

MERCADO DE TRABALHO

Painel da *Gig Economy* no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham

1 Introdução

Esta *Nota de Conjuntura* tem como objetivo detalhar o perfil das pessoas ocupadas na *Gig Economy* no setor de transportes e, dessa maneira, dá continuidade à *Nota de Conjuntura* nº 5 da *Carta de Conjuntura* nº 53,¹ publicada no último trimestre de 2021. Foram realizados avanços em relação ao tema da *Gig Economy* abordado na nota citada, principalmente no tocante à definição de subgrupos dentro do setor de transportes. Isso se justifica pela diferença de características entre as pessoas ocupadas em cada categoria que é composta pela combinação de atividade e ocupação, como detalha a metodologia desta nota.

Antecipando brevemente os resultados, as estimativas apontam que, no quarto trimestre de 2021, aproximadamente, 1,5 milhão de pessoas estavam trabalhando na *Gig Economy* no setor de transportes do país. Desse número, 61,2% eram motoristas de aplicativo e taxistas, 20,9% entregavam mercadorias via motocicleta, 14,4% atuavam como mototaxistas e o restante exercia a atividade de entrega de mercadoria via outro meio de transporte.

Quanto ao perfil dos profissionais da *Gig Economy*, tem-se a maioria de homens, pretos e pardos, com idades inferiores a 50 anos e com a escolaridade variando significativamente conforme o subgrupo destacado. Por exemplo, no tocante aos mototaxistas, 60,1% não possuem ensino médio completo. Em paralelo, a distribuição regional desses profissionais revelou a maior concentração de entregadores de mercadorias via moto e motoristas de aplicativo e taxistas na região Sudeste, enquanto os mototaxistas se concentram nas regiões Nordeste e Norte do país.

Para isso, este trabalho está estruturado em três seções, além desta introdução. A seção 2 reporta a metodologia do estudo. A terceira seção apresenta os principais resultados. Por fim, tem-se uma quarta seção com breves comentários à guisa de conclusão.

2 Metodologia

Assim como na nota citada, a principal fonte de dados utilizada foi a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O horizonte de pesquisa adotado neste estudo foi o período de 2016 até o quarto trimestre de 2021, que é o

Geraldo Góes

Especialista em políticas públicas e gestão governamental na Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac) do Ipea

geraldo.goes@ipea.gov.br

Antony Firmino

Tecnologista na Coordenação de Trabalho e Rendimento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

antony.firmino@ibge.gov.br

Felipe Martins

Pesquisador do Programa de Pesquisa para o Desenvolvimento Nacional (PNPD) na Dimac/Ipea

felipe.martins@ipea.gov.br

Divulgado em 10 de maio de 2022.

1. Disponível em: <<https://bit.ly/3vABMT5>>.

mais recente disponível no momento de elaboração do texto. Os microdados foram trabalhados no *software* R com auxílio do pacote PNAD Contínua/IBGE. Como aprofundado na *Nota* nº 5 da *Carta de Conjuntura* no 53, trata-se da melhor fonte de informação para o acompanhamento do setor no país. Contudo, ainda assim, apresenta suas limitações, como a impossibilidade de segmentação de profissionais que exercem suas atividades por meio de aplicativos – por exemplo, taxistas que não utilizam algum serviço de aplicativo ou radiotáxi para auxiliar na busca por clientes – daqueles que o fazem.

Isso posto, o quadro 1 apresenta as principais variáveis utilizadas no estudo. Com base na variável de Unidade da Federação (UF), foram construídas as cinco macrorregiões nacionais, viabilizando a análise espacial dos trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transportes. As variáveis V2007, V2009, V2010 e VD3004 permitiram realizar um perfil dessas pessoas ocupadas, revelando algumas de suas características individuais. Não obstante, as variáveis V403412 e V405112 alimentaram o estudo sobre os rendimentos efetivamente recebidos por esses trabalhadores, enquanto as variáveis V4039C e V4056C permitiram uma avaliação sobre sua jornada de trabalho semanal. Vale salientar que se optou por trabalhar tanto com as horas efetivas quanto com o rendimento efetivo, por esses serem mais voláteis que os normalmente recebidos/trabalhados, captando melhor, assim, o efeito de momentos atípicos como a pandemia de covid-19 e as políticas de distanciamento social aplicadas no período. Por último, mas não menos importante, as variáveis V4009, V4010, V4041, V4012, V4043, V4013 e V4044 foram essenciais para a delimitação do universo de trabalhadores de interesse para o estudo.

Vale destacar que, segundo manual da PNAD Contínua, em relação ao rendimento mensal, no caso de conta própria, investiga-se a retirada mensal que era realizada pela pessoa (situação essa característica da *Gig Economy*). De fato, tem-se, *in verbis*: “Para o empreendimento que não é organizado ou estruturado de forma que a pessoa que explora o negócio não tenha um rendimento formalmente registrado, a retirada pode ser calculada como a diferença entre as receitas e as despesas (pagamento de empregados, matéria-prima, energia elétrica, telefone, equipamentos e outros investimentos etc.) do empreendimento”.² Dessa maneira, o rendimento médio reportado no trabalho desconta os custos para a sua produção.

QUADRO 1

Principais variáveis da PNAD Contínua utilizada no trabalho

Principais variáveis e breve descrição	
UF	Reporta a unidade da federação do domicílio entrevistado
V2007	Registra o sexo da pessoa
V2009	Informa a idade da pessoa
V2010	Apresenta a cor ou raça da pessoa
V4009	Identifica se a pessoa possuía trabalhos na semana de referência
V4010 e V4041	Classifica a ocupação do trabalhador conforme a COD, no trabalho principal e secundário
V4012 e V4043	Classifica o vínculo trabalhista da pessoa ocupada, no trabalho principal e secundário
V4013 e V4044	Classifica a atividade do trabalhador conforme a CNAE-Domiciliar, no trabalho principal e secundário
V403312 e V405012	Rendimento normalmente recebido, no trabalho principal e secundário
V403412 e V405112	Rendimento efetivamente recebido, no trabalho principal e secundário, no mês de referência
V4039C e V4056C	Quantidade de horas efetivamente trabalhada na semana de referência, no trabalho principal e secundário
VD3004	Informa a escolaridade da pessoa em anos de estudo

Fonte: PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021 – IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac) do Ipea.

Obs.: COD – Classificação de Ocupações para Pesquisas Domiciliares; CNAE Domiciliar – Classificação Nacional de Atividades Econômicas Domiciliares.

2. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/instrumentos_de_coleta/doc5609.pdf>.

Uma vez delimitado o universo da *Gig Economy* no setor de transportes, isto é, considerando os trabalhadores no regime de conta própria em ocupações equivalentes a condutores de motocicletas, automóveis, táxis, caminhonetes ou de veículos acionados a pedal ou a braços, e em atividades de transporte rodoviário de passageiros, de carga ou de malotes e de entrega, análogo à nota citada, foram identificados quatro subgrupos, como destaca o quadro 2. O primeiro subgrupo, denominado mototaxista, é composto pelas pessoas na ocupação 8321, condutores de motocicletas, e na atividade 49030, transporte rodoviário de passageiros. O segundo subgrupo, composto por trabalhadores na mesma atividade, mas na ocupação 8322 (condutores de automóveis, táxis e caminhonetes), foi chamado de motorista de aplicativo e taxista. Esses dois, em conjunto, são equivalentes aos trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transporte de passageiros destacados na nota anterior, como pode ser observado em quadro retirado do referido texto e em apêndice (quadro A.1).

De forma análoga, o grupo anteriormente denominado de trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transporte de mercadorias foi segmentado em dois, conforme a classificação de ocupação, e sofreu uma alteração com a inclusão de um novo conjunto de informação (atividade 53002 e ocupação 8322). As pessoas na ocupação 8321 (condutores de motocicletas) e em uma das duas atividades – 49040 (transporte rodoviário de carga) ou 53002 (atividades de malote e de entrega) compuseram o grupo denominado entregador de mercadoria via moto. Por último, as pessoas nas mesmas atividades, mas na ocupação 9331 (condutores de veículos acionados a pedal ou a braços), somadas às pessoas na ocupação 8322 (condutores de automóveis, táxis e caminhonetes), na atividade 53002 (de malote e de entrega), constituíram o subgrupo de entregador de mercadoria via outros meios, ou outros entregadores. Lembrando sempre que são considerados apenas aqueles em regime de conta própria. O quadro 2 resume a segmentação dos trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transportes.

QUADRO 2

Classificação dos trabalhadores da *Gig Economy* em subgrupos conforme a ocupação do indivíduo

		Ocupação		
		8321 - Condutores de motocicletas	8322 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	9331 - Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços
Atividade	49030 - Transporte rodoviário de passageiros	Mototaxista	Motorista de aplicativo e taxista	-
	49040 - Transporte rodoviário de carga	Entregador de mercadoria via moto	-	Entregador de mercadoria via outros meios
	53002 - Atividades de malote e de entrega	Entregador de mercadoria via moto	Entregador de mercadoria via outros meios ¹	Entregador de mercadoria via outros meios

Fonte: PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021 – IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Nota 1: Novo conjunto de informação incorporado pela presente metodologia.

Antes de entrar na próxima seção, vale destacar que esse último subgrupo não apresentou significância estatística em uma série de resultados – por isso, não será detalhado ao longo de todo o texto. Entretanto, tem ganhado relativa relevância no período recente, justificando uma maior atenção em estudos futuros sobre o tema.

3 Resultado

Os resultados aqui apresentados podem ser segmentados em quatro grupos. O primeiro trata da quantidade de pessoas ocupadas em cada categoria da *Gig Economy* no setor de transportes; o segundo trata das características desta no mercado de trabalho, tal como rendimento e jornada; o terceiro registra o perfil dos subgrupos; enquanto o último apresenta a distribuição regional deste contingente. Além disso, sempre que pertinente, é reportada a evolução temporal de tais características.

3.1 O contingente de trabalhadores na *Gig Economy* no setor de transportes

No último trimestre de 2021, os dados apontam que aproximadamente 1,5 milhão de pessoas trabalhavam na *Gig Economy* no setor de transportes do país. Tomando como ponto de partida o quadro 2, destacado na metodologia, foi elaborado o quadro 3, com o quantitativo de pessoas em cada um dos subgrupos, observado na PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021, a mais recente disponível no momento da elaboração deste trabalho. O subgrupo constituído pelos mototaxistas conta com aproximadamente 222 mil trabalhadores, enquanto 945 mil pessoas exercem a função de motorista de aplicativo e taxista, sendo esse o maior subgrupo. Por seu turno, 322 mil pessoas estavam ocupadas em entrega de mercadorias via moto, ao mesmo tempo que cerca de 55 mil realizavam entregas de mercadorias via outro meio de transporte.

QUADRO 3

Quantidade de trabalhadores na *Gig Economy* do setor de transporte por subgrupo, para o quarto trimestre de 2021

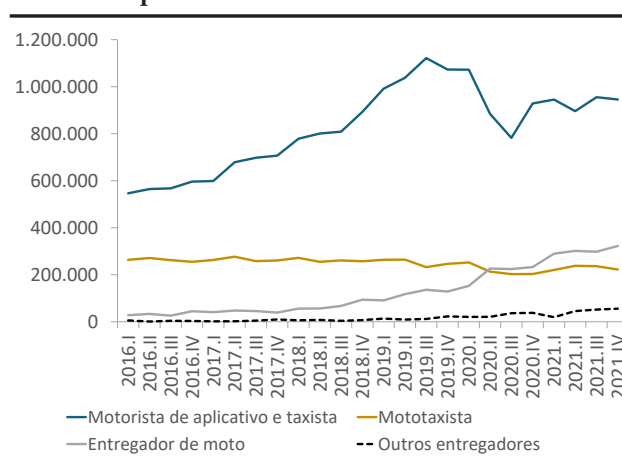
		Ocupação		
		8321 - Condutores de motocicletas	8322 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	9331 - Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços
Atividade	49030 - Transporte rodoviário de passageiros	222.133	945.508	-
	49040 - Transporte rodoviário de carga	-	-	55.457
	53002 - Atividades de malote e de entrega	322.799	-	-

Fonte: PNAD Contínua do quarto trimestre de 2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Ao observar a evolução desse quantitativo, no gráfico 1, tem-se que o número de motoristas de aplicativo e taxistas ainda está abaixo (16%) do registrado no terceiro trimestre de 2019, antes da pandemia da covid-19. Contudo, aparenta estar em recuperação, sendo 21% maior que o estimado no terceiro trimestre de 2020, ponto mais baixo no período recente. Já a quantidade de mototaxistas apresenta uma evolução consideravelmente mais estável, com, em média, 245 mil trabalhadores em cada trimestre. É possível ver um impacto da pandemia da covid-19 nesse contingente, que reduziu o número de profissionais de 252 mil no primeiro trimestre de 2020 para 202 mil no quarto trimestre do mesmo ano. Todavia, em 2021, pode-se observar um retorno ao nível anterior.

Ainda no gráfico 1 é possível acompanhar a explosão no número de entregadores de mercadorias via moto, o qual passou de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no quarto trimestre de 2021. Vale destacar que esse subgrupo, assim como os outros entregadores, não teve redução de contingente durante o período da pandemia da covid-19 – pelo contrário. Ademais, nota-se o crescimento gradual, principalmente a partir do final de 2019, dos demais entregadores de mercadorias.

GRÁFICO 1
Evolução do quantitativo de trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transporte.



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Os ciclos de crescimento do pessoal ocupado em cada subgrupo ficam mais evidentes na tabela 1, a qual apresenta a participação de cada uma dessas categorias no total de pessoas da *Gig Economy* no setor de transportes. Em um primeiro momento, tem-se a explosão do número de motoristas de aplicativo e taxistas, fazendo com que a sua participação fosse de 66,3% no início de 2016 para 73,0% no quarto trimestre de 2019. Em um segundo momento, observa-se o crescimento dos entregadores via motocicleta, levando a sua participação de 7,5% no quarto trimestre de 2018 para 20,9% no final da série (destaca-se que a participação era de 3,3% no início do período de análise, o que apenas valoriza o crescimento).

TABELA 1

Participação de cada subgrupo no total de pessoas da *Gig Economy* no setor de transportes para trimestres selecionados (Em %)

Período / categoria	Motorista de aplicativo e taxista	Mototaxista	Entregador de moto	Outros entregadores
2016.I	64,8	31,3	3,3	0,6
2016.IV	66,3	28,4	5,0	0,4
2017.IV	69,6	25,6	3,8	1,0
2018.IV	71,4	20,6	7,5	0,6
2019.IV	73,0	16,7	8,7	1,5
2020.IV	66,2	14,5	16,6	2,7
2021.IV	61,2	14,4	20,9	3,6

Fonte: PNAD Contínua/IBGE.

Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

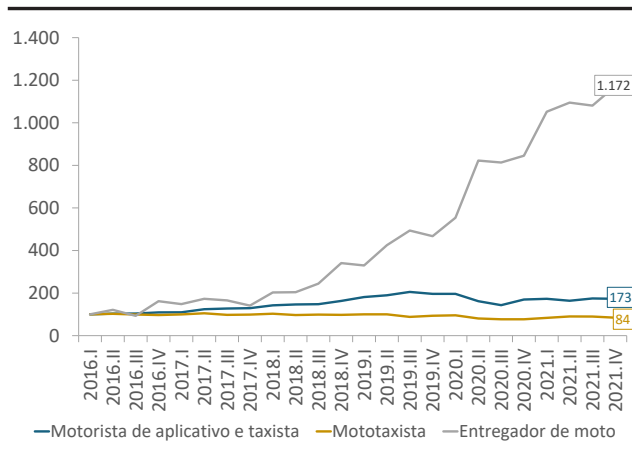
Ainda na tabela 1, pode-se também observar a perda de participação dos mototaxistas, que passaram de 31,3% no início de 2016 para pouco mais do que 14,4% no último trimestre de 2021.

Cabe destacar, também na tabela 1, a categoria outros entregadores (aqueles que utilizam bicicleta e automóvel/caminhonete), que, até meados de 2019, possuía uma participação marginal na *Gig Economy* (menos de 1%), passando para 3,6% no quarto trimestre de 2021 (final da série disponível) – dessa maneira, está se tornando um conjunto que começa a merecer uma maior atenção. No entanto, a participação dos outros entregadores até o momento é residual, portanto, esse subgrupo é desconsiderado da análise a seguir, uma vez que os resultados para os mais diversos recortes não são estatisticamente significativos, mas serão acompanhados em estudos futuros.

Dito isso, o gráfico 2 apresenta a evolução, em índice, do contingente de pessoas ocupadas nos subgrupos de interesse. Nota-se um crescimento de 1.072% no período para os profissionais na entrega de mercadoria via moto, em comparação com o início de 2016. Por sua vez, tem-se um crescimento de 73% no número de motoristas de aplicativo e taxistas. Em contrapartida, observa-se uma redução de 16% no total de mototaxistas no período.

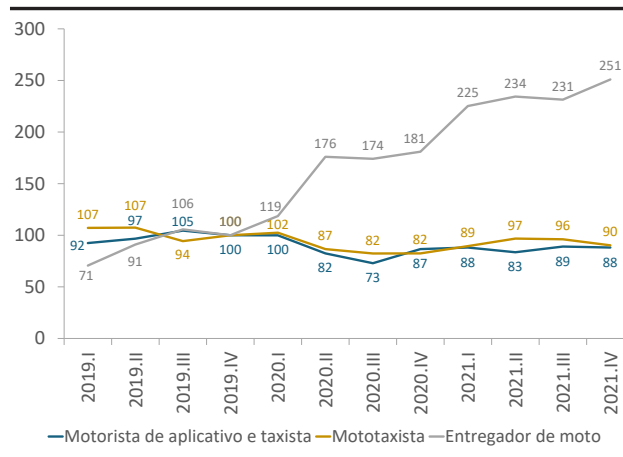
O gráfico 3 evidencia a variação do contingente desses profissionais no período da pandemia da covid-19. Tomando a quantidade observada no quarto trimestre de 2019 como referência (índice 100, igual ao observado em 2019.IV), tem-se um crescimento, até o final de 2021, de 151% nos entregadores de mercadorias via motocicleta, ante uma redução de 10% no número de motoristas de aplicativo e taxistas e de 12% na quantidade de mototaxistas.

GRÁFICO 2
Evolução em índice do contingente na *Gig Economy* no setor de transportes, por subgrupo.
(2016 primeiro trimestre = 100)



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

GRÁFICO 3
Evolução, de curto prazo, em índice do contingente na *Gig Economy* no setor de transportes, por subgrupo.
(2019 último trimestre = 100)



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

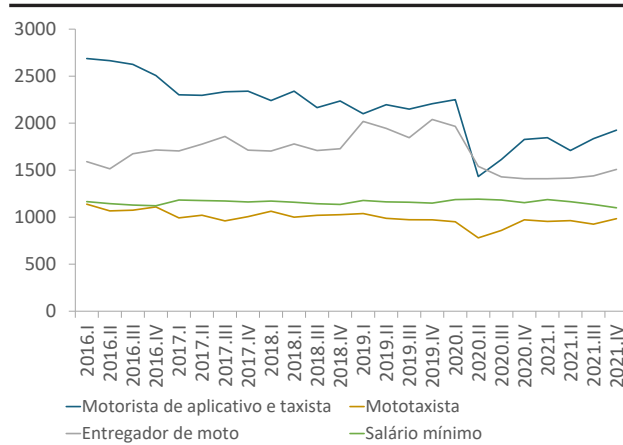
3.2 Os rendimentos e a jornada de trabalho desse contingente

O gráfico 4 apresenta a evolução do rendimento mensal médio efetivamente recebido, em termos reais médios do quarto trimestre de 2021, pelos profissionais da *Gig Economy* no setor de transportes, por subgrupo, e do salário mínimo. As estimativas indicam que os motoristas de aplicativo e taxistas possuem o maior rendimento médio – no último trimestre da série, estava em R\$ 1,9 mil. Esse valor era superior ao observado em meados de 2020, durante o período com uma maior quantidade de medidas de distanciamento social devido à pandemia da covid-19 aplicadas no país, porém abaixo dos R\$ 2,7 mil recebidos, em média, no primeiro trimestre de 2016.

Essa perda de remuneração média, na comparação dos extremos da análise, é observada nas outras duas categorias destacadas, mas em menor intensidade. No subgrupo de entregadores de mercadorias via moto, tem-se um período grande de ampliação dos ganhos efetivos médios, que se reverte no início de 2020 e permanece estável desde então, em torno de R\$ 1,5 mil por mês. Por seu turno, a remuneração dos mototaxistas permaneceu praticamente constante ao longo do período de análise, com um pequeno viés de redução, passando de pouco mais de R\$ 1 mil por mês para um valor próximo a R\$ 900. Vale ressaltar que esse é o único subgrupo com rendimentos abaixo do salário mínimo.

Não obstante, é natural esperar que o rendimento seja reflexo do número de horas trabalhadas. Nesse sentido, o gráfico 5 apresenta a jornada semanal média dos profissionais da *Gig Economy* no setor de transportes e das pessoas ocupadas no país. Fica evidente que a jornada de motoristas de aplicativo e taxistas, assim como a de mototaxistas, é praticamente a mesma, com médias de 41,4 horas trabalhadas por semana.

GRÁFICO 4
Evolução do rendimento efetivo médio mensal, em termos reais (Em R\$)



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Ao mesmo tempo, a jornada de entregadores de mercadorias via moto era menor que a das outras duas categorias até o final de 2019, embora com um viés de alta, porém, com a pandemia da covid-19, essa se equaliza com as outras duas. Ademais, nota-se que esse grupo foi o que teve a menor redução de jornada em meados de 2020, enquanto os motoristas de aplicativo e taxistas foram os que mais reduziram as suas horas de trabalho médias no segundo trimestre de 2020. O mesmo não é observado ao se considerar todas as pessoas ocupadas no país – esse número permanece praticamente constante em torno de 39 horas por semana. Ademais, no período recente, todas as categorias da *Gig Economy* do setor de transportes destacadas possuem horas médias trabalhadas na semana acima do observado para o total de ocupados no país.

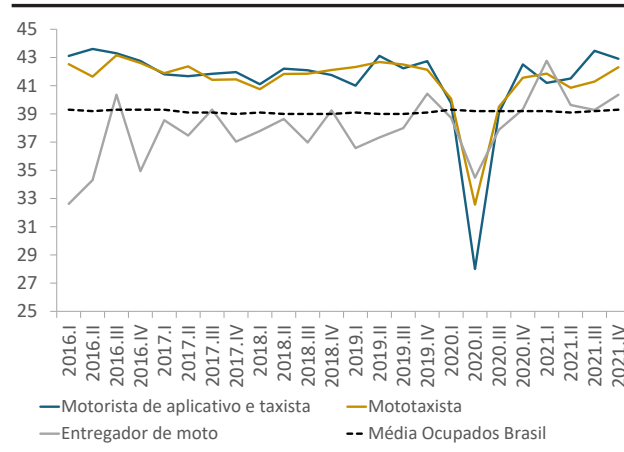
Ao combinar os gráficos 4 e 5, tem-se o gráfico 6, com a evolução da remuneração média por hora trabalhada, novamente em termos reais médios do quarto trimestre de 2021. Fica evidente que os vencimentos por hora trabalhada são maiores no grupo de motoristas de aplicativo e taxistas, contudo, são extremamente próximos aos do subgrupo de entregadores de mercadorias via motocicleta, principalmente a partir de 2019. Ademais, também é clara a tendência de queda dos vencimentos médios de ambas as categorias, com a primeira passando de R\$ 16,1 por hora de trabalho no primeiro trimestre de 2016 para R\$ 11,01, enquanto a segunda saiu de R\$ 11,2 para R\$ 9,4. Além disso, o gráfico 6 mostra a considerável estabilidade da remuneração por hora trabalhada dos mototaxistas, sempre em torno de R\$ 6,0, sem parecer ter sofrido alterações durante a pandemia da covid-19.

3.3 O perfil dos profissionais da *Gig Economy* no setor de transportes

Ressaltamos que, conforme a elevada estabilidade dos resultados, é apresentado aqui apenas o perfil observado no último trimestre com dados disponíveis, ou seja, o quarto trimestre de 2021.

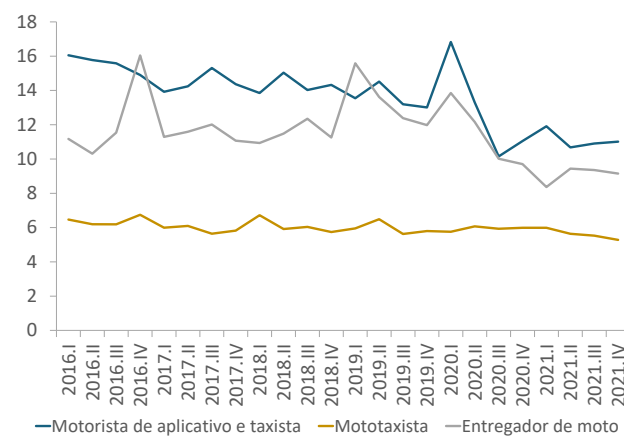
O gráfico 7 apresenta as características de gênero e raça/cor dos profissionais da *Gig Economy* no setor de transportes. Nota-se que, nos três subgrupos, o percentual de homens supera os 90%, sendo maior entre os mototaxistas (99,2%) e menor entre os entregadores de mercadorias via motocicleta (94,1%). Quanto à distribuição de raça/cor, tem-se uma assimetria entre o observado para os mototaxistas e para os demais grupos. Para os primeiros, há uma predominância de pretos e pardos (73,8%), enquanto para os segundos esse resultado é

GRÁFICO 5
Evolução da jornada semanal de trabalho.
(Em horas)



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

GRÁFICO 6
Evolução do rendimento efetivo por hora trabalhada, em termos reais
(Em R\$)



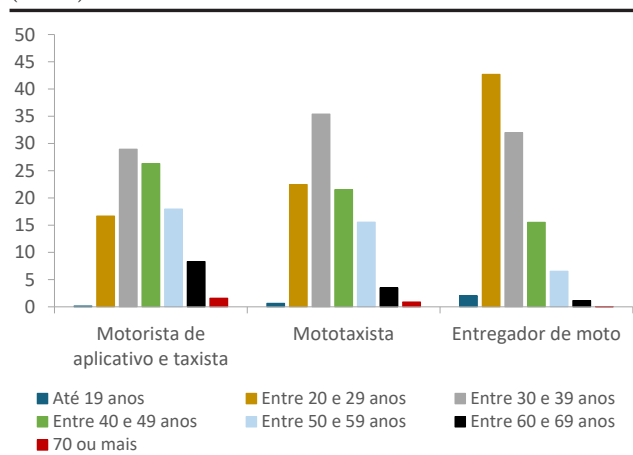
Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

próximo de 57%. Isso pode estar relacionado à distribuição espacial dos trabalhadores no setor, como será destacado mais adiante no estudo.

A terceira característica individual investigada é a idade, apresentada em faixas etárias no gráfico 8. Nele fica evidente que os motoristas de aplicativo e taxistas possuem, em média, uma idade superior à observada nos mototaxistas, que, por sua vez, são mais velhos que os entregadores de mercadorias via moto, dada a assimetria à esquerda mais intensa nas duas últimas distribuições. A título de comparação, enquanto os motoristas de aplicativo e taxistas possuem 45,8% de seus indivíduos com menos de 40 anos, para os mototaxistas esse resultado é de 58,5% e para os entregadores de mercadorias via moto esse percentual é de 76,7%.

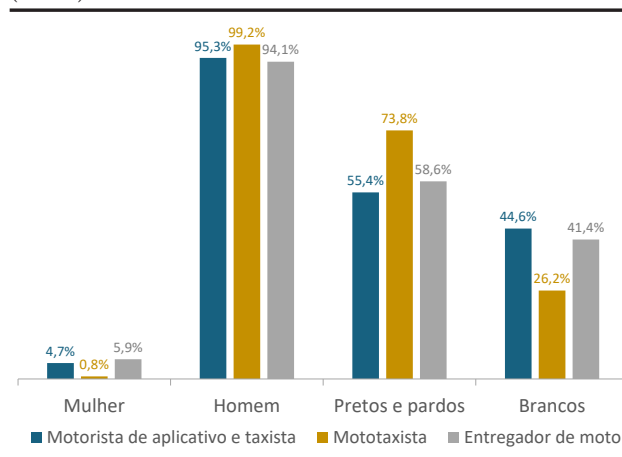
A última característica individual destacada é a escolaridade, reportada no gráfico 9. Embora haja distribuições similares, o percentual de pessoas com nível superior completo entre os motoristas de aplicativo e taxistas supera os 10% e o observado no grupo de entregadores de mercadorias via motocicleta (5,6% nesse quesito). A título de comparação, esse resultado para o total de ocupados no país é de 22,0%. Em contrapartida, a distribuição de escolaridade entre os mototaxistas revela que esse subgrupo da *Gig Economy* do setor de transportes é aquele com o menor grau de instrução, com apenas 2,1% possuindo ensino superior completo e 60,1% não tendo concluído o nível médio.

GRÁFICO 8
Distribuição etária dos profissionais da *Gig Economy* do setor de transportes – por subgrupo (Em %)



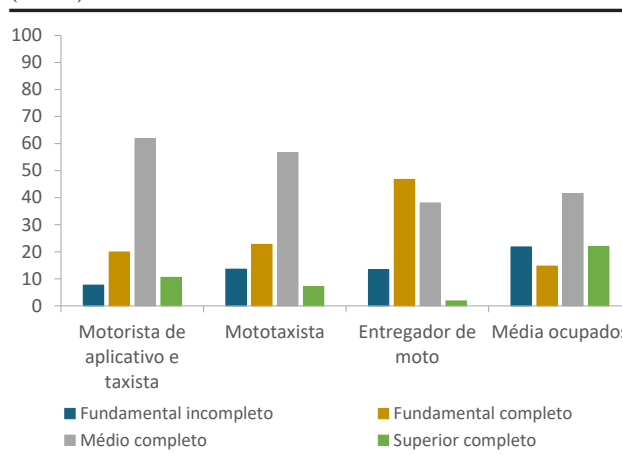
Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

GRÁFICO 7
Percentual de pessoas da *Gig Economy* do setor de transportes conforme o gênero e raça/cor – por subgrupo (Em %)



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

GRÁFICO 9
Distribuição de escolaridade dos profissionais da *Gig Economy* do setor de transportes – por subgrupo. (Em %)



Fonte: PNAD Contínua 2016-2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

3.4 A distribuição regional dos profissionais da *Gig Economy* no setor de transportes

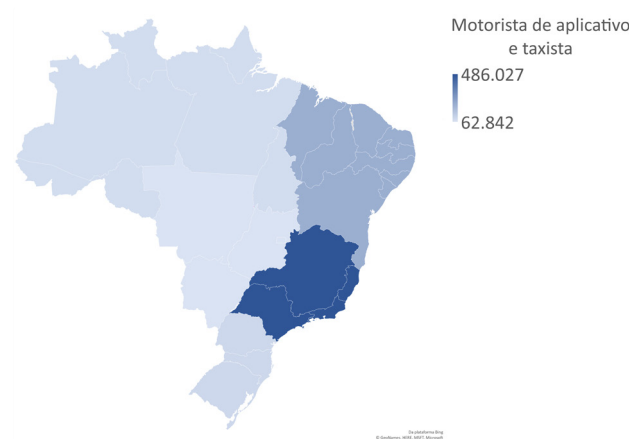
As figuras 1 a 3 apresentam a distribuição por macrorregião nacional da quantidade de profissionais de cada subgrupo da *Gig Economy* do setor de transportes. No apêndice é apresentado resultado análogo, porém em termos percentuais.

Dessa maneira, a figura 1 mostra as distribuições dos motoristas de aplicativos e taxistas no Brasil. Nota-se que a região onde reside a maior quantidade desses trabalhadores é a Sudeste, com 486 mil motoristas, o que representa 51,4% desse contingente nacional, como destaca a figura A.1 do apêndice. Ademais, tem-se o Nordeste, com cerca de 219 mil trabalhadores nessa área, seguido pelas regiões Sul (96 mil) e Norte (81 mil).

A distribuição regional dos mototaxistas, por seu turno, é reportada nas figuras 2 e A.2 do apêndice. Ao contrário do subgrupo anterior, a maioria dos profissionais dessa categoria está na região Nordeste (111 mil trabalhadores), o que, coincidentemente, como no caso anterior, representa 50,1% do total dos mototaxistas (figura A.2 do apêndice). Outro destaque é a elevada quantidade desses profissionais na região Norte (59 mil), seguida pela região Sudeste, com pouco mais de 40 mil. Por fim, a região Sul conta com apenas 1,9 mil mototaxistas, o equivalente a 0,9%.

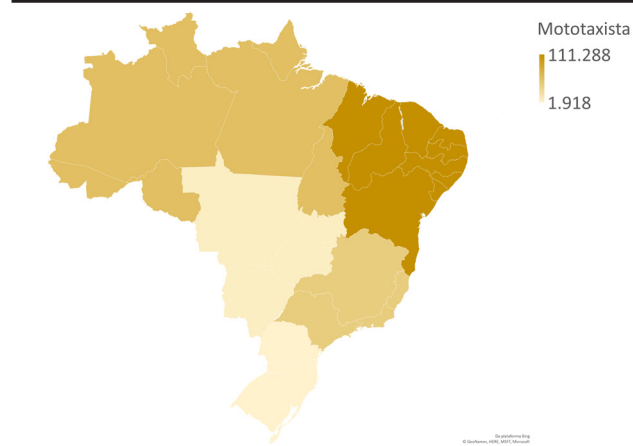
Por fim, a distribuição dos profissionais da *Gig Economy* na entrega de mercadorias via motocicleta é apresentada nas figuras 3 e A.3 do apêndice. Nelas é possível notar uma grande similaridade com as figuras 1 e A.1, com a maior parcela, 189 mil trabalhadores, na região Sudeste (58,7%, como mostra a figura A.3), seguida pelas regiões Sul, Nordeste, Centro-Oeste e Norte.

FIGURA 1
Distribuição da quantidade de motoristas de aplicativo e taxistas pelas macrorregiões nacionais



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

FIGURA 2
Distribuição da quantidade de mototaxistas pelas macrorregiões nacionais



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

FIGURA 3
Distribuição da quantidade de entregadores de mercadorias via motocicletas pelas macrorregiões nacionais



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

4 Conclusão

Esta *Nota de Conjuntura* procurou aprofundar a investigação e o perfil dos trabalhadores da *Gig Economy* no setor de transportes. Trata-se de um avanço referente à *Nota de Conjuntura* nº 5 da *Carta de Conjuntura* nº 53, no sentido de aprimorar a classificação dos profissionais desse setor, tal como a segmentação dos profissionais de transportes de passageiros em duas novas categorias, além de apresentar um maior detalhamento sobre eles.

De modo geral, as estimativas apontam que, no quarto trimestre de 2021, aproximadamente 1,5 milhão de pessoas estavam trabalhando na *Gig Economy* no setor de transportes do país. Desse número, 61,2% eram motoristas de aplicativo e taxistas, 20,9% entregavam mercadorias via motocicleta, 14,4% atuavam como mototaxistas e o restante exercia a atividade de entrega de mercadoria via outro meio de transporte.

Ademais, os resultados apontam uma perda na remuneração real no período de 2016 a 2021 em todas as categorias. A título de ilustração, os motoristas de aplicativo e taxistas, que recebiam em média, em termos reais, R\$ 2.600 mensais em 2016, passaram a receber R\$ 1.925 no quarto trimestre de 2021. Ao mesmo tempo, a diminuição da jornada de trabalho provocada pela pandemia da covid-19 parece superada.

Quanto ao perfil dos profissionais da *Gig Economy*, tem-se a maioria de homens, pretos e pardos, com idades inferiores a 50 anos e com a escolaridade variando significativamente conforme o subgrupo destacado. No tocante aos mototaxistas, por exemplo, 60,1% não possuem ensino médio completo. Por fim, a distribuição regional desses profissionais revelou a maior concentração de entregadores de mercadorias via moto e motoristas de aplicativo e taxistas na região Sudeste, enquanto os mototaxistas se concentram nas regiões Nordeste e Norte do país.

Apêndice

QUADRO A.1

Segmentação da *Gig Economy* no setor de transporte adotada na *Nota de Conjuntura* nº 5 da *Carta de Conjuntura* nº 53

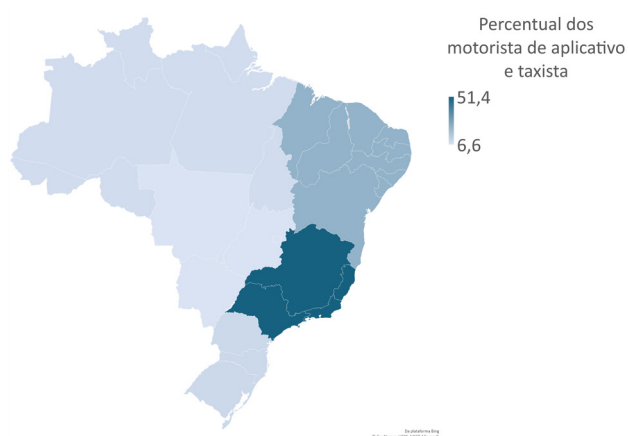
		Ocupação		
		8322 - Condutores de automóveis, táxis e caminhonetes	8321 - Condutores de motocicletas	9331 - Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços
Atividade	49030 - Transporte rodoviário de passageiros	Transporte de passageiros	Transporte de passageiros	-
	49040 - Transporte rodoviário de carga	-	Transporte de mercadorias	Transporte de mercadorias
	53002 - Atividades de malote e de entrega	-	Transporte de mercadorias	Transporte de mercadorias

Fonte: Góes et al. (2021)¹.

Elaboração: Os autores.

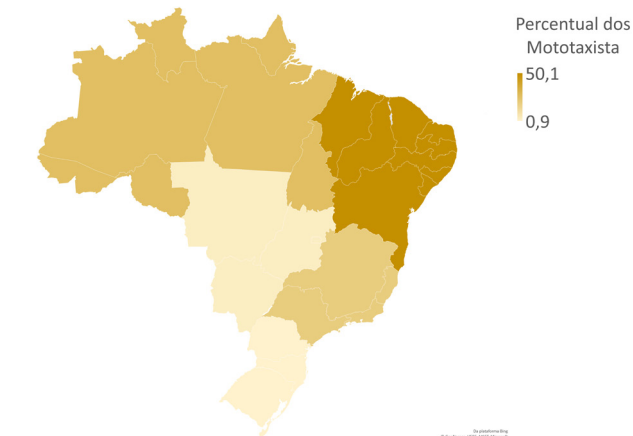
Nota¹: Disponível em: < https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf >

FIGURA A.1
Percentual de motoristas de aplicativo e taxistas em cada macrorregião
 (Em %)



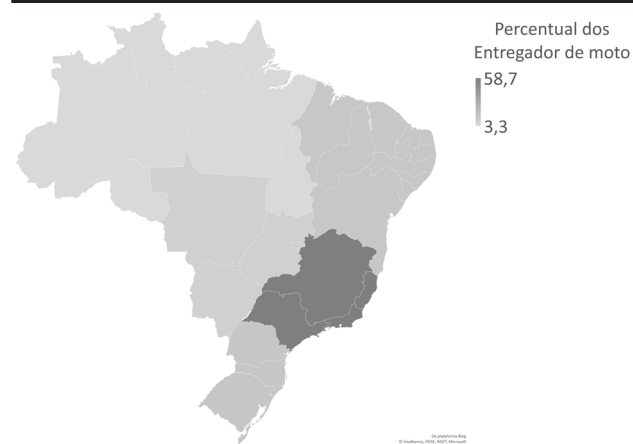
Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
 Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

FIGURA A.2
Percentual de mototaxistas em cada macrorregião
 (Em %)



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
 Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

FIGURA A.3
Percentual de entregadores de mercadorias via motocicletas em cada macrorregião
 (Em %)



Fonte: PNAD Contínua 4º trimestre de 2021 – IBGE.
 Elaboração: Grupo de Conjuntura da Dimac/Ipea.

Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac):

Marco Antônio Freitas de Hollanda Cavalcanti (Diretor)
Francisco Eduardo de Luna e Almeida Santos (Diretor Adjunto)

Corpo Editorial da Carta de Conjuntura:

Marco Antônio Freitas de Hollanda Cavalcanti (Editor)
Francisco Eduardo de Luna e Almeida Santos (Editor)
Estêvão Kopschitz Xavier Bastos (Editor)
Fábio Servo
José Ronaldo de Castro Souza Júnior
Leonardo Mello de Carvalho
Maria Andréia Parente Lameiras
Mônica Mora Y Araujo de Couto e Silva Pessoa
Sandro Sacchet de Carvalho

Pesquisadores Visitantes:

Ana Cecília Kreter
Andreza Aparecida Palma
Antônio Carlos Simões Florido
Cristiano da Costa Silva
Felipe Moraes Cornelio
Paulo Mansur Levy
Sidney Martins Caetano

Equipe de Assistentes:

Caio Rodrigues Gomes Leite
Diego Ferreira
Felipe dos Santos Martins
Izabel Nolau de Souza
Marcelo Lima de Moraes
Pedro Mendes Garcia
Rafael Pastre
Tarsylla da Silva de Godoy Oliveira

Design/Diagramação:

Augusto Lopes dos Santos Borges
Leonardo Simão Lago Alvite

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.
