta acerca dessas percepções.

## 5.2. Percepções dos motoristas e entregadores

Esta seção aborda a diversidade de percepções e conhecimentos sobre a previdência social entre entregadores e motoristas de aplicativo entrevistados a partir de minigrupos focais pela pesquisa. Destacamos ainda suas diferentes estratégias de contribuição e as expectativas em relação ao futuro. São explorados temas como a compreensão dos benefícios previdenciários, a desconfiança em relação ao governo e aos aplicativos, as estratégias de aposentadoria adotadas por esses trabalhadores, e as suas demandas por políticas de seguridade social privadas e públicas.

A primeira característica que se destaca é como são diversas as percepções dos entrevistados sobre o que é previdência social, como se acessa e quais são os benefícios que ela engloba. Foi possível perceber dois grupos mais evidentes, um primeiro formado por mulheres e homens mais velhos, e um segundo formado por homens mais jovens. O primeiro grupo concentra um maior conhecimento sobre previdência social e seus benefícios sociais, bem como estratégias para contribuir e, notadamente entre os homens mais velhos, maior referência sobre a importância de se contribuir para a aposentadoria e ter acesso a benefícios da previdência. Já no segundo grupo é mais comum a confusão tanto entre o que é previdência, como sobre como é possível acessar a previdência social sem ter carteira assinada. Nele, é possível notar uma diferenciação por ocupação: aparece entre os entregadores com menos de 40 anos, homens. Esse grupo possui um entendimento equivocado de que previdência, INSS, INPS (antiga sigla do INSS), FGTS e aposentadoria são sinônimos. Já entre os motoristas homens com menos de 40 anos, a compreensão parece ser mais clara sobre o que é previdência social e as diferentes formas de contribuir. No entanto, entre eles, não há clareza sobre o que pode ser acessado com a contribuição como MEI ou autônomo. Aqui há uma diferença de gênero: entre os homens, foi mais comum a percepção de que não há direito a nada além da aposentadoria a partir da contribuição à previdência social. As mulheres, ao contrário, sabiam e pagam a contribuição com a intenção de ter uma cobertura para sinistros ou problemas de saúde.

*O INPS é um carnêzinho que você paga e ele conta como tempo de serviço prestado. Você paga um valor e vai contando, né? (...) Aí, você vai concluindo, aí, vai contando ali como tempo de serviço, tipo quando você trabalhou de carteira assinada. (...) Não, [ele não dá acesso ao] auxílio-doença não, ele dá acesso à aposentadoria, ao tempo de serviço (Entregador).*

*Tu consegue pagar o teu FGTS, mas... para isso tu tem que fazer o teu imposto de renda e tudo mais, isso e aquilo. Tem o maior rolê para tu, digamos, conseguir uma aposentadoria (...) se tu for uma pessoa bem certinha e tal, com a previdência e tudo mais, quiser pagar, pode pagar (...) tu pagando, tu está garantindo praticamente a tua aposentadoria por idade, entendeu? Mesmo sem estar registrado e tudo mais (Entregador).*

*Eu pago aquele INSS, né, que é a taxinha que a gente paga quando a gente é autônoma. Eu pago aquilo ali porque eu tenho medo, de acontecer alguma coisa mais séria e eu não ter um resguardo (Entregadora).*

*Além da própria aposentadoria, por tempo de serviço ou pela idade, [a previdência oferece] auxílio-doença, que é muito importante, quando você fica afastado. Eu acho que essas são as duas principais, né? [...] e o auxílio-doença no sentido... claro, e o auxílio-morte, né? Porque isso aí, a gente não quer contar, mas fica para os nossos dependentes aí, caso isso aconteça. São esses dois os tipos da previdência que são mais comumente falar, né? (Motorista homem).*

Esse desconhecimento é relevante especialmente quando levamos em consideração que a maior parte dos entregadores e entregadoras entrevistados na pesquisa qualitativa já passou por algum sinistro de trânsito que os afastou do trabalho por períodos que variaram de 15 dias a 3 meses. Esses incidentes envolveram tanto questões relacionadas aos veículos, como reparos ou compra de motocicletas, até problemas de saúde como fraturas e necessidade de afastamento por doença. Entre os motoristas, os sinistros envolveram danos aos carros, e o tempo fora do trabalho (entre 15 dias e 2 meses) esteve relacionado aos reparos. Nenhum dos entrevistados acessou o auxílio-doença da previdência durante os períodos de afastamento. Para se manter durante o período fora do mercado de trabalho, eles utilizaram suas reservas de emergência, recursos de companheiros, ajuda de familiares e, em alguns casos, a franquia do seguro do veículo<sup>19</sup>.

---

**19** Apenas uma entrevistada referiu o uso de seguro ofertado via aplicativo por um familiar que trabalha com entregas. Entre as pessoas entrevistadas, o uso de seguros foi exclusivamente de veículos (próprio ou do outro envolvido no acidente). Parte dos trabalhadores (motoristas e entregadores) declararam saber da existência de seguros nas plataformas, entretanto, entendem que seu valor é alto para o benefício recebido a partir do pagamento em caso de sinistro.

Há também pouca clareza sobre as diferenças de vínculo e sobre o que está proposto no Projeto de Lei Complementar nº 12/2024. Ainda que não tenha sido intencionalmente abordado, o projeto foi mencionado pelos entrevistados. Em ambos os grupos ocupacionais surgiu a ideia de que há uma tentativa de tornar o trabalho através das plataformas CLT, com contribuição de FGTS.

*Eles querem até fazer que seja com carteira assinada agora. Não sei se você já ouviu falar nesse decreto que eles querem fazer, vai até ter uma votação, só esqueci a data, que para trabalhar de motoboy você tem que ser com carteira assinada de todos os aplicativos (Entregador).*

*Se pensar em botar normas, botar em lei, como queriam fazer, jornada de trabalho de 8 horas, vai acabar [...]?, porque cada um aqui tem uma realidade (Motorista).*

Aparece também nas percepções, alguma desconfiança sobre o pagamento da previdência pelos aplicativos e do próprio governo. Essa desconfiança aparece tanto em relação aos aplicativos, como se houvesse margem para manipular ou não fazer o pagamento, quanto em relação ao governo, em uma visão de que o valor ou não chegará, ou não será suficiente para aposentadoria.

*Eu sou super contra, porque se eu quisesse ser CLT, eu estava numa empresa. Eu amo a [EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS] por ser autônoma e eu fiz até o condutaxi porque se a [EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS] virar a CLT, eu vou sair na hora. Eu não quero de jeito nenhum dar meu dinheiro para o governo. Eles não me ajudam em nada. Quando eu fizer 60 anos a aposentadoria vai estar em 90 (Motorista mulher).*

*O problema é que a tecnologia dá acesso a eles fazer o que eles querem. (...) Eles têm acesso a manipular qualquer coisa, qualquer informação eles conseguem manipular. Eles têm a tecnologia na mão deles, eles fazem o que eles querem. E nós vamos ficar como errados. Esse é o problema. E outra, aí, você pega e fala assim ó: “ó eu trabalhei sete anos no aplicativo, eu vou parar de fazer aplicativo agora, vou receber meu dinheiro”. Como que você sabe se ele pagou? E como eles têm acesso às informações, eles podem muito bem colocar lá que assim: “não, ele trabalhou 3 aninhos só”, vai perder 4 anos para trás. Esse é o problema, a gente está na mão deles (Entregador).*

A aposentadoria aparece como um processo menos preocupante e mais distante para os mais jovens. Ainda que a maior parte dos entrevistados reconheça a importância de contribuir para a previdência social, a maioria daqueles com menos de 40 anos parece acreditar que há tempo para não priorizar a contribuição no seu cotidiano, e vê a aposentadoria como um processo ou distante ou que não deve acontecer para si. Há um desalento, especialmente entre as mulheres e trabalhadores mais velhos, quanto à possibilidade efetiva de se aposentar, ou seja, de apenas depender da aposentadoria vinda da previdência social para se manter na velhice. A aposentadoria aparece para a maioria dos entrevistados como um complemento para a velhice, com o qual é necessário construir outras estratégias de sobrevivência. Entre as estratégias mencionadas, estão o desenvolvimento de um negócio próprio, focado em atividades menos extenuantes (foram mencionados negócios variados, desde consultoria até lojas de mantimentos), a compra e construção de imóveis para aluguel, e investimentos em renda fixa e variável.

Entre as entregadoras, os entregadores e os motoristas que não possuem outro trabalho, a estratégia mais recorrente de contribuição para a previdência é o cadastro como Microempreendedor Individual (MEI), seguido da contribuição como autônomo. Já entre as motoristas mulheres, surgiram ainda outras estratégias para aposentadoria, como investimentos em renda fixa e variável, além da compra de imóveis ou terrenos.

Apesar da maioria dos entrevistados reconhecer a importância de contribuir para a aposentadoria através da previdência social<sup>20</sup>, entregadoras e entregadores com menos de 45 anos e parte dos motoristas declararam não ter rendimentos suficientes ou capacidade de se planejar para contribuir com a previdência. Nesse caso, além da própria rotina de gastos e dos rendimentos, a idade também parece estar conectada a essa percepção e prática dos entrevistados. Entrevistados de ambos os grupos ocupacionais com mais de 45 anos afirmaram contribuir regularmente para a previdência, enquanto as falas sobre não contribuir por falta de rendimentos ou porque tem dificuldade, apareceram entre os entrevistados mais jovens. Esse dado parece se conectar também ao que pudemos observar no cenário de contribuições: quanto maior a idade, maior é a proporção de entregadores e motoristas que contribuem para a previdência. Isso pode se explicar, inclusive, pelos momentos de vida, expectativa de aposentadoria e ordem de prioridade. Os trabalhadores mais velhos citaram contribuir para a previdência de maneira regrada porque já estão próximos de se aposentar. A maior parte deles declarou não ter filhos ou ter filhos mais velhos, o que também modifica a ordem de gastos do domicílio e permite priorizar o pagamento para a aposentadoria. Os mais jovens, ao contrário, parecem outras ordens de prioridade – seja para manutenção dos gastos familiares, de seus desejos e gastos pessoais.

---

**20** Apenas duas motoristas mulheres não contribuem para a previdência, nem entendem que é relevante buscar a aposentadoria pelo governo. Elas estiveram entre as que mais demonstraram desconfiança perante o governo. As duas são solteiras, uma é parda, e tem 27 anos e outra é branca, e tem 47 anos.

Foi tratado também a questão da existência de uma reserva emergencial. Nesse caso, este foi um tema também mais evidenciado entre as mulheres e homens mais velhos ou negros. A noção de reserva de emergência varia desde valores guardados para custos de manutenção do veículo até recursos destinados a períodos sem atividade. Para parte dos entrevistados homens e uma das mulheres, o processo de construir uma reserva de emergência se dá em conjunto com a(o) cônjuge. Essa reserva foi utilizada por pelo menos seis entrevistados devido a sinistros, e estavam em processo de reconstituir a reserva no momento da entrevista. Nenhuma das pessoas entrevistadas fez uso de seguro a sinistro oferecidos pelas plataformas de maneira gratuita<sup>21</sup>. Boa parte deles informou não conhecer a existência de seguros ofertados pelas plataformas, e, entre aqueles que conheciam, disseram que não precisaram ou que o seguro era caro e/ou não oferecia bom custo-benefício (não conhecendo, portanto, a modalidade gratuita).

Os entrevistados apresentam demandas diversas e, por vezes, contraditórias sobre como os aplicativos poderiam contribuir para que eles tenham acesso à seguridade social. Entre as demandas elencadas estão: o aumento dos ganhos por corrida; o estabelecimento de políticas de bônus e ajudas de custo; a criação de vínculos formais, com pagamento de FGTS e contribuição para a previdência social; o pagamento imediato da previdência calculado por corrida diretamente pelo aplicativo; a adoção de um sistema optativo de pagamento da previdência no aplicativo; a não inserção de pagamentos de previdência no aplicativo; a oferta de capacitações para auxiliar na educação financeira e a divisão de custos, bem como a oferta de seguros para auxílio-doença e para veículos, com valores mais condizentes com a realidade do trabalho.

*O problema nosso é pegar o dinheiro e pagar. A gente paga tudo, paga um monte de conta, pagar mais o INSS é difícil. (...) Se o aplicativo descontasse no caso, cento e pouco por mês, tipo carteira assinada, eu acho que nós tínhamos mais um direito, né? Porque, se depender de nós mesmo, é difícil, motoboy, né? (Entregador).*

*E o ponto negativo é que eles deveriam melhorar, valorizar mais o profissional. Um bônus, uma ajuda de custo, aumentar a taxa e tal. (...) É, porque motoboy é motoboy. Você sabe que é igual uma guerra. Sai de manhã e não sabe se volta (Entregador).*

*O benefício que eu sinto falta é o décimo terceiro, o abono (...) plano de saúde, seria muito bom. Era uma boa (Entregador).*

---

**21** Esse seguro é oferecido pelas plataformas Uber, 99, e iFood.

*Uma pessoa que ela escolhe ser [EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS] ela escolhe administrar a própria vida. Então, para gente estar dando dinheiro para o governo, o que ele vai trazer para mim? A [plataforma de transporte] já me dá academia, ela me dá vale-saúde<sup>22</sup>, ela me dá... a [plataforma de transporte], por exemplo, tenho desconto em combustível. Então, eu tenho um monte de benefício. Para que eu vou querer o governo? (Motorista mulher).*

*Eu acho que o décimo terceiro é o que a gente mais sente falta. Porque janeiro, na minha opinião, é o mês mais chato do ano, que é o mês mais calmo do ano, que é o mês que todo mundo já gastou tudo em dezembro, tem um monte de dívida. E, aí, se a gente tivesse décimo terceiro, ia ajudar muito em janeiro (Motorista mulher).*

*Na minha visão, são corridas mínimas, a partir de R\$ 10,00, pagando R\$2,00 o km mínimo. Então, assim, fazendo isso, eu, por mim, outros benefícios que eles poderiam dar, eu passo, entendeu? (Motorista).*

*Plano de saúde, uma assistência odontológica, sei lá, uma aposentadoria por tempo de serviço. Eu acho que tudo isso seria um atrativo bem maior para poder até continuar trabalhando (Motorista).*

*Poderia disponibilizar aí alguns benefícios, como um plano de saúde, não precisa ser melhor do mundo, mas alguma coisa que que facilite a nossa vida. A gente está rodando muito, a gente precisa parar num lugar para comer. Talvez parceria com rede de postos, onde você pode ir e parar (Motorista).*

*Eu acho que a plataforma o que ela poderia fazer para a gente que seria uma baita ajuda seria facilitar a nossa manutenção. Como? Parcelando, dividindo, criando parcerias com lojas ou com oficinas que pudessem... porque esse é o nosso instrumento de trabalho, é a ossa ferramenta (Motorista).*

*Plataforma tem ferramentas... ela tem posição de ver quem é produtivo e quem não é. E, por uma questão*

---

**22** A organização referida não oferece o serviço citado pela entrevistada.

*até de meritocracia ou de justiça, ela podia considerar esses benefícios em função da produtividade do cara (Motorista).*

*O auxílio-doença é algo que tem que estar presente no nosso dia a dia. Até porque a gente trabalha sobre o risco iminente de um acidente de trânsito, que ele tanto pode ser de pequena proporção, que não te causar nada, como pode ser um acidente grave (Motorista).*

As demandas dos entrevistados parecem estar fortemente conectadas ao momento de contribuição para a aposentadoria, à desconfiança em relação ao governo e aos próprios aplicativos. Aqueles que não contribuem para a previdência tendem a ver como positiva a ideia de que os aplicativos realizem o pagamento da previdência, e alguns deles chegam a demandar que o trabalho seja reconhecido como um vínculo formal. Por outro lado, aqueles que desconfiam do sistema ou estão mais próximos da aposentadoria enxergam essa possibilidade com reticência, chegando a rejeitar a ideia de vínculo e pagamento da previdência pelas plataformas. Esses entrevistados tendem a priorizar demandas como bônus, capacitações e ajudas de custo, em vez de propostas relacionadas à previdência ou vínculos formais.

Para esses trabalhadores, as expectativas de futuro a longo prazo estão vinculadas à possibilidade de se dedicarem a outras atividades. Eles consideram viável continuar como entregadores ou motoristas por algum tempo – seja pelo prazer da atividade, seja pela sensação de liberdade (expressa em frases como “é viciante” ou “é um trabalho livre”) –, alguns chegam até cogitar a aposentadoria nessa profissão. No entanto, ao projetarem seus futuros, a maioria avalia como inviável manter a rotina de trabalho por aplicativo a longo prazo, devido ao desgaste físico e aos riscos envolvidos. Ainda que apareça, entre os entregadores como mostrado anteriormente, a visão de que “é possível se aposentar”, quando se trata da própria trajetória foram poucas as pessoas que identificam esse futuro como aquele que buscará concretizar na própria trajetória<sup>23</sup>. Entre os entrevistados mais jovens, a saída das plataformas está associada à conclusão de um curso superior ou à aprovação em concurso público. Já os mais velhos tendem a mencionar o desejo de abrir um negócio próprio.

A percepção de que há possibilidades de se ter uma vida estável no futuro apareceu apenas conectada a outros trabalhos, e com maior frequência entre as mulheres de ambos os grupos ocupacionais e os motoristas. Para os entregadores homens, a estabilidade não aparece como uma opção clara: quando es-

---

**23** Apenas 3 dos 24 entrevistados de 2025 afirmaram de maneira mais efetiva que pretendiam se aposentar no trabalho por aplicativos. Uma motorista, uma entregadora e um entregador. Ainda que no estudo qualitativo o principal interesse não esteja necessariamente em quantas pessoas falaram uma informação, chama atenção exatamente a contradição entre conceber ser possível aposentar-se nesse trabalho e, em contrapartida, os interlocutores identificarem e desejarem enveredar-se por uma pluralidade de outros caminhos nas próprias trajetórias.

timulados a falar sobre aposentadoria, estabilidade e planejamento do futuro, eles retornavam ao tema da segurança, especialmente viária. Dados os riscos inerentes ao trânsito, a ideia de estabilidade conectada a um futuro distante ou à aposentadoria parece não fazer parte do imaginário desses trabalhadores. Para eles, o conceito de estabilidade parece estar mais associado a se manterem ilesos no trabalho do que a uma perspectiva de longo prazo.

*Para a gente ter um futuro mais estável, a gente tem que se cuidar, né? Eu costumo dizer que eu não gosto de ter carro perto de mim, Entendeu? Porque, hoje em dia, o telefone cega muitas pessoas. Infelizmente, muitas pessoas ficam no telefone dirigindo, quando vai ver que tá comendo pista. Quando vai ver, já pegou o motoqueiro (Entregador).*

*Tem que se cuidar, tem que torcer para que a... que a criminalidade não nos apronte, aí, na rua, são as coisas de sempre, né? Não fazer que nem muitos colegas motoqueiros que gostam de andar no vácuo de caminhão, de ônibus atrás, que também é uma vida arriscada. Como adoram! Eu detesto estar atrás de caminhão, de ônibus, mas os caras adoram, é uma coisa meio maluca. É, se cuidar muito na estrada, isso aí é o segredo para poder ter um amanhã melhor, né? Pelo menos, para motoqueiro, é isso (Entregador).*

Essas foram as principais percepções coletadas entre os entrevistados. De maneira geral, menos que a territorialidade e a raça, foi possível identificar a influência da idade, do gênero e do grupo ocupacional na forma como esses trabalhadores pensam e planejam seu futuro, e como lidam com questões sobre emergências financeiras e aposentadoria. A análise revela uma complexa rede de desafios e expectativas, que reflete tanto as particularidades do trabalho por plataformas digitais quanto as incertezas inerentes ao sistema previdenciário brasileiro.

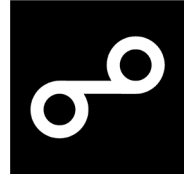
Evidencia-se que a relação dos entregadores e motoristas de aplicativo com a previdência social é marcada por uma série de desafios, desinformações e contradições. Enquanto alguns demonstram um entendimento mais claro sobre os benefícios e a importância de contribuir, outros enfrentam dificuldades devido à falta de informações precisas, à desconfiança em relação ao governo e aos aplicativos, e às limitações financeiras que impedem um planejamento adequado. Essa desconfiança em relação ao pagamento da previdência pelas plataformas e a rejeição de vínculos formais por parte de alguns trabalhadores destacam, inclusive, a complexidade de se estabelecer políticas que atendam às necessidades desse grupo.

A preocupação e a busca efetiva de garantir a aposentadoria tem um claro recorte de idade, o que também se reflete no cenário de contribuição encontrado no *survey* representativo da população desta categoria de trabalhadores. Entre os entrevistados, também ficou evidente que, embora a maioria reconheça a contribuição como relevante, eles também identificam a impossibilidade de se manter exclusivamente com a aposentadoria vinda da previdência social se contribuintes como MEI ou autônomos. Todos apresentam diversidade de estratégias adotadas para garantir a sobrevivência na velhice, como entrar em um trabalho que garanta uma aposentadoria melhor (como concurso público), desenvolver um negócio próprio, construir casas para aluguel, e até mesmo investimentos em renda fixa e variável.

Por fim, o material coletado e analisado revela que a noção de estabilidade tem um recorte ocupacional e de gênero. A maioria dos entrevistados não vê o trabalho de entregador ou motorista como uma atividade viável a longo prazo para si, o que reforça a necessidade de combinar diferentes estratégias para garantir um futuro mais seguro. Além disso, ainda que a visão de estabilidade apareça apenas fora do trabalho com as plataformas no futuro, para motoristas e para as mulheres, ela é vista como possível. Já para os entregadores, a noção de estabilidade está mais associada à segurança no trânsito, havendo inclusive dificuldade de se mapear estratégias para possuir estabilidade no futuro distante. Estabilidade é buscar diminuir os riscos do presente. As demandas por políticas que aumentem os ganhos, ofereçam capacitações e garantam seguros mais acessíveis<sup>24</sup> refletem a urgência de soluções que considerem as particularidades desse mercado. Em um contexto de incertezas e riscos, fica claro que a construção de um futuro estável para esses trabalhadores depende não apenas de mudanças e maior transparência para aprimorar o entendimento das possibilidades de contribuição ao sistema previdenciário, mas de transformações que melhorem suas condições de trabalho e qualidade de vida no presente.

---

**24** Vale reforçar que alguns aplicativos, tanto de entregas quanto de transporte de passageiros, oferecem alguns tipos de seguros para os trabalhadores engajados em suas atividades. Entretanto, parece haver um desconhecimento sobre esses benefícios por parte dos entrevistados.



## 6 Considerações finais

---

## 6 Considerações finais

Esta pesquisa dá seguimento ao estudo iniciado em 2023 sobre o perfil de motoristas e entregadores por aplicativo, dada a necessidade de se compreender as características dessa nova ocupação de maneira representativa para a população. O estudo apresentou dados setoriais sobre o mercado de trabalho de motoristas e entregadores motociclistas que trabalham com plataformas de tecnologia. Utilizou dados secundários, a partir de registros administrativos das empresas que fazem parte da AMOBITEC e dados primários quantitativos e qualitativos, a partir da coleta de dados por meio de *survey* telefônico e grupos focais. Por vezes, foram mobilizados outros estudos, em especial edições da PNAD Contínua, conduzida pelo IBGE, para balizar os dados analisados.

Os resultados evidenciam que, apesar das variações mensais, houve um aumento real na remuneração por hora em viagem dos motoristas e entregadores, ainda que este crescimento tenha ocorrido de maneira gradual. Para os motoristas, os ganhos por hora em corrida tiveram uma elevação de 5,4% entre os períodos analisados, enquanto os entregadores observaram um aumento de 5% na sua remuneração por hora em corrida. Os ganhos, inclusive, estão entre as principais vantagens identificadas por estes trabalhadores em sua atividade com os aplicativos. Vale reforçar, entretanto, que esses incrementos salariais devem ser analisados à luz do aumento dos custos operacionais, como a manutenção dos veículos e os preços dos combustíveis, que podem reduzir a margem líquida de ganhos, em especial para os motoristas. Assim, mesmo com o crescimento na remuneração bruta, a percepção de melhora financeira pode ser limitada pelo aumento das despesas associadas à atividade.

Outro aspecto relevante é a dinâmica do mercado de trabalho e sua influência sobre os profissionais que atuam com aplicativos. O estudo revelou que um número significativo de trabalhadores ingressa nessas atividades como alternativa à desocupação ou como complemento de renda. Observa-se que 32% dos motoristas abandonaram suas ocupações anteriores para se dedicar exclusivamente aos aplicativos, enquanto 36% utilizam os ganhos das plataformas como fonte secundária de renda. Entre os entregadores, a situação se assemelha: quase metade deles mantém outra atividade econômica em paralelo. Esses dados reforçam que o trabalho mediado por aplicativos se apresenta como uma alternativa relevante dentro do mercado de trabalho, seja como principal ocupação, seja como forma de complementar o orçamento familiar.

A flexibilidade oferecida por essas atividades é um dos fatores que tornam o trabalho com aplicativos atrativo para muitos profissionais. Tanto motoristas quanto entregadores apontam a possibilidade de definir seus próprios horários como um dos principais benefícios da atividade. Esse fator é especialmente relevante para aqueles que conciliam o trabalho com outras ocupações ou que necessitam de uma rotina mais adaptável a compromissos pessoais.

Além dos aspectos financeiros e de jornada, o relatório destaca questões relacionadas à segurança e às condições de trabalho. Tanto motoristas quanto entregadores enfrentam desafios como assaltos, acidentes de trânsito e dificul-

dades para encontrar o endereço ou contatar o cliente. A pesquisa revelou que cerca de 20% dos entregadores já estiveram envolvido em alguma ocorrência de trânsito, e 7% afirmaram ter sido vítimas de assaltos durante o exercício da atividade nos últimos três meses. Apesar dos números serem menores em comparação com a coleta anterior, essas dificuldades impactam a experiência dos trabalhadores e podem influenciar sua permanência ou percepção de manutenção da ocupação a longo prazo. Como vimos nas entrevistas qualitativas, os trabalhadores dizem querer continuar a trabalhar com as plataformas, entendem que é possível se aposentar com elas, mas, quando se trata dos próprios destinos, os entrevistados de ambas as ocupações têm planos de longo prazo que não incluem as plataformas e reconhecem que a permanência prolongada nesse tipo de trabalho é algo complexo.

Em relação à posse dos veículos, o estudo mostrou que a maior parte dos trabalhadores utiliza veículos próprios, embora haja uma parcela significativa, em especial entre motoristas, que recorre ao aluguel ou ao financiamento. Essa característica do setor implica um custo fixo considerável para os motoristas e entregadores, tornando essencial a administração eficiente dos rendimentos para cobrir despesas como combustível, manutenção e seguros. Entre os motoristas, a posse de um veículo quitado está mais associada àqueles que conciliam o trabalho com os aplicativos com outras ocupações, enquanto o aluguel de veículos é mais comum entre aqueles que atuam exclusivamente na plataforma.

O levantamento também indicou que a intenção de permanência no trabalho por aplicativo segue elevada, com mais de 60% dos motoristas e entregadores demonstrando desejo de continuar na atividade. No entanto, observou-se um pequeno aumento na proporção dos que desejam sair do setor, especialmente entre os motoristas, possivelmente em função da percepção de que os custos operacionais cresceram mais do que os ganhos líquidos. Apesar disso, a modalidade ainda se mantém como uma opção viável dentro do mercado de trabalho, sobretudo para aqueles que reconhecem neste trabalho, aspectos como flexibilidade e autonomia.

O estudo temático focalizou os temas de aposentadoria, benefícios sociais e expectativa de futuro. Neste estudo, pudemos identificar que a maioria dos motoristas (53%) e dos entregadores (57%) está coberto pela previdência social, com parcela substancial contribuindo pelos seus vínculos empregatícios. De maneira geral, eles possuem pouca cobertura de benefícios como Bolsa Família e têm na idade uma das potenciais explicações para contribuir para a previdência. Mesmo considerando a existência dos outros vínculos empregatícios, é mais frequente a contribuição entre motoristas e entregadores com mais de 30 anos – e, notadamente, ainda mais frequente entre os trabalhadores com mais de 45 anos – que entre os mais jovens. A pesquisa qualitativa, por sua vez, revelou que fatores como idade, gênero e ocupação influenciam significativamente como trabalhadores de plataformas digitais planejam seu futuro, lidam com emergências financeiras e encaram a aposentadoria. Homens mais velhos e mulheres parecem possuir um planejamento financeiro e priorização dos gastos com aposentadoria, se comparados aos homens mais jovens. Enquanto alguns

compreendem os mecanismos e reconhecem a importância da previdência social, outros enfrentam dificuldades devido à desinformação, desconfiança no sistema e limitações financeiras. Além disso, ainda que entendam a manutenção do trabalho com as plataformas como viável e desejem se manter nas plataformas neste momento, a maioria dos entrevistados na pesquisa qualitativa não considera o trabalho por aplicativos sustentável a longo prazo para si, buscando alternativas como concursos públicos, negócios próprios ou investimentos para garantir segurança na velhice.

A noção de estabilidade varia conforme o perfil ocupacional e de gênero: motoristas e mulheres enxergam possibilidades futuras, enquanto entregadores associam estabilidade à redução de riscos imediatos, como segurança no trânsito. As demandas por ganhos melhores, capacitação e seguros<sup>25</sup> destacam a necessidade de políticas públicas que abordem as especificidades desse grupo. Para assegurar um futuro mais estável, são essenciais tanto maior transparência no sistema previdenciário quanto melhorias nas condições atuais de trabalho e qualidade de vida.

Por fim, os dados apresentados neste relatório oferecem um segundo panorama detalhado do setor de tecnologia voltado a transporte de passageiros e entregas por aplicativos, evidenciando, como na pesquisa anterior, as oportunidades e os desafios enfrentados pelos trabalhadores e suas percepções sobre aposentadoria e benefícios sociais. O crescimento dos rendimentos, a flexibilidade da jornada e a competitividade da remuneração em relação a outras ocupações são fatores que tornam essa atividade uma alternativa atrativa para muitos profissionais. No entanto, a oscilação dos custos operacionais, a necessidade de otimizar a gestão financeira e as dificuldades enfrentadas no cotidiano da atividade mostram que essa forma de trabalho apresenta desafios complexos.

---

**25** Aqui vale mais uma vez reforçar que, embora algumas empresas ofereçam seguros gratuitos para os trabalhadores engajados em suas atividades, os entrevistados pareciam desconhecê-los ou ter dificuldade para entender os processos necessários para acessá-los.

## ANEXO I

### **Nota metodológica: PNAD Contínua, Estatísticas Experimentais e o Trabalho por plataforma digitais: motoristas e entregadores.**

A Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílios Contínua, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (PNAD-C, IBGE), consiste em uma pesquisa amostral que desde 2012 entrevista a cada trimestre cerca de 211 mil domicílios, em 3.500 municípios brasileiros, representativos das cinco regiões brasileiras: Norte, Nordeste, Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

Os domicílios selecionados para a amostra são entrevistados uma vez a cada trimestre, durante cinco trimestres consecutivos. Após a 5ª visita ou participação, um domicílio é retirado da amostra e substituído, de modo que em todos os trimestres existam domicílios participantes pela 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª vez da pesquisa. Temos assim, a pesquisa básica, com informações investigadas trimestralmente em toda a amostra e as pesquisas suplementares, com questões investigadas integralmente em um único trimestre ou em parte da amostra de cada trimestre que representa o número da visita.

A título de ilustração, a pesquisa suplementar que utilizamos neste trabalho, o módulo Teletrabalho e Trabalho por Plataformas Digitais, foi integralmente aplicada, de modo experimental, no quarto trimestre de 2022, enquanto a pesquisa suplementar de Habitação, foi respondida pelos domicílios que recebiam a primeira visita do IBGE em cada um dos trimestres do ano.

No caso das pesquisas experimentais, como o módulo Teletrabalho e Trabalho por plataformas digitais, cuidados adicionais são necessários no tratamento dos dados e leitura dos resultados. Devido ao período de avaliação e testes de validação de categorias, cobertura e metodologia, recomenda-se que se trabalhe com o maior grau de cobertura territorial possível e considere sempre as margens de erro (SE) e os coeficientes de variação (CV) ao interpretar os resultados. Assim, estatísticas com alta variabilidade amostral (com coeficiente de variação maior que 30%) devem ser analisadas com cautela, especialmente para os subgrupos populacionais.

Outro cuidado se dá em relação a comparação com os resultados de outras pesquisas que investigam o mercado de trabalho (como o sistema RAIS e CAGED, do Ministério do Trabalho e Emprego do Brasil) e *surveys* que investigam o trabalho por aplicativos. Isso porque os conceitos que caracterizam esses trabalhadores e a regularidade com que exercem a atividade podem variar bastante de uma pesquisa para outra. Neste módulo, o IBGE adotou a metodologia, os conceitos e o questionário publicados pela OIT em junho de 2020<sup>26</sup>, com ob-

---

**26** ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. An Introduction to Online Platforms and Their Role in the Digital Transformation. Paris: OECD, 2019. Disponível em: [53e5f593-en.pdf](#). Acesso em 13/03/2025.

jetivo de identificar o total de pessoas ocupadas no Brasil que realizaram teletrabalho ou trabalho por meio de plataformas digitais nos 30 dias anteriores à pesquisa<sup>27</sup>.

Partindo-se da definição de plataformas digitais de serviço da OIT (2021)<sup>28</sup> como aplicativos que viabilizam o trabalho por meio de tecnologias digitais, possibilitando a intermediação entre fornecedores individuais (trabalhadores de plataformas e outras empresas), definiu-se como trabalhador plataformizado a pessoa que, no período de referência, obteve clientes ou prestou serviços por meio de: aplicativos de táxi; aplicativos de transporte particular de passageiros (exclusive táxi); aplicativos de entrega e aplicativos de serviços gerais ou profissionais.

Nesta pesquisa enfatizamos dois grupos: os trabalhadores por meio de aplicativos de transporte particular de passageiros, exclusive táxis (Uber, 99 e outros) e os trabalhadores de aplicativos de entrega de comida ou produtos (Ifood, Rappi, Loggi e outros). A partir das variáveis de sexo, idade, escolaridade, raça/cor e rendimentos do trabalho principal e de todos os trabalhos, buscou-se definir o perfil socioeconômico destes trabalhadores e o quanto dependem, atualmente, das plataformas digitais para trabalhar e obter uma renda mensal.

De modo a destacar as especificidades do trabalho de motoristas e entregadores e a posição social que ocupam no mercado de trabalho, os resultados obtidos foram interpretados à luz das informações sobre a jornada de trabalho e rendimento dos trabalhadores com ensino médio completo, nos demais setores de atividade econômica (Agricultura, Comércio, Indústria, Serviços e Serviços Públicos). Esse conjunto de informações e comparações estabelecidas com o maior contingente da força de trabalho brasileira em termos de escolaridade, fornece assim subsídios para se entender a dimensão que o trabalho por plataforma assume na realidade brasileira, os desafios de quem o executa e as justificativas de sua entrada ou continuidade no trabalho.

---

**27** INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua | Sobre os módulos Teletrabalho e Trabalho por meio de plataformas 2022. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Nota Técnica 02/2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102033>. Acesso em 13/03/2025.

**28** INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. World employment and social outlook 2021: the role of digital labour platforms in transforming the world of work. Geneva: International Labour Organization - ILO, 2021.

