



OBSERVATÓRIO DO TRABALHO DA BAHIA

ESTUDO TEMÁTICO

PERFIL DOS TRABALHADORES DE TRANSPORTE POR APLICATIVO NA BAHIA

Integra o Produto 2.2 do Plano de Trabalho

Contrato de Prestação de Serviços Nº. 066/2025 – SETRE-BA e DIEESE

ABRIL DE 2026



**EXPEDIENTE DA SECRETARIA DO TRABALHO, EMPREGO, RENDA E
ESPORTE DO GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA**

JERÔNIMO RODRIGUES

Governador

GERALDO JÚNIOR

Vice-Governador

AUGUSTO VASCONCELOS

Secretário do Trabalho, Emprego, Renda e Esporte

JUREMAR DE OLIVEIRA

Chefe de Gabinete

RUBENS DEUSDEDITH SANTIAGO FILHO

Superintendente de Desenvolvimento do Trabalho

WENCESLAU AUGUSTO DOS SANTOS JUNIOR

Superintendente de Economia Solidária

JÚLIO CEZAR PEREIRA DOS REIS BATISTA

Diretor-Geral

FREDERICO FERNANDES

Coordenador do Observatório do Trabalho da Bahia

SETRE – Secretaria de Trabalho, Emprego, Renda e Esporte

Endereço: 2ª Avenida, nº 200, Plataforma III - 3º andar, Sala 306 – CAB

Salvador - Bahia – Brasil - CEP: 41.745-003

<http://www.setre.ba.gov.br>

EXPEDIENTE DO DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – DIEESE

Direção Técnica

Adriana Márcia Marcolino – Diretora Técnica
Patrícia Toledo Pelatieri – Diretora Técnica Adjunta
Victor Gnecco Pagani – Diretor Técnico Adjunto
Eliana Elias – Diretora da Escola DIEESE de Ciências do Trabalho

Coordenação Geral do Projeto

Patrícia Toledo Pelatieri – Diretora Técnica Adjunta
Ana Georgina da Silva Dias – Supervisora do Escritório do DIEESE na Bahia
Ludmila Giuli Pedroso – Técnica Responsável pelo Projeto

Equipe Executora DIEESE

DIEESE – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos

Rua Aurora, 957 – Centro – São Paulo – SP – CEP 01209-001

Fone: (11) 3821 2199 – Fax: (11) 3821 2179 –

E-mail: institucional@dieese.org.br

Site: <http://www.dieese.org.br>

Observatório do Trabalho da Bahia

R. Gen. Labatut, 65 - Barris, Salvador – BA – Brasil - CEP: 40070-100

Fone: (71) 99953 3307 – E-mail: observatorioba@dieese.org.br

Site: <https://bahia.dieese.org.br/>

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4
NOTA METODOLÓGICA.....	5
INTRODUÇÃO	8
1. EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS SOBRE O RECONHECIMENTO DE VÍNCULO DE EMPREGO DOS TRABALHADORES POR PLATAFORMA	12
2. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO TRABALHO POR PLATAFORMAS DIGITAIS NA BAHIA.....	18
3. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DO TRABALHADOR POR APLICATIVO	22
4. CARACTERÍSTICAS OCUPACIONAIS DO TRABALHO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO.....	26
CONSIDERAÇÕES FINAIS	36
REFERÊNCIAS.....	38
ANEXOS	42

APRESENTAÇÃO

O estudo temático “Perfil dos Trabalhadores de Transporte por Aplicativo na Bahia” foi desenvolvido no âmbito do contrato nº 066/2025, referente à 10ª etapa de execução do projeto do Observatório do Trabalho da Bahia (OBA), parceria técnica entre o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) e a Secretaria Estadual do Trabalho, Emprego, Renda e Esporte do Estado da Bahia (SETRE).

A finalidade do estudo é caracterizar os trabalhadores prestadores de serviços de transporte por meio de aplicativos e as condições de trabalho a que estão submetidos, a partir de indicadores selecionados. Espera-se fornecer subsídios que orientem gestores na formulação de políticas públicas voltadas à redução da precarização e da vulnerabilidade do trabalho plataformizado, desafio cada vez mais presente no mercado de trabalho.

O estudo utiliza dados da Pesquisa Experimental realizada a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC) sobre Trabalho por Meio de Plataformas Digitais, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), referentes ao 4º trimestre de 2022 e ao 3º trimestre de 2024, para analisar a inserção desses trabalhadores e sua participação no mercado de trabalho baiano.

O estudo temático está dividido em quatro capítulos, além da introdução, considerações finais, nota metodológica, referências bibliográficas e anexos. No primeiro capítulo, são apresentadas algumas experiências internacionais no reconhecimento do vínculo de trabalho dos trabalhadores por plataforma. No capítulo seguinte, apresentam-se as características gerais dos trabalhadores plataformizados no estado. No terceiro capítulo, apresentam-se aspectos do perfil sociodemográfico dos ocupados no trabalho por plataforma. Enquanto no quarto capítulo, apresentam-se os aspectos gerais da ocupação dos trabalhadores plataformizados em relação aos não plataformizados na Bahia.

NOTA METODOLÓGICA

Para o estudo, foram utilizados dados da Pesquisa Experimental realizada a partir da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC) sobre Trabalho por Meio de Plataformas Digitais, referentes ao 4º trimestre de 2022 e no 3º trimestre de 2024, executada e divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com o intuito de identificar o perfil sociodemográfico e as características ocupacionais dos trabalhadores que prestam serviços de transporte por meio de aplicativos.

As estatísticas das pesquisas utilizadas no presente estudo são classificadas como experimentais e devem ser interpretadas com cautela, pois estão em fase de testes e avaliação. Ainda assim, a PNADC Trabalho por Meio de Plataforma Digital 2022 e 2024 constituem-se como fontes confiáveis e representativas, já que os dados são obtidos a partir de entrevistas em mais de 211 mil domicílios a cada trimestre. Além disso, os resultados incorporam a reponderação da PNAD Contínua realizada em 2025, cujos pesos de expansão da amostra foram calibrados pelos totais populacionais por sexo e grupos de idade, estimados para o Brasil, segundo os dados do Censo Demográfico 2022.

Neste estudo, o conceito de plataformas digitais utilizado é o mesmo apresentado na Nota Metodológica 04/2025¹ do IBGE:

“...plataformas digitais que são como qualquer interface digital que gere valor econômico e/ou social e que faça a intermediação entre três agentes distintos (a unidade econômica proprietária da plataforma, o prestador de serviços de trabalho e o usuário final dos bens e serviços produzidos). A plataforma digital fornece serviços e ferramentas que permanecem sob o controle da unidade econômica que a possui e permitem que essa unidade econômica exerça algum grau de controle sobre as atividades produtivas realizadas (ou seja, trabalho) e monitore o processo de trabalho na plataforma digital.”

Segundo a OIT (2021), as plataformas digitais podem ser classificadas como prestação de serviços ou de trabalho, que viabilizam o trabalho por meio de aplicativos e permitem

¹ Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102218>> .Acesso em 13/03/2026.

a intermediação entre fornecedores individuais e clientes. Também há as plataformas de comércio eletrônico, que mediam as transações comerciais em ambiente online, conectando empresas a consumidores finais ou a outras empresas. Nesta categoria, incluem-se, dentre outras, as plataformas de varejo, por meio das quais pequenas e médias empresas ou vendedores individuais podem vender mercadorias aos clientes, com a cobrança, por parte das plataformas, de taxas ou comissões sobre as vendas. Além disso, existem os aplicativos de reserva de hospedagem, plataformas de mídia social e plataformas de comunicação. Este estudo, limita-se à análise das plataformas digitais de trabalho.

Para a identificação do trabalho plataformizado, a pesquisa considerou os ocupados com 14 anos ou mais que, no trabalho principal, trabalhavam por meio de plataformas digitais de serviços ou obtinham clientes e realizavam vendas por meio de plataformas de comércio eletrônico na semana de referência. No entanto, foram excluídos os empregados no setor público e militares.

Segundo a Pesquisa Experimental PNADC 2024 Trabalho por Meio de Plataforma Digital, foi identificado o trabalhador plataformizado se estivesse intermediado por meio de:

- Aplicativo de táxi - ocupado que, em seu trabalho principal, obteve clientes e prestou serviço de taxista através de aplicativo de táxi, incluindo aplicativo de cooperativa local de taxistas e outros aplicativos voltados para motoristas de táxi;
- Aplicativo de transporte particular de passageiros diferente de táxi – ocupado que, em seu trabalho principal, obteve clientes e prestou serviço de motorista no transporte particular de passageiros por meio de aplicativos como Uber, 99, inDrive, algum aplicativo regional/local de transporte particular de passageiros diferente de aplicativo de táxi etc.
- Aplicativo de entrega de comida, produtos etc. – ocupado que, em seu trabalho principal, obteve clientes e prestou serviço de entrega através de aplicativo de entrega de refeições, alimentos, produtos, documentos etc., como iFood, Rappi, Loggi, Uber Flash, Uber Eats, algum aplicativo regional/local de entrega etc.
- Aplicativo de prestação de serviços gerais ou profissionais - ocupado que, em seu trabalho principal, obteve clientes e prestou serviços gerais (por exemplo serviços de eletricista, cuidado de pessoas, faxina etc.) ou profissionais (por exemplo,

serviços de TI e programação, engenharia, arquitetura, tradução, redação, design, serviços jurídicos etc.) por meio de plataformas digitais/aplicativos de contratação de serviços, como GetNinjas, Parafuzo, Freelancer, Workana, 99freela etc. Além disso, também são abrangidas as pessoas que realizaram trabalho por meio de plataformas de micro tarefas online (tais como Appen, Clickworker, Fiverr etc.), incluindo tarefas como moderação de conteúdo, teste de sites e aplicativos, inserção de dados, transcrição de vídeos, validação e classificação de dados, verificação de informações, entre outras.

O estudo concentrou a análise do trabalho plataformizado nos aplicativos de táxi, aplicativos de transporte particular de passageiros diferente de táxi e aplicativos de entrega de comida, produtos etc. Para comparar e compreender o setor de transporte com os ocupados não plataformizados que exerciam atividades semelhantes, foi utilizado a metodologia empregada por Góes et al. (2022) e Callil e Picanço (2023) que faz um cruzamento entre algumas desagregações da CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) e da CBO (Classificação Brasileira de Ocupações) da PNADC. Assim, foi delimitado os ocupados não plataformizados, no trabalho principal, como:

- Condutores de motocicletas (ocupação 8321);
- Condutores de automóveis, táxis e caminhões (ocupação 8322);
- Condutores de veículos acionados a pedal ou braços (ocupação 9331).

No entanto, Condutores de veículos acionados a pedal ou braços não apresentou significância estatística em vários resultados para a Bahia, por isso não foram detalhados nos resultados.

Além da ocupação exercida pelos trabalhadores não plataformizados, também foi considerado segundo a atividade econômica:

- Transporte rodoviário de passageiros (atividade 49030);
- Transporte rodoviário de carga (atividade 49040);
- Atividades de malote e de entrega (atividade 53002)

INTRODUÇÃO

O mundo do trabalho tem passado por grandes mudanças nas últimas décadas, as mudanças tecnológicas estão entre as transformações mais expressivas. Desse modo, lidar com o desemprego tecnológico e as mudanças nas relações de trabalho resultantes dessas transformações tem sido um grande desafio. Globalmente, desde o final dos anos de 1980, o novo padrão de competição e organização da economia impôs aos países inseridos na divisão internacional do trabalho a necessidade de flexibilizar os direitos trabalhistas, sob a promessa de que novos empregos poderiam surgir e os postos de trabalho existentes seriam preservados.

Com o avanço tecnológico promovido pela Quarta Revolução Industrial, desenvolveu-se um sistema em que aspectos virtuais, físicos e biológicos de produção interagem globalmente entre si de forma flexível (CHEHAB, 2024). A produção tornou-se mais enxuta, pois adapta-se rapidamente às diferentes demandas de mercado, à semelhança do modelo de produção toyotista². Além disso, as plataformas digitais reduziram os custos operacionais ao integrar pessoas, organizações e sistemas capazes de analisar grandes volumes de dados (*Big Data*), aprender com eles (*Machine Learning*) e tomar decisões autônomas sobre a produção.

Desse modo, o desenvolvimento tecnológico, aliado à lógica da produção flexível, favoreceu o surgimento de empresas com menor proteção ao trabalho, intensificação do ritmo das atividades laborais, polivalência do trabalhador e com mecanismos de gestão pautados pelo aumento da produtividade. Como resultado, as relações de trabalho de longa duração deram espaço a uma profusão de contratos precários pela terceirização e pela informalidade (ANTUNES, 2008; DRUCK, 2019).

Nesse novo cenário, a restrição de políticas públicas, a sobrevivência econômica baseada na iniciativa individual dos trabalhadores e a redução das forças da negociação coletiva tornaram-se os norteadores da reestruturação do trabalho (FILGUEIRAS, 2021; ABÍLIO, 2021; GUERRA, 2020; POELL, 2020; DESGRANGES, 2020). Com isso, ganharam força as empresas de *gig techs*, empresas que intermediam profissionais autônomos

² Modelo de produção industrial flexível, criado no Japão pós-Segunda Guerra Mundial na Toyota, com foco na eliminação de desperdícios, pois caracteriza-se pelo sistema *just-in-time* (produzir apenas o necessário, no momento certo), reduzindo estoques, utilizando automação e mão de obra multifuncional para atender à demanda de mercado.

(*freelancers*) e clientes por meio de plataformas digitais oferecendo serviços casuais e fragmentados, popularmente conhecidos como “bicos” (LACERDA et al. 2025).

É importante ressaltar que os “*gigs*” não são algo novo, pois já existiam em diversos setores da economia. Atualmente, observa-se o crescimento da chamada *economia gig*, também conhecida como economia freelancer, economia do compartilhamento ou economia sob demanda. Em essência, esse conceito

“[...] abarca as diversas formas de trabalho alternativo, englobando desde a prestação por serviços por aplicativos até o trabalho de *freelancers*, podendo ser pensado como um arranjo alternativo de emprego. Basicamente, podemos supor que a *gig economy* possui estas características: i) ausência de vínculo formal na relação de trabalho (como a carteira de trabalho assinada); ii) possibilidade de prestação de serviços para vários demandantes; e iii) jornada esporádica de trabalho.” (GÓES et al., 2021, p. 2)

Com a popularização da internet e o surgimento das plataformas digitais, a economia *gig* expandiu-se de forma substancial, alcançando domínios antes inacessíveis para trabalhadores individualmente considerados, como a venda de mercadorias específicas, serviços e prestação de trabalho. Dessa forma, a economia *gig* passou a integrar uma nova lógica econômica em expansão, na qual os trabalhadores plataformizados (*gig workers*) utilizam plataformas digitais para comercializar sua força de trabalho.

No Brasil, emergiu o conceito de “uberização” do trabalho, em referência ao crescimento dos trabalhadores de aplicativos de transporte. O termo remete a uma das primeiras empresas a operar no país, a Uber, que iniciou suas atividades em 2014 com o uso de aplicativos de trabalho sob demanda. Por ser uma empresa multinacional, a Uber oferece transporte de passageiros e mercadorias a partir da contratação via aplicativo disponível em várias partes do mundo.

Assim como diversos aplicativos de prestação de serviços, a Uber integra passageiros e motoristas sem o estabelecimento de um contrato de trabalho formal com o trabalhador, apenas fornecendo o acesso à sua rede de consumidores mediante o pagamento de cerca

de 25% sobre os ganhos do motorista. Vale lembrar que toda a manutenção do veículo utilizado permanece sob responsabilidade do trabalhador (LACERDA et al., 2025).

No Brasil, assim como em outros países, houve rápido crescimento da demanda pelos serviços oferecidos no aplicativo da empresa. Segundo a pesquisa realizada pelo Datafolha, em 2024, acerca da opinião da população sobre o impacto dos aplicativos em 10 anos da Uber no país³, 4 em cada 10 pessoas utilizam habitualmente o serviço de carro mediado por aplicativos e avaliam que o surgimento dos aplicativos de transporte trouxe mais segurança e conforto.

Outros segmentos de aplicativos também ganharam espaço no mercado consumidor brasileiro, entre eles o de entrega de comida, como por exemplo o IFood, empresa brasileira, criada em 2012, que conecta restaurantes e clientes⁴. Atualmente, o aplicativo está disponível em mais de 1.580 cidades, reúne mais de 60 milhões de usuários ativos e 460 mil estabelecimentos conectados. Só no mês de março de 2025 foram realizados 120 milhões de pedidos, e a empresa contabilizou 450 mil entregadores no país, um crescimento de 25,0% em relação a 2024, quando havia 360 mil entregadores⁵.

Em geral, a empresa que opera os aplicativos organiza a execução e a distribuição do trabalho. Além de definir regras para recusa de serviços, também determina a contrapartida da remuneração pelo trabalho executado, as punições e o desligamento da plataforma. A empresa detentora do aplicativo pode, ainda, controlar os ganhos, alterando o valor pago por corridas e impondo grande variação nos rendimentos dos trabalhadores (DIEESE, 2024).

Mesmo com a aparente “flexibilidade” da jornada de trabalho, ela é limitada. Quanto menos viagens, menor a pontuação e piores serviços são destinados ao trabalhador; os horários de pico se sobrepõem aos horários de repouso; e é preciso cumprir longas jornadas para compor uma remuneração mínima suficiente. Esses elementos configuram uma relação de vulnerabilidade do trabalhador diante da empresa-plataforma (DIEESE, 2024).

³ Disponível em: < <https://uber.app.box.com/v/datafolha10anos>>. Acesso em 15/04/2026.

⁴ Disponível em: <

⁵ Disponível em: < <https://institucional.ifood.com.br/portal-de-dados-ifood/>>. Acesso em 15/04/2026.

Além disso, os trabalhadores plataformizados são submetidos a uma avaliação rígida, sem direito de interferir nos critérios e sem possibilidade de contestação. Essas avaliações podem resultar em punições, como a suspensão temporária do acesso ao aplicativo ou até a exclusão (DIEESE, 2024).

Desse modo, a relação entre os trabalhadores que atuam por meio de aplicativos e as empresas que os operam configura-se como uma relação de trabalho sob a ótica do direito laboral. Essa relação é controlada pela gestão algorítmica, definida pela empresa detentora do aplicativo, que estabelece uma forma de subordinação dos trabalhadores a partir das regras de trabalho, do valor do pagamento pelo serviço realizado, das jornadas, do ritmo de trabalho, das bonificações etc. (DIEESE, 2024).

No entanto, em um contexto de elevado desemprego e crise econômica, somado à falsa ilusão de que a tecnologia, aliada ao empreendedorismo individual, garante autonomia no trabalho, ampliou-se a oferta de trabalhadores cadastrados em aplicativos como forma de sobrevivência. Esse movimento foi impulsionado pela Lei 13.467/2017, conhecida como Reforma Trabalhista⁶. Embora a Reforma não tenha tratado especificamente do trabalho por plataformas, introduziu inovações no reconhecimento do trabalho autônomo, na ampliação da terceirização e na regulamentação do teletrabalho, sob o argumento de fomentar novas formas de ocupação e promover maior autonomia ao trabalhador (LACERDA et al., 2025).

Diante desse cenário de crescimento do trabalho por plataformas, o estudo propõe analisar as características dos trabalhadores por aplicativo na Bahia, considerando que os níveis elevados de informalidade e menores rendimentos do trabalho são elementos historicamente marcantes do mercado de trabalho baiano. Portanto, o estudo configura-se como uma estratégia essencial para a promoção de ações que reduzam a precarização e para a formulação de políticas públicas que fomentem a geração de trabalho decente.

⁶ Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm>. Acesso em 15/04/2026.

1. EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS SOBRE O RECONHECIMENTO DE VÍNCULO DE EMPREGO DOS TRABALHADORES POR PLATAFORMA

Essa nova roupagem do trabalho esconde variáveis complexas, sendo a principal delas a natureza do vínculo entre os trabalhadores e as plataformas. Por um lado, as empresas defendem a classificação como trabalhadores autônomos ou empreendedores individuais, sob o controle pela gestão algorítmica, definida pela empresa detentora do aplicativo. Por outro, os trabalhadores plataformizados reivindicam o reconhecimento da relação de trabalho, com acesso à direitos sindicais, regulamentação da jornada de trabalho, remuneração mínima, transparência nos critérios de gestão e seguridade social (DIEESE, 2024).

Considerando que os aplicativos estão presentes em diversos países, Hatayama e Maj-Swistak (2024) examinaram as abordagens regulatórias adotadas entre 2016 e 2024 para proteger os trabalhadores de plataformas e sintetizaram as principais áreas da legislação trabalhista. A análise revela três abordagens principais para regulamentar o trabalho em plataformas:

- a) alteração na legislação trabalhista existente para abranger os trabalhadores de plataformas;
- b) introdução de uma legislação específica para o trabalho plataformizado;
- c) desenvolvimento de medidas para esclarecer os vínculos de emprego e estender as leis já existentes.

Em linhas gerais, qualquer reforma trabalhista pode adotar qualquer uma dessas abordagens. Contudo, entre os países analisados, a maioria das iniciativas regulatórias ocorreram em países de alta-renda: das 19 jurisdições, 12 pertencem ao grupo de alta renda, seguidas por 5 países de renda média-alta e 2 de renda média-baixa. Geograficamente, as mudanças legislativas ou projetos de lei concentram-se, principalmente, na Europa, América do Norte e América Latina (HATAYAMA E MAJ-SWISTAK, 2024).

Um dos países pioneiros foi a França, em 2016, com a Lei nº 2016-1088, conhecida como “Lei El Khomri”. Embora não tenha estabelecido o reconhecimento do vínculo empregatício nas plataformas digitais, essa lei introduziu um dos direitos essenciais para os trabalhadores de plataformas digitais: o direito à desconexão, que garante o descanso

e a desobrigação em responder a mensagens fora do horário de expediente (PONZILACQUA E SILVA, 2022).

A Espanha foi o primeiro país europeu a adotar a presunção de vínculo empregatício para entregadores de aplicativo. A Lei Rider (Real Decreto-ley 9/2021) foi um marco na regulamentação do setor, exigindo que plataformas como Glovo e Deliveroo reconhecessem entregadores como empregados, garantindo direitos trabalhistas como salário por hora, férias e seguro, além de obrigatoriedade na transparência no uso de algoritmos (FGV DIREITO SP, 2021).

Os efeitos da Lei Rider 9/2021 sob as plataformas foram diversos. A Deliveroo acelerou sua decisão de parar de operar no país, embora, oficialmente, não tenha atribuído diretamente a saída à regulamentação. A Glovo ajustou suas práticas para cumprir a lei, mas, após a venda para a alemã Delivery Hero, manteve cerca de 80% dos trabalhadores sem vínculo reconhecido, resultando em multas e processos. Já a Uber Eats, “desativou” a maioria de seus entregadores para migrar para um sistema de subcontratação considerado irregular. A Just Eat, por sua vez, assinou um acordo coletivo com os sindicatos, ainda que não abrangendo todos os funcionários⁷.

A lei espanhola impulsionou debates sobre o trabalho em plataformas em toda a Europa. A Diretiva de Trabalho em Plataformas, de 1º de dezembro de 2024, estabeleceu que cabe às plataformas demonstrar que o trabalhador é genuinamente autônomo (presunção refutada do emprego), além de proibir a gestão algorítmica discriminatória e reforçou a proteção de dados dos trabalhadores - um dos avanços frente ao chamado capitalismo de vigilância. Os Estados-Membros da União Europeia deverão adequar suas legislações até 2 de dezembro de 2026, desenvolvendo orientações apropriadas para a classificação dos trabalhadores como contratados independentes ou empregados⁸.

Dois países europeus alteraram seus códigos trabalhistas: Portugal (Agenda do Trabalho Decente - Lei nº 13/2023, de 3 de abril de 2023) e Bélgica (Acordo Trabalhista - Lei de 3 de outubro de 2022 sobre Diversas Disposições Trabalhistas). Antes disso, Portugal já havia estabelecido um marco regulatório para as plataformas de transporte por aplicativo

⁷ Disponível em: < <https://abet-trabalho.org.br/entregadores-espalham-se-as-pequenas-vitorias/>>. Acesso em 15/04/2026.

⁸ Disponível em: < <https://ogletree.com/insights-resources/blog-posts/its-official-the-eu-platform-work-directive-is-here/>>. Acesso em 14/04/2026.

(Lei 45/2018, de 10 de agosto de 2018, a chamada Lei Uber). Embora este regime legal não definisse claramente o estatuto jurídico dos motoristas, determinava que estes deveriam possuir um contrato escrito regulando as partes (HATAYAMA E MAJ-SWISTAK, 2024).

No mesmo ano, o Egito regulamentou os serviços de transporte rodoviário que utilizam tecnologia da informação, criando um arcabouço legal para serviços de transporte por aplicativo (Lei nº 87 de 2018). Embora a lei não mencione acordos contratuais, exige que as empresas apresentem um certificado comprovando o pagamento das contribuições previdenciárias antes da contratação de motoristas (HATAYAMA E MAJ-SWISTAK, 2024).

A Costa Rica apresentou, em maio de 2023, o projeto de lei nº 23.736 para regulamentar o serviço de transporte por meio de plataformas digitais. O projeto classifica os trabalhadores de plataforma como motoristas afiliados à plataforma, registrados no Ministério de Obras Públicas e Transportes (MOPT) e considerados trabalhadores independentes, sem estarem sujeitos a preços fixos, itinerários, rotas, horários, frequências ou áreas geográficas (Artigo 4º). O texto garante uma “lucratividade bruta mínima por quilômetro” por viagem, calculada pelo MOPT em conjunto com o Ministério da Economia, Indústria e Comércio (MEIC) (HATAYAMA E MAJ-SWISTAK, 2024).

Nos países latino-americanos, o México avançou com a Reforma da Lei Federal do Trabalho, em 2024, criando o Capítulo IX Bis sobre “Trabalho em Plataformas Digitais”. O Capítulo define o que constitui uma plataforma digital e quem são “trabalhadores de plataforma”, além de exigir que as empresas assinem contratos – inclusive digitais – detalhando as condições de trabalho. Introduz também a obrigatoriedade de transparência algorítmica, impondo às plataformas a produção de um “documento de política sobre gerenciamento algorítmico do trabalho”. Além disso, a lei proíbe expressamente o uso de algoritmos de forma discriminatória e estabelece multas significativas para empresas que não registrem seus contratos ou descumpram obrigações de transparência⁹.

No Chile, o progresso ocorreu com a Lei 21.431, de 2022, que alterou o Código de Trabalho para regulamentar os contratos de trabalho dos trabalhadores em empresas de

⁹ Disponível em:< <https://www.observacom.org/uruguay-chile-and-mexico-require-ride-hailing-apps-to-make-their-algorithms-transparent/>>. Acesso em 10/04/2026.

plataformas de serviços digitais. A lei reconhece a relação trabalhista e exige que os aplicativos incluam nos contratos de trabalho informações detalhadas sobre o tratamento dos dados pessoais, os critérios de combinação entre trabalhadores e usuários e os métodos de cálculo da remuneração¹⁰.

O Uruguai desenvolveu um nível mais detalhado com a Lei 20.396, de 2025, ao estabelecer garantias mínimas de proteção para os trabalhadores de plataformas digitais. Além da exigência da transparência de algoritmos e sistemas de monitoramento, a regulamentação obriga que as empresas informem cada trabalhador sobre a existência de sistemas automatizados de rastreamento, controle e avaliação, bem como sobre a atuação dos sistemas automatizados que afetam suas condições de trabalho, como acesso a tarefas, renda, jornada de trabalho, saúde e segurança¹¹.

Apesar das diferenças nas três leis mencionadas nos países latino-americanos, a centralidade está na condição de transparência dos dados de forma clara e acessível, tanto para os trabalhadores quanto para as autoridades nacionais responsáveis pela supervisão do trabalho plataformizado.

No Brasil, ocorreram algumas discussões sobre a temática. Em 2024, foi encaminhado ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 12/2024¹², que define o “trabalhador autônomo por plataforma” sem vínculo empregatício formal pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), mas com direitos específicos, como pisos remuneratórios, cobertura de custos, direito à Previdência Social, representação sindical e negociação coletiva. Embora contemple pautas importantes, a proposta não incluía os entregadores e motociclistas por aplicativo. No entanto, não houve consenso político para a sua aprovação¹³.

Outra discussão sobre o trabalho por plataformas refere-se à decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2), em 10 de abril de 2026, na qual um motorista de aplicativo da 99 foi enquadrado como trabalhador avulso em contexto digital e não como

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem.

¹² Disponível em: <

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2391423&filename=PLP%2012/2024>. Acesso em 15/04/2026.

¹³ Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2025/05/sem-consenso-regulacao-de-motoristas-de-aplicativo-e-desafio-para-o-congresso>>. Acesso em 15/04/2026.

empregado formal nem como autônomo. Com a decisão, a empresa foi condenada a pagar direitos trabalhistas previstos em lei, cabendo recurso¹⁴.

Embora a definição legislativa de trabalhador avulso (Lei 12.023/2009¹⁵) também não determine o vínculo empregatício direto com a empresa tomadora de serviço, esse tipo de trabalhador é obrigatoriamente intermediado por um sindicato ou Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO). Diferente de um trabalhador plataformizado que não apresenta esse tipo de mediação para executar tarefas. Isso aponta que ainda é preciso avançar nas regulamentações trabalhistas e desenvolver argumentos nas discussões sobre a temática que já ocupam esferas institucionais no país, como o Tema de Repercussão Geral nº 1291¹⁶ no Supremo Tribunal Federal (STF).

Em dezembro de 2025, foi composto um Grupo Técnico de Trabalho (GTT) coordenado pela Secretaria-Geral da Presidência da República, Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e representantes de organizações e entidades dos entregadores de todas as cinco regiões do país, além de representantes das centrais sindicais. Entre as principais propostas constam:

- I. Exigência de transparência na composição dos preços cobrados pelas plataformas;
- II. Instalação de pontos de apoio com estrutura básica para descanso e higiene;
- III. Criação de um comitê interministerial para coordenar, integrar e monitorar políticas públicas voltadas a esses trabalhadores.

O documento projeta novas iniciativas para fortalecer a proteção social da categoria, com ações voltadas à prevenção de acidentes e doenças, à produção de dados mais qualificados sobre a atividade, à educação previdenciária, à capacitação e à redução de custos operacionais.

¹⁴ Disponível em: < <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2026/04/10/justica-reconhece-motorista-da-99-como-trabalhador-avulso-digital-e-determina-pagamento-de-direitos-previstos-na-clts.ghtml>>. Acesso em 10/04/2026.

¹⁵ Disponível em: < <https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/818802/lei-12023-09>>. Acesso em 10/04/2026.

¹⁶ Trata do reconhecimento de vínculo empregatício entre motoristas de aplicativo e empresas administradoras de plataformas digitais. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=6679823&numeroProcesso=1446336&classeProcesso=RE&numeroTema=1291>. Acesso em 14/04/2026.

O relatório foi entregue dias antes da votação do Projeto de Lei Complementar 152/2025 (PLP 152/2025¹⁷) que visa regulamentar o trabalho de motoristas e entregadores por aplicativos no Brasil. Porém, desconsidera as exigências apontadas no Relatório do GTT dos Entregadores por Aplicativo.

Segundo a PLP 152/2025, os entregadores seriam definidos como “trabalhadores autônomos plataformizados” sem vínculo empregatício CLT. O piso seria fixado em R\$ 8,50 por corrida com remuneração em dois modelos: por serviço ou por tempo efetivo. Diferente da proposta de R\$ 10,00, que previa adicional por quilometragem e pagamento pela hora em que o trabalhador permanece aguardando chamadas. Na área previdenciária, o texto do Projeto estabelece contribuição reduzida para os trabalhadores e abre espaço para alíquotas menores para as empresas. Por outro lado, os trabalhadores defendem maior participação patronal. Às vésperas da votação na Câmara dos Deputados, em 14 de abril de 2026, entregadores e motoristas de aplicativos realizaram protestos em 23 capitais e o texto foi retirado da pauta.¹⁸

As experiências mencionadas apontam que a rápida expansão da economia *gig* transformou o mercado de trabalho. Embora tenha gerado ganhos produtivos, esse mercado tem apresentado diversos desafios aos trabalhadores, principalmente aos plataformizados. Portanto, construir um arcabouço legal com premissas claras para definir as relações de trabalho e assegurar direitos mínimos a todos os trabalhadores de plataformas digitais mostra-se fundamental para garantir condições de trabalho adequadas.

¹⁷ Disponível em: <

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2959384&filename=PLP%20152/2025>. Acesso em 13/04/2026.

¹⁸ Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2026/04/14/entregadores-de-aplicativos-fazem-protestos-em-pelo-menos-23-capitais-e-congresso-adia-votacao-de-pl-dos-apps/>. Acesso em 15/04/2026.

2. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO TRABALHO POR PLATAFORMAS DIGITAIS NA BAHIA

Em 2022, no Brasil, estimou-se que 1,319 milhão de pessoas estavam ocupadas em setores de serviços em plataformas digitais, o que representou 1,5% dos 85,608 milhões ocupados. Do contingente de ocupados em plataformas digitais, 16,7% (220 mil) estavam no Nordeste. Na Bahia, estimou-se que havia 50 mil ocupados em serviços em plataformas digitais, correspondendo a 1,0% dos ocupados no estado. Deste total, 32 mil (64,0%) estavam na Região Metropolitana de Salvador, dos quais 17 mil estavam em Salvador (Tabela 1).

Já em 2024, houve um aumento de 25,4% (ou 335 mil) de ocupados em setores de serviços em plataformas digitais no país em relação a 2022, totalizando 1,654 milhão de ocupados, o que corresponde a 1,9% do total de ocupados. No mesmo período, o Nordeste registrou crescimento de 33,2% (ou 73 mil), alcançando 293 mil ocupados na região. A Bahia destacou-se com aumento de 52,9% (ou 26 mil) no período, chegando a 76 mil ocupados. Deste total, 35 mil estavam na Região Metropolitana de Salvador e 22 mil concentrados em Salvador. Vale mencionar que a capital baiana registrou acréscimo de 27,3% (ou 5 mil) ocupados em plataformas digitais em 2024 frente a 2022 (Tabela 1).

Vale destacar que, na Bahia, os ocupados em plataformas digitais apresentaram maior participação no número de ocupados do estado. Pois, em 2022, 1,0% dos ocupados no estado estavam trabalhando em plataformas digitais. Já, em 2024, passaram a corresponder a 1,4% dos ocupados.

TABELA 1
Número de ocupados em serviços prestados em plataformas digitais, por
amplitude geográfica, 2022 e 2024

Amplitude geográfica	Ocupados em plataformas digitais			Total de ocupados ¹		
	2022 (em mil)	2024 (em mil)	Variação (%)	2022 (em mil)	2024 (em mil)	Variação (%)
Brasil	1.319	1.654	25,4	85.608	88.512	3,4
Nordeste	220	293	33,2	18.677	19.252	3,1
Bahia	50	76	52,9	5.101	5.327	4,4
Região Metropolitana de Salvador (RMS)	32	35	8,4	1.468	1.518	3,4
Salvador	17	22	27,3	1.064	1.098	3,3

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

¹Nota: ocupados com 14 anos ou mais, exclusive empregados do setor público, militares e estatutários.

Na distribuição dos ocupados em plataformas digitais na Bahia, em 2022, 41,5% (22 mil) trabalhavam na prestação de serviços de Aplicativo de transporte particular de passageiros diferente de táxi, seguido de 32,1% (17 mil) em serviços de Aplicativo de entrega de comida, produtos etc. Por sua vez, 15,1% (8 mil) estavam em aplicativos de prestação de serviços gerais ou profissionais, enquanto os ocupados em Aplicativo de táxi representavam 11,3% (6 mil). Ressalta-se que ocupados que prestam serviços por meio de aplicativos digitais podem prestar mais de um serviço dentro da mesma plataforma (Tabela 2).

Em 2024, observou-se um incremento de 30 mil (136,4%) ocupados na prestação de serviços por meio de Aplicativo de transporte particular de passageiros diferente de táxi, em relação ao estimado em 2022. Esses trabalhadores representavam 59,1% do total de prestadores de serviços em aplicativos digitais. Já os ocupados que prestavam serviços por meio de Aplicativo de entrega de comida, produtos etc. registraram uma redução de 4 mil ocupados (23,5%) no mesmo período. Por outro lado, os que trabalhavam em Aplicativos de táxi tiveram aumento de 7 mil ocupados, e aqueles em Aplicativos de prestação de serviços gerais ou profissionais cresceram em 2 mil ocupados, em 2024 comparados a 2022 (Tabela 2).

Destaca-se que, em 2022, os ocupados nos Aplicativos de táxi, Aplicativos de transporte particular de passageiros diferente de táxi e Aplicativos de entrega de comida, produtos etc. correspondiam a 84,9% dos ocupados em plataformas digitais na Bahia. Em 2024,

esse percentual passou para 88,6%. Dada a relevância desses segmentos, a análise será concentrada neles (Tabela 2).

TABELA 2
Distribuição dos ocupados em serviços prestados em plataformas digitais por tipo de aplicativo, Bahia, 2022 e 2024

Por tipo de aplicativo	2022		2024	
	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
Aplicativo de táxi	6	11,3	13	14,8
Aplicativo de transporte particular de passageiros diferente de táxi	22	41,5	52	59,1
Aplicativo de entrega de comida, produtos etc.	17	32,1	13	14,8
Aplicativo de prestação de serviços gerais ou profissionais	8	15,1	10	11,4
Total	53	100,0	88	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

Nota: ocupados que trabalhavam por meio de plataformas digitais podem acessar a prestação de serviços por mais de um tipo de aplicativo.

Os aplicativos de transporte de passageiros, cargas rodoviárias e entregas de malotes permitem a realização das atividades por meio de automóveis, motocicletas ou bicicletas. Em 2022, foram identificados 31 mil ocupados em veículos automotores e em motocicletas na prestação de serviços de transporte em aplicativos. Deste total, 25 mil (80,6%) utilizavam automóveis, enquanto 6 mil (19,4%) eram motociclistas plataformizados (Tabela 3).

Ainda em 2022, na Bahia, os ocupados que realizavam as atividades de transporte de passageiros, cargas rodoviárias e entregas de malotes sem o uso de aplicativos somavam 72 mil. Destes, 47 mil (65,3%) utilizavam automóveis e 25 mil (34,7%) eram motociclistas (Tabela 3).

Em 2024, o número de condutores de automóveis plataformizados aumentou 17 mil (68,0%), em comparação a 2022. Ao mesmo tempo, o número de motociclistas plataformizados passou de 6 mil, em 2022, para 23 mil, em 2024. Portanto, em 2024, o número de trabalhadores plataformizados registrou um aumento de 109,7% (34 mil), em relação a 2022 (Tabela 3).

Quanto aos motoristas e motociclistas não plataformizados, houve crescimento de 6,9% (5 mil), em 2024, comparado a 2022, totalizando 77 mil ocupados. Ressalta-se que a ampliação dos ocupados não plataformizados foi devido ao aumento do número de

motociclistas. Pois, em 2024, os condutores de automóveis não plataformizados mantiveram o contingente de 2022 (47 mil), enquanto os motociclistas não plataformizados apresentaram um aumento de 5 mil (20,0%) no período.

TABELA 3
Distribuição dos ocupados em serviços transporte em plataformas digitais ou não, por tipo de veículo, Bahia, 2022 e 2024

tipo de veículo	2022				2024			
	Plataformizados		Não plataformizados		Plataformizados		Não plataformizados	
	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
Condutores de automóveis	25	80,6	47	65,3	42	64,6	47	61,0
Motociclistas	6	19,4	25	34,7	23	35,4	30	39,0
Total	31	100,0	72	100,0	65	100,0	77	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

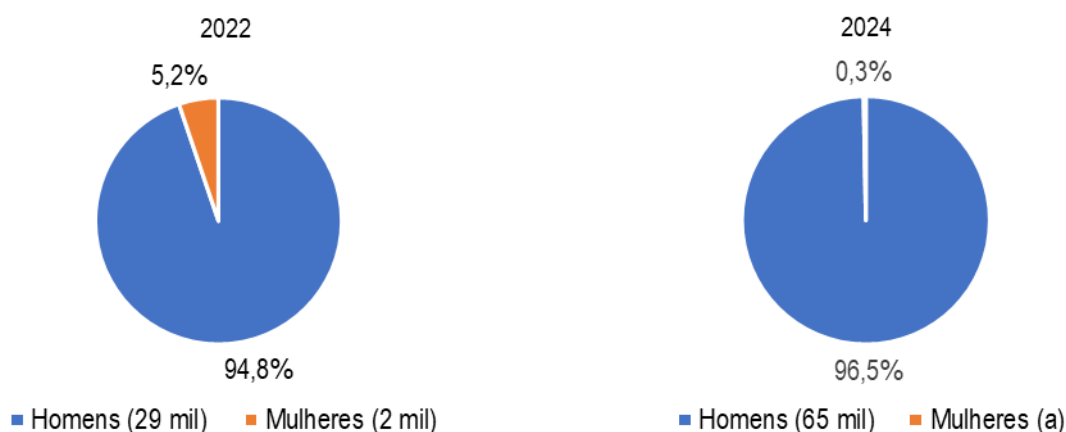
Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

3. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DO TRABALHADOR POR APLICATIVO

A análise do perfil sociodemográfico dos ocupados no setor de transporte em plataformas digitais transforma realidades invisíveis em evidências que orientam ações de políticas públicas, organização sindical e negociações coletivas. Os resultados apontam que, em 2022, os homens representavam 94,8% do total no estado, correspondente a 29 mil ocupados prestadores de serviços em aplicativos de transporte. Ao mesmo tempo, as mulheres participavam com 5,2% (ou 2 mil) no total de ocupados plataformizados (Gráfico 1).

Em 2024, na Bahia, houve acréscimo de 35 mil (ou 119,6%) homens ocupados em aplicativos em relação a 2022. Por outro lado, a redução do número de mulheres ocupadas, no mesmo período, reforçou a predominância masculina no segmento, pois os homens passaram a representar 96,5% do total no estado (Gráfico 1).

GRÁFICO 1
Número e percentual de ocupados no setor de transporte por aplicativo por sexo, Bahia, 2022 e 2024



FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

^a Não permite desagregação para esta variável

Na distribuição dos ocupados plataformizados por faixa etária, na Bahia, a Tabela 4 mostra que, em 2022, 38,7% (ou 12 mil) dos ocupados em plataformas estavam na faixa de 30 a 39 anos, seguida da faixa de 40 a 49 anos, com 29,0% (ou 9 mil) do total.

Em 2024, houve um incremento de 16 mil (ou 177,8%) na faixa de 40 a 49 anos comparado a 2022, esta faixa etária passou a representar 38,5% do total de ocupados

plataformizados no estado, enquanto a faixa de 30 a 39 anos registrou aumento de 25,0% (ou 3 mil) no mesmo período (Tabela 4).

Em síntese, entre 2022 e 2024, ocorreu uma reconfiguração etária no setor de transporte em plataformas digitais na Bahia, com a faixa de 40 a 49 anos assumindo maior participação, indicando envelhecimento relativo da força de trabalho plataformizada.

TABELA 4
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por faixas etárias, Bahia, 2022 e 2024

Faixas etárias	2022		2024	
	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
de 18 a 24 anos	2	6,5	6	9,2
de 25 a 29 anos	2	6,5	8	12,3
de 30 a 39 anos	12	38,7	15	23,1
de 40 a 49 anos	9	29,0	25	38,5
de 50 a 64 anos	4	12,9	10	15,4
mais de 65 anos	2	6,5	1	1,5
Total	31	100,0	65	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).
Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

A distribuição por raça/cor mostra que, em 2022, pardos representavam 43,8% (ou 14 mil) dos ocupados em serviços de transporte por aplicativos na Bahia. Seguido de pretos, com 37,5% (ou 12 mil) e brancos, com 15,6% (ou 5 mil) (Tabela 5).

Em 2024, pardos ainda apresentavam maior participação, com 44,3% (ou 29 mil) do total de ocupados no estado, seguido de pretos, 29,0% (ou 19 mil) do total, e brancos, com 22,9% (ou 15 mil). Observa-se que, nesse período, pardos registraram acréscimo de 15 mil ocupados (ou 107,1%), em comparação a 2022, enquanto brancos apresentaram aumento de 10 mil (ou 200,0%), por sua vez, em percentual menor, pretos cresceram sua participação em 7 mil (58,3%) no total (Tabela 5).

Entre 2022 e 2024, os pardos mantiveram a maior participação entre os ocupados em transporte por aplicativos na Bahia, embora os brancos tenham ampliado sua participação relativa. Isso indica uma diversificação do perfil racial dos trabalhadores plataformizados, ainda que o segmento permaneça majoritariamente composto por negros (pardos e pretos).

TABELA 5
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por raça/cor,
Bahia,
2022 e 2024

Raça/cor	2022		2024	
	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
Pretos	12	37,5	19	29,0
Pardos	14	43,8	29	44,3
Branços	5	15,6	15	22,9
Amarelos	0	0,0	0	0,7
Indígena	1	3,1	0	0,0
Ignorado	0	0,0	2	3,1
Total	32	100,0	65	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

Em relação a distribuição dos ocupados plataformizados por grau de escolaridade na Bahia, a Tabela 6 mostra que, em 2022, 61,3% (ou 19 mil) dos ocupados possuíam Ensino Médio Completo, seguidos daqueles com Ensino Superior Completo e Ensino Superior Incompleto, com 12,9% (ou 4 mil), respectivamente.

Em 2024, ocupados plataformizados com Ensino Médio Completo apresentaram um aumento de 78,9% (ou 15 mil) frente a 2022. Destaca-se que para os ocupados plataformizados com Ensino Médio Incompleto e Ensino Superior Incompleto houve incremento de 8 mil e 7 mil, respectivamente, no mesmo período (Tabela 6).

Observa-se que, entre 2022 e 2024, os ocupados com Ensino Médio Completo continuaram predominantes, mas houve crescimento significativo também entre os que tinham Ensino Médio Incompleto e Ensino Superior Incompleto, indicando que o trabalho por meio de aplicativos torna-se uma porta de entrada para o mercado de trabalho, por não exigir certificação ou qualquer qualificação para executar as tarefas, o que reflete a dificuldade dos trabalhadores encontrarem empregos de qualidade na área de qualificação. Sobretudo, o aumento de trabalhadores com Ensino Médio Incompleto pode também refletir um contingente de trabalhadores, provavelmente, jovens, que abandonou os estudos para complementar a renda familiar.

TABELA 6
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por grau de
escolaridade, Bahia,
2022 e 2024

Grau de escolaridade	2022		2024	
	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
Sem instrução e menos de 1 ano de estudo	0	0,0	1	1,5
Fundamental incompleto	1	3,2	5	7,7
Fundamental completo	1	3,2	2	3,1
Médio incompleto	2	6,5	10	15,4
Médio completo	19	61,3	34	52,3
Superior incompleto	4	12,9	11	16,9
Superior completo	4	12,9	2	3,1
Total	31	100,0	65	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

Em suma, entre 2022 e 2024, a caracterização dos trabalhadores plataformizados na Bahia era predominantemente masculina, no limiar dos 50 anos, negros (pardos, em sua maioria) e com Ensino Médio Completo. Essas características apontam que, devido as transformações e a reestruturação do mercado de trabalho, a dificuldade de inserção em empregos de qualidade tem empurrado uma parcela da população para as plataformas. O que sinaliza que a “economia dos bicos” pode estar estruturando-se para grupos populacionais historicamente marginalizados. Isso se configura como um alerta, pois sem políticas ativas de requalificação, inclusão etária e combate ao racismo estrutural, esses trabalhadores tendem a ficar cada vez mais dependentes do trabalho nas plataformas, sem progressão de renda ou direitos.

4. CARACTERÍSTICAS OCUPACIONAIS DO TRABALHO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO

Para avaliar a qualidade do trabalho dos ocupados na prestação de serviços de transporte por aplicativo, é necessário compará-los com trabalhadores não plataformizados em atividades semelhantes na Bahia. Para isso, a Tabela 7 mostra que, em 2022, estimou-se que os 25 mil motoristas de automóveis plataformizados estavam ocupados como conta própria. Deste total, 18 mil (ou 72,0%) estavam ocupados sem CNPJ, enquanto 7 mil (ou 28,0%) estavam formalizados como conta própria com CNPJ. Entre os 47 mil motoristas não plataformizados, 59,6% (ou 28 mil) estavam ocupados como conta própria sem CNPJ, 17,0% (ou 8 mil) estavam empregados no setor privado sem carteira e 12,8% (ou 6 mil) estavam empregados no setor privado com carteira.

Ainda em 2022, dos 6 mil motociclistas plataformizados na Bahia, 83,3% (ou 5 mil) estavam ocupados como conta própria sem CNPJ e apenas 16,7% (ou 1 mil) possuíam CNPJ. Já entre os 25 mil motociclistas não plataformizados, 76,0% estavam ocupados como conta própria sem CNPJ, 3 mil estavam empregados do setor privado sem carteira de trabalho assinada e outros 3 mil estavam formalizados como conta própria com CNPJ.

Em 2024, o número de motoristas de automóveis plataformizados aumentou 68,0% (17 mil), em relação a 2022, o que resultou em 42 mil condutores de automóveis plataformizados. Destes, 41 mil (ou 97,6%) estavam ocupados como conta própria sem CNPJ. Em relação aos motoristas de automóveis não plataformizados, o contingente manteve-se estável, em 2024, frente a 2022. No entanto, houve aumento de 28,6% (ou 8 mil) na posição de conta própria sem CNPJ no mesmo período. Já os empregados com carteira permaneceram em 6 mil (Tabela 7).

O número de motociclistas plataformizados passou de 6 mil, em 2022, para 23 mil, em 2024, ampliando significativamente os ocupados como conta própria sem CNPJ. Em 2024, houve um acréscimo de 14 mil (ou 280,0%) trabalhadores nessa posição ocupacional em relação a 2022. Entre os motociclistas não plataformizados, os ocupados como conta própria sem CNPJ continuaram com a maior participação (74,2% ou 23 mil), com incremento de 4 mil nessa posição ocupacional (Tabela 7).

Em linhas gerais, motoristas e motociclistas plataformizados encontravam-se em situação de elevada informalidade em 2022 e que se agravou em 2024. Embora os trabalhadores

não plataformizados também enfrentassem condições similares, a informalidade foi mais intensa entre os plataformizados.

TABELA 7
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por posição e categoria de ocupação, Bahia, 2022 e 2024

	Posição e categoria de ocupação		Motoristas de automóveis				Motociclistas			
			Plataformizados		Não plataformizados		Plataformizados		Não plataformizados	
			nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
2022	Empregados no setor privado	com carteira	0	0,0	6	12,8	0	0,0	0	0,0
		sem carteira	0	0,0	8	17,0	0	0,0	3	12,0
	Conta própria	com CNPJ	7	28,0	5	10,6	1	16,7	3	12,0
		sem CNPJ	18	72,0	28	59,6	5	83,3	19	76,0
	Total		25	100,0	47	100,0	6	100,0	25	100,0
2024	Empregados no setor privado	com carteira	0	0,0	6	12,8	0	0,0	2	6,5
		sem carteira	1	2,4	3	6,4	2	8,7	2	6,5
	Empregador	sem CNPJ	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	3,2
		com CNPJ	0	0,0	2	4,3	2	8,7	3	9,7
	Conta própria	sem CNPJ	41	97,6	36	76,6	19	82,6	23	74,2
		Total		42	100,0	47	100,0	23	100,0	31

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).
Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

Entender a permanência no trabalho plataformizado é outro aspecto relevante para compreender se esta ocupação tende a ser temporária na sua trajetória laboral. Em 2022, na Bahia, 21 mil motoristas de automóveis plataformizados estavam há 2 anos ou mais nesse trabalho, o que correspondia a 84,0% do total. Já entre os motociclistas plataformizados, estimou-se que 3 mil (50,0%) estavam há 2 anos ou mais nesse tipo de trabalho (Tabela 8).

Em 2024, observa-se que houve aumento em todas as faixas de tempo de permanência, para os motoristas de automóveis comparado a 2022. Destaca-se o acréscimo de 8 mil ocupados (ou 38,1%) na faixa de 2 anos ou mais e de 5 mil (ou 250,0%) na faixa de 1 mês a menos de 1 ano. Contudo, em termos percentuais, reduziu a participação na faixa 2 anos ou mais de 84% para 69%. O que é bem significativo, embora essa faixa ainda seja a que concentra o maior número de trabalhadores (Tabela 8).

Quanto aos motociclistas plataformizados, verifica-se um incremento de 10 mil ocupados na faixa de 2 anos ou mais, em 2024, em comparação a 2022, e de 6 mil ocupados na faixa de 1 mês a menos de 1 ano no mesmo período. Esses resultados apontam para uma maior permanência dos motociclistas nessa condição na Bahia e reforçam a vulnerabilidade desses trabalhadores, considerando uma situação laboral que, normalmente, é pior (Tabela 8).

TABELA 8
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por faixa de tempo de permanência na ocupação, Bahia, 2022 e 2024

	Faixa de tempo	Motoristas de automóveis		Motociclistas	
		nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
2022	menos de 1 mês	1	4,0	0	0,0
	de 1 mês a menos de 1 ano	2	8,0	2	33,3
	de 1 ano a menos de 2 anos	1	4,0	1	16,7
	2 anos ou mais	21	84,0	3	50,0
	Total	25	100,0	6	100,0
2024	menos de 1 mês	2	4,8	1	4,3
	de 1 mês a menos de 1 ano	7	16,7	8	34,8
	de 1 ano a menos de 2 anos	4	9,5	1	4,3
	2 anos ou mais	29	69,0	13	56,5
	Total	42	100,0	23	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

Em 2022, a distribuição por faixas de rendimento mostra que motoristas de automóveis plataformizados concentravam-se nas faixas de 1,01 a 2 salários mínimos (SM) e de 2,01 a 3 SM, com 28,0% (ou 7 mil) do total em cada faixa. Por outro lado, entre os motoristas de automóveis não plataformizados, 38,3% (ou 18 mil) declararam rendimentos na faixa de 1,01 a 2 SM e 25,5% (ou 12 mil) na faixa de até 0,5 SM (Tabela 9)

No mesmo ano, os motociclistas plataformizados concentraram-se nas faixas de 0,51 a 1 SM e de 1,01 a 2 SM, com participação de 33,3% (ou 2 mil) do total em cada faixa. Ao mesmo tempo, os motociclistas não plataformizados apresentaram maior concentração na faixa de 0,51 a 1 SM, com 44,0% (ou 11 mil) do total (Tabela 9).

Em 2024, verificou-se o aumento de 142,9% (ou 10 mil) motoristas de automóveis plataformizados na faixa de 1,01 a 2 SM comparado a 2022. Entre os motoristas não plataformizados, houve o crescimento de 30,0% (ou 3 mil) na faixa de 0,51 a 1 SM no mesmo período. Já para os motociclistas plataformizados, registrou-se um aumento de 550,0% (ou 11 mil) na faixa de 1,01 a 2 SM, em 2024, frente a 2022. Os motociclistas não plataformizados, apresentaram uma ampliação de 27,3% (ou 3 mil) na faixa de 0,51 a 1 SM (Tabela 9).

Ressalta-se que, em 2022, 36,0% (ou 9 mil) dos motoristas de automóveis concentraram-se nas faixas de rendimentos acima de 2,0 SM. Em 2024, esse contingente reduziu para 23,8% (ou 10 mil), embora o contingente de motoristas de automóveis com mais de 2,0

SM tenha ampliado no período. Para os motoristas de automóveis não plataformizados, em 2022, 14,9% (ou 7 mil) do total recebiam rendimentos acima de 2,0 SM. Em 2024, esse conjunto representou 12,8% (ou 6 mil) do total (Tabela 9).

Em 2022, verifica-se que 16,7% (ou 1 mil) dos motociclistas plataformizados recebiam rendimentos acima da faixa de 2,0 SM. Em 2024, a representação desse grupo plataformizado reduziu para 4,3% (ou 1 mil) no total. Quanto aos não plataformizados, em 2022, não houve registro de motociclistas com ganhos acima de 2,0 SM. Em 2024, 9,7% (ou 3 mil) motociclistas não plataformizados recebiam rendimentos acima de 2,0 SM (Tabela 9).

Essa distribuição aponta que o trabalho de prestação de serviços por aplicativo dificilmente gera ganhos de rendimento acima de 2 salários mínimos. Embora a distribuição dos rendimentos daqueles não plataformizados também apresentem uma concentração nas menores faixas de rendimento, devido à significativa informalidade presente.

TABELA 9
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por faixa de rendimento, Bahia, 2022 e 2024

	Faixa de rendimentos	Condutores de automóveis				Motociclistas			
		Plataformizados		Não plataformizados		Plataformizados		Não plataformizados	
		nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%
2022	até 0,5 SM	3	12,0	12	25,5	1	16,7	7	28,0
	de 0,51 a 1 SM	6	24,0	10	21,3	2	33,3	11	44,0
	de 1,01 a 2 SM	7	28,0	18	38,3	2	33,3	7	28,0
	de 2,01 a 3 SM	7	28,0	2	4,3	1	16,7	0	0,0
	de 3,01 a 5 SM	1	4,0	3	6,4	0	0,0	0	0,0
	de 5,01 a 10 SM	1	4,0	2	4,3	0	0,0	0	0,0
	Total	25	100,0	47	100,0	6	100,0	25	100,0
2024	até 0,5 SM	5	11,9	9	19,1	4	17,4	9	29,0
	de 0,51 a 1 SM	10	23,8	13	27,7	5	21,7	14	45,2
	de 1,01 a 2 SM	17	40,5	19	40,4	13	56,5	5	16,1
	de 2,01 a 3 SM	9	21,4	3	6,4	1	4,3	2	6,5
	de 3,01 a 5 SM	1	2,4	2	4,3	0	0,0	1	3,2
	de 5,01 a 10 SM	0	0,0	1	2,1	0	0,0	0	0,0
	Total	42	100,0	47	100,0	23	100,0	31	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).
Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

Um outro fato relevante sobre o trabalho por aplicativo refere-se à jornada de trabalho. O controle da jornada de trabalho não é plenamente autônomo, pois é fortemente influenciado pelos algoritmos, tarifas dinâmicas e mecanismos de incentivos ou

penalidades. Além disso, o baixo valor das corridas acaba exigindo uma jornada de trabalho maior. Esses fatores induzem o trabalhador enfrentar jornadas mais extensas, horários de pico ou situações de maior risco.

Em 2022, na Bahia, 48,0% (ou 12 mil) dos motoristas de automóveis plataformizados trabalhavam 49 horas ou mais por semana. Já entre os motoristas de automóveis não plataformizados, 27,7% (ou 13 mil) cumpriam uma jornada de trabalho semelhante. Destaca-se que, 29,8% (ou 14 mil) dos motoristas de automóveis não plataformizados afirmaram cumprir jornadas de 40 a 44 horas semanais.

Ao mesmo tempo, em 2022, entre os motociclistas plataformizados, observa-se uma distribuição semelhante (33,3% ou 2 mil) nas faixas de 15 a 39 horas, de 40 a 44 horas e 49 horas ou mais por semana. Por outro lado, 40,0% (ou 10 mil) dos motociclistas não plataformizados declararam cumprir jornadas de 49 horas ou mais semanalmente, enquanto 36,0% (ou 9 mil) estavam na faixa de 40 a 44 horas (Tabela 10).

Em 2024, houve um crescimento de 50,0% (ou 6 mil) no contingente de motoristas de automóveis plataformizados em jornada de 49 horas ou mais semanais na comparação com 2022. Destaca-se o aumento expressivo na faixa de 40 a 44 horas semanais, que passou de 3 mil, em 2022, para 15 mil, em 2024 (Tabela 10).

Quanto aos motoristas de automóveis não plataformizados, houve um incremento de 2 mil (ou 15,4%) na faixa de 49 horas ou mais por semana, em 2024, frente a 2022. Ao mesmo tempo, registrou-se uma redução de 3 mil (ou 50,0%) na faixa de 45 a 48 horas semanais no mesmo período.

No caso dos motociclistas plataformizados, em 2024, houve um acréscimo de 7 mil na faixa de 15 a 39 horas semanais em relação a 2022. Além disso, houve um incremento de 4 mil motociclistas plataformizados nas faixas de 40 a 44 horas e de 49 horas ou mais por semana, respectivamente (Tabela 10).

Em relação aos motociclistas não plataformizados, em 2024, ocorreu um acréscimo de 5 mil motociclistas na faixa de 15 a 39 horas semanais comparado a 2022, além de incremento de 4 mil motociclistas na faixa de 45 a 48 horas semanais no mesmo intervalo de tempo. Contudo, na faixa de 49 horas ou mais, houve redução de 2 mil motociclistas, em 2024, frente a 2022 (Tabela 10).

A distribuição da jornada aponta que, sob a lógica de plataformização, há predominância de tempo de trabalho acima do padrão legal, agravando a precarização e o desgaste físico dos trabalhadores plataformizados.

TABELA 10
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por faixa de horas trabalhadas, Bahia, 2022 e 2024

	Faixa de horas	Motoristas de automóveis			Motociclistas		
		2022	2024	Var. (%)	2022	2024	Var. (%)
		nº (em mil)	nº (em mil)		nº (em mil)	nº (em mil)	
Plataformizados	Até 14 horas	1	1	0,0	0	0	0,0
	15 a 39 horas	2	7	250,0	2	9	350,0
	40 a 44 horas	3	15	400,0	2	6	200,0
	45 a 48 horas	7	1	-85,7	0	2	-
	49 horas ou mais	12	18	50,0	2	6	200,0
	Total	25	42	68,0	6	23	283,3
Não plataformizados	Até 14 horas	2	4	100,0	2	2	0,0
	15 a 39 horas	12	10	-16,7	2	7	250,0
	40 a 44 horas	14	15	7,1	9	8	-11,1
	45 a 48 horas	6	3	-50,0	2	6	200,0
	49 horas ou mais	13	15	15,4	10	8	-20,0
	Total	47	47	0,0	25	31	24,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

Na lógica do trabalho plataformizado, cabe ao trabalhador a responsabilidade pelos custos operacionais, como combustível, manutenção do veículo, seguro veicular, impostos, entre outros. Assim, a relação rendimento médio e horas habitualmente trabalhadas constitui uma métrica mais realista, pois o rendimento bruto apresentado pelas plataformas mascara o rendimento líquido, as longas jornadas e períodos de espera entre tarefas sem remuneração.

Em 2022, na Bahia, em média, o rendimento por hora dos motoristas de automóveis plataformizados foi de R\$ 42,79. Um valor 0,7% menor (ou R\$ 0,30) que o rendimento/hora dos condutores de automóveis não plataformizados. Destaca-se que os motoristas de automóveis plataformizados recebiam, em média, rendimentos por hora 8,2% maiores (ou R\$ 3,53) do que os motoristas de automóveis não plataformizados formais. Ao mesmo tempo, o rendimento/hora dos motoristas de automóveis plataformizados foi 3,9% menor (ou R\$ 1,74) que dos motoristas não plataformizados informais (Tabela 11).

Nesse mesmo ano, os motociclistas plataformizados recebiam, em média, R\$ 10,36 (ou 44,8%) a mais por hora trabalhada do que os motociclistas não plataformizados. Em relação aos motociclistas não plataformizados formais, aqueles que trabalhavam por meio de aplicativos recebiam 5,0% (ou R\$ 1,59) a mais. Já na comparação com os motociclistas não plataformizados informais, os plataformizados recebiam, em média, rendimentos 51,4% maiores (ou R\$ 11,38) (Tabela 11).

Em 2024, verifica-se que o rendimento por hora trabalhadas dos motoristas de automóveis plataformizados reduziu, em média, em 0,3% (ou R\$ 0,13) em comparação a 2022. Esse indicador revela que os motoristas plataformizados tiveram que despende mais tempo para atingir o nível de rendimento anterior, o que aumenta os custos de prestação de serviços na plataforma para o trabalhador. Ressalta-se ainda que, houve diminuição de 3,0% (ou R\$ 1,32) no rendimento/hora dos condutores de automóveis plataformizados em relação aos não plataformizados. Quando comparado com o rendimento/hora dos motoristas formalizados, observa-se que o rendimento/hora dos condutores de automóveis plataformizados foi 17,5% menor (ou R\$ 9,08) (Tabela 11).

Quanto aos motociclistas plataformizados, em 2024, houve um aumento R\$ 0,28 (ou 0,8%) no rendimento/hora em relação ao recebido em 2022. Entretanto, os motociclistas não plataformizados registraram incremento de R\$ 6,41 (ou 27,7%) no mesmo período (Tabela 11).

Ainda em 2024, os motociclistas plataformizados receberam, média, rendimentos por hora trabalhada 14,4% maiores (ou R\$ 4,24) que os não plataformizados. No entanto, comparado aos motociclistas não plataformizados formalizados, os rendimentos por hora foram 22,9% menores (ou R\$ 10,02). Em relação aos motociclistas não plataformizados informais, o rendimento por hora dos motociclistas plataformizados foram 25,8% maiores (ou R\$ 6,94) (Tabela 11).

Este indicador revela que a retomada da política de valorização de salário mínimo, em 2023, com vigência a partir de 1º de maio de 2023, foi essencial para mitigar a vulnerabilidade dos trabalhadores e melhorar a qualidade do emprego. No entanto, seu alcance foi restrito, já que um contingente significativo de trabalhadores permanece na informalidade, como observado na Bahia.

TABELA 11
Rendimento médio por horas habitualmente trabalhadas por ocupados em
serviços transporte por aplicativos ou não, Bahia,
2022 e 2024 (em R\$)

Ocupados	2022		2024	
	Motoristas de automóveis	Motociclistas	Motoristas de automóveis	Motociclistas
Plataformizados	42,79	33,49	42,66	33,78
Não plataformizados	43,09	23,13	43,99	29,54
Formais	39,56	31,91	51,74	43,80
Informais	44,53	22,12	42,13	26,84

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).

Deflacionado pelo IPCA pelo último trimestre disponível

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

A proteção social é crucial para avaliar a qualidade do trabalho, pois garante o amparo social e financeiro aos trabalhadores. Conforme apontado na Tabela 7, tanto motoristas de automóveis quanto motociclistas carecem de formalização que assegure benefícios sociais em caso de necessidade, como doenças, acidentes ou na velhice.

Em 2022, 64,0% (ou 16 mil) dos motoristas de automóveis plataformizados não contribuíam para previdência, enquanto 36,0% (ou 9 mil) eram contribuintes. Entre os motoristas não plataformizados, 59,6% (ou 28 mil) do total não tinham cobertura previdenciária, ao mesmo tempo 27,7% (ou 13 mil) contribuíam. Nesse mesmo ano, todos os 6 mil motociclistas plataformizados estavam fora do sistema previdenciário. Entre os motociclistas não plataformizados, 84,0% (ou 21 mil) não possuíam cobertura, enquanto apenas 16,0% (ou 4 mil) eram contribuintes (Tabela 12).

Em 2024, observa-se que houve um acréscimo de 18 mil (ou 112,5%) de motoristas de automóveis plataformizados sem contribuição previdenciária em comparação a 2022. Por outro lado, o número de contribuintes diminuiu em 1 mil no mesmo período. Quanto aos motoristas não plataformizados, houve pouca alteração, em 2024, em comparação a 2022, uma vez que houve redução de 1 mil motoristas que contribuíam e aumento de 1 mil entre os que não possuíam cobertura previdenciária (Tabela 12).

No caso dos motociclistas plataformizados, ainda em 2024, 3 mil (ou 13,0%) do total afirmaram contribuir para a previdência, enquanto 20 mil (ou 87,0%) não contribuíam. Já entre os motociclistas não plataformizados, a falta de proteção previdenciária ampliou-se em 23,8% (ou 5 mil), em comparação a 2022. Em contrapartida, o número de

motociclistas não plataformizados contribuintes reduziu de 4 mil, em 2022, para 3 mil, em 2024 (Tabela 12).

Os dados evidenciam a grave ausência de proteção previdenciária entre os trabalhadores plataformizados, na Bahia, entre 2022 e 2024. Assim, a lógica da plataformização não apenas intensifica jornadas excessivas, mas também aprofunda a precarização social, deixando os trabalhadores expostos a riscos sem a rede básica da seguridade social.

TABELA 12
Distribuição dos ocupados em serviços transporte por aplicativos por cobertura previdenciária, Bahia, 2022 e 2024

Cobertura previdenciária	Motoristas de automóveis				Motociclistas				
	Plataformizados		Não plataformizados		Plataformizados		Não plataformizados		
	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	nº (em mil)	%	
2022	Contribuem	9	36,0	13	27,7	0	0,0	4	16,0
	Não contribuem	16	64,0	28	59,6	6	100,0	21	84,0
	Não informado	0	0,0	6	12,8	0	0,0	0	0,0
	Total	25	100,0	47	100,0	6	100,0	25	100,0
2024	Contribuem	8	19,0	12	25,5	3	13,0	3	9,7
	Não contribuem	34	81,0	29	61,7	20	87,0	26	83,9
	Não informado	0	0,0	6	12,8	0	0,0	2	6,5
	Total	42	100,0	47	100,0	23	100,0	31	100,0

FONTE: PNAD Contínua Anual (IBGE).
Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

No mercado de trabalho baiano, o trabalho por aplicativo consolidou-se como um aspecto de precarização estrutural e multifacetada no período analisado. Conforme os dados, motoristas e motociclistas plataformizados já se encontravam em situação de elevada informalidade em 2022, agravada em 2024 — de maneira mais intensa do que a enfrentada pelos não plataformizados, o que se traduz em maior vulnerabilidade a permanência nessa condição.

Essa condição de informalidade no trabalho em plataforma resulta em condições de trabalho ainda mais precárias e com jornadas excessivas, pois a lógica da plataformização pressiona o trabalhador a cumprir uma jornada de trabalho acima do padrão regulamentado, levando ao aumento do desgaste físico e mental. Embora, os trabalhadores não plataformizados também enfrentem elevada informalidade na Bahia.

Simultaneamente, os rendimentos dos trabalhadores plataformizados dificilmente ultrapassaram 2 salários mínimos no período em análise, concentrando-se nas faixas mais

baixas. Portanto, os custos de manutenção na prestação de serviços de transporte por aplicativo oneram o trabalhador que presta serviços por meio de aplicativos.

O quadro agrava-se com a ausência de proteção previdenciária, que deixa os trabalhadores por aplicativos desamparados diante de doenças, acidentes ou velhice. Embora a retomada da valorização do salário mínimo em 2023 tenha ajudado a reduzir a vulnerabilidade para o conjunto dos trabalhadores, seu alcance foi restrito, em se tratando de trabalhadores plataformizados que possuem seus rendimentos baseados em outros parâmetros fixados pelas plataformas. Assim, na Bahia, o trabalho por aplicativo aprofunda a precarização do mercado de trabalho, historicamente mais desestruturado, combinando longas jornadas, baixos rendimentos e ausência de direitos previdenciários.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A rápida expansão da economia *gig* combinada com uma agenda de redução de direitos, tem trazido novas formas de trabalho pautados em aspectos como a flexibilidade salarial, a autonomia em relação à jornada de trabalho, a versatilidade das formas de contratação e a viabilização da prestação de serviços através de plataformas digitais facilmente acessadas. O que contrapõe os direitos dos trabalhadores que prestam serviços por meio dessas plataformas, principalmente aqueles vinculados aos aplicativos de transporte.

Em vários países, marcos regulatórios vêm sendo discutidos e construídos para proteger os trabalhadores plataformizados, abrangendo desde a definição das relações estabelecidas entre trabalhadores e empresas proprietárias dos aplicativos, até questões de proteção de dados, liberdade de associação e negociação coletiva. Entretanto, a maioria das iniciativas concentra-se em países de alta renda, aprofundando desigualdades já presentes nos países em desenvolvimento.

No Brasil, houve tentativas de regulamentação por meio de grupos de trabalho tripartite, mas sem avanços significativos — fato emblemático, considerando que o país concentra o maior número de motoristas da Uber no mundo¹⁹.

Nesse cenário, analisar as características dos trabalhadores por aplicativo na Bahia configura-se como estratégia essencial para compreender o mercado de trabalho local diante do crescimento da plataformização, marcada por informalidade e baixos rendimentos.

Os resultados apontaram que, em 2022, estimava-se que 50 mil pessoas trabalhavam por meio de plataformas na Bahia (1,0% dos ocupados). Em 2024, esse número subiu para 76 mil (1,4%). Os aplicativos de transporte particular de passageiros, distintos do serviço de táxi, concentravam 22 mil ocupados (41,5% do total) em 2022. Em 2024, esse contingente aumentou 136,4%, alcançando 52 mil ocupados no estado.

As características sociodemográficas mostram predominância de homens e negros (pardos e pretos), com envelhecimento relativo da força de trabalho entre 2022 e 2024, quando a faixa de 40 a 49 anos ganhou maior participação. A maioria possuía Ensino

¹⁹ Disponível em: < <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2025/02/27/brasil-o-pas-com-mais-motoristas-de-uber-no-mundo-14-milho-de-cadastrados.ghtml> >. Acesso em 17/04/2026.

Médio completo, mas houve crescimento entre os que tinham Ensino Médio incompleto e Ensino Superior incompleto, sugerindo que o trabalho plataformizado pode funcionar como porta de entrada para o mercado de trabalho e refletir dificuldades de inserção, especialmente de jovens, em empregos de qualidade.

Quanto às características ocupacionais, o número de motociclistas plataformizados passou de 6 mil, em 2022, para 23 mil, em 2024. Ao mesmo tempo, os motoristas de automóveis aumentaram de 25 mil para 42 mil no mesmo período. A informalidade foi intensa em ambos os grupos, com poucos trabalhadores não plataformizados em atividades similares formalizados.

Em relação aos rendimentos, 67,7% (21 mil) dos trabalhadores plataformizados, em 2022, obteve até 2 salários mínimos. Em 2024, esse contingente representou 83,1% (54 mil). Um valor insuficiente para cobrir custos de manutenção do veículo e assegurar qualidade de vida. Embora os não plataformizados também se concentrem nessa faixa, a política de valorização do salário mínimo contribuiu para elevar a renda dos empregados no setor privado.

Os resultados de 2022 e 2024 sobre a jornada aponta que, sob a lógica de plataformização, o mercado de trabalho baiano pressiona as jornadas acima do padrão legal em jornadas acima de 44 horas semanais, agravando a precarização e o desgaste físico dos trabalhadores plataformizados.

A proteção previdenciária é outro ponto crítico: em 2022, 71,0% (22 mil) dos plataformizados não contribuía para a previdência; em 2024, esse percentual subiu para 83,1% (54 mil), ampliando vulnerabilidade social e exposição à pobreza.

Esses resultados evidenciam a importância do levantamento de dados para qualificar o debate sobre relações de trabalho em uma economia digitalizada. Fortalecer o diálogo social com grupos locais de trabalhadores plataformizados é fundamental para compreender demandas e dinâmicas do trabalho em um estado cujo mercado de trabalho é historicamente marcado pela precarização, além de promover fóruns e incentivar a luta sindical na luta por direitos e proteção social.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C., Amorim, H. & Grohmann, R. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. *Sociologias* 23, 26–56 (2021).

ANTUNES, Ricardo. **Adeus ao trabalho?**: Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho. 13. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria-Geral da Presidência da República. Relatório Final: Grupo Técnico de Trabalho (GTT) Entregadores por Aplicativo. Brasília :Presidência da República, 2026. Disponível em: < <https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/trabalhadores-por-app/20260324-relatorio-gtt-trabalhadores-por-app.pdf>>. Acesso em 10 de abril de 2026.

CALLIL, Victor; PIKANÇO, Monise Fernandes (coord.). Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. Disponível em: < https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/04/Pesquisa-Cebrap_Amobitec_Pocket-Report-_final.pdf> Acesso em 13 de março de 2026.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO DA FGV DIREITO SP. Briefing temático#6: Regulação Espanhola do Trabalho em Plataformas Digitais: Diálogo Social e Governança Algorítmica em foco – versão 1.0. São Paulo: FGV Direito SP, 25 de maio de 2021. Disponível em: < <https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/6607e759-b1bc-4470-bb61-7db6a7341ec7/content>>. Acesso em 07 de abril de 2026.

CHEHAB, G. C. Servidão digital dos trabalhadores em plataformas: a intensificação e a exploração do trabalho pelo gerenciamento algorítmico. *Revista Do Tribunal Regional Do Trabalho Da 10ª Região*, 28(1), 131–141. (2024) Recuperado de <https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/598>. Acesso em 07 de abril de 2026.

DESGRANGES, N. Os algoritmos do empreendedorismo: a plataformação do trabalho de entregadores de iFood. Pensata Rev. Alunos Programa Pós-grad. Em Ciênc. Sociais UNIFESP 9, (2020). Disponível em: < <https://doi.org/10.34024/pensata.2020.v9.11136>>. Acesso em 06 de abril de 2026.

DIEESE. O acordo tripartite para regulamentação do trabalho em plataformas de transporte remunerado de passageiros. Síntese Especial para Debate. São Paulo: número 17, 05 de março de 2024. Disponível em: < <https://www.dieese.org.br/sinteseespecial/2024/sinteseEspecial17.html>>. Acesso em 26 de março de 2026.

DRUCK, Graça. O trabalho no capitalismo flexível e globalizado: rupturas e permanências. 2019. Mostra ecofalante de cinema: São Paulo, 2023. Disponível em: < <https://ecofalante.org.br/blog/o-trabalho-no-capitalismo-flexivel-e-globalizado-rupturas-e-permanencias-por-graca-druck-tematica-trabalho/>> Acesso em: 26 de março 2026.

FILGUEIRAS, Vitor. “É tudo novo”, de novo: as narrativas sobre grandes mudanças no mundo do trabalho como ferramenta do capital. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2021.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. A Gig economy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. 2021, Ipea, Nota de Conjuntura 5, 1-13. Disponível em: < <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2021/10/a-gig-economy-no-brasil-uma-abordagem-inicial-para-o-setor-de-transporte/>>. Acesso em 13 de março de 2026.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. 2022, Ipea, Nota de Conjuntura 14, 1-12. Disponível em: < <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-economy-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham/>>. Acesso em 13 de março de 2026.

GUERRA, A.; D'ANDRÉA, C. Dimensões algorítmicas do trabalho plataformizado: cartografando o preço dinâmico da Uber. in E-Compós vol. 24 (2021). Disponível em: < <https://doi.org/10.30962/ec.2046>> Acesso em 16 de março de 2026.

HATAYAMA, M.; MAJ-SWISTAK, D. A Regulamentação do Trabalho Baseado em Plataformas : Iniciativas Regulatórias Recentes e Insights para Países em Desenvolvimento (Inglês). Washington, D.C. : Grupo Banco Mundial. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/099100424224538087>.> Acesso em 09 de abril de 2026.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Anual: PNADC: microdados. Rio de Janeiro: **IBGE**, 2022 e 2024. Disponível em: < https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html?caminho=Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Anual/Microdados/Trimestre> Acesso em 12/03/2026.

LACERDA, V., PREVOT, R., & MOURA, R.. (2025). Gig economy, capitalismo de vigilância e as relações de trabalho no Brasil. Cadernos Metrópole, 27(64), e6461280. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2025-6461280-pt>. Acesso em 16 de abril de 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION – ILO). World employment and social outlook 2021: the role of digital labour platforms in transforming the world of work. Geneva: International Labour Organization - ILO, 2021. 282 p. Disponível em: < https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/@publ/documents/publication/wcms_771749.pdf> Acesso em 08 de abril de 2026.

PONZILACQUA, M. H. P., & Silva, L. G.. (2022). O direito à desconexão do trabalho francês: perspectivas de implementação no Direito brasileiro. Revista Direito E Práxis, 13(1), 196–221. <https://doi.org/10.1590/2179-8966/2020/5383>. Acesso em 12 de abril de 2026.

POELL, T., NIEBORG, D. & VAN DIJCK, J. Plataformização. *Fronteiras: Estudos Midiáticos* 22, 2–10 (2020). Disponível em: <<https://doi.org/10.4013/fem.2020.221.01>>. Acesso em 13 de abril de 2026.

ANEXOS

TABELA A.1
Rendimento médio dos trabalhadores do setor de transporte plataformizado e não plataformizado, Bahia, 2022 e 2024 (em R\$)

Ocupados	2022		2024	
	Motoristas de automóveis	Motociclistas	Motoristas de automóveis	Motociclistas
Plataformizados	2.147,39	1.310,31	1.976,51	1.427,83
Não plataformizados	1.841,28	1.059,62	1.791,96	1.283,13
Formais	2.000,12	1.230,02	2.286,39	2.021,38
Informais	1.789,83	1.035,73	1.684,88	1.153,17

FONTE: PNAD Contínua (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.

TABELA A.2
Média de horas habitualmente trabalhadas por trabalhadores do setor de transporte plataformizados e não plataformizados, Bahia, 2022 e 2024

Ocupados	2022		2024	
	Motoristas de automóveis	Motociclistas	Motoristas de automóveis	Motociclistas
Plataformizados	50,18	39,12	46,33	42,27
Não plataformizados	42,73	45,81	40,74	43,44
Formais	50,56	38,55	44,19	46,15
Informais	40,19	46,83	39,99	42,96

FONTE: PNAD Contínua (IBGE).

Elaboração: DIEESE. Observatório do Trabalho da Bahia.