

MERCADO DE TRABALHO

A *Gig economy* no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte¹

1. Introdução

O termo *gig* é um jargão, transladado da história da música norte-americana, utilizado desde o início do século XX para nomear os *shows* das bandas em datas específicas, geralmente nos fins de semana, e os músicos ficavam o restante da semana sem apresentação. No campo econômico, a *Gig economy* também é conhecida como *freelance economy* ou mesmo *economy on demand* e caracteriza as relações laborais entre trabalhadores e empresas que contratam essa mão de obra para a realização de serviços esporádicos e, portanto, sem vínculo empregatício (tais como *freelancers* e autônomos).

Mesmo antes da pandemia, houve uma “explosão das plataformas por aplicativos”, a exemplo da ascensão da Uber, entre outras. De fato, percebe-se que um número maior de pessoas com empregos não tradicionais (como autônomos e trabalhadores temporários) tem crescido continuamente devido ao avanço tecnológico que facilita mais contratações de curto prazo. A *Gig economy* relacionada aos habilitados para aplicativos cresceu exponencialmente nos últimos anos, em que os empregos temporários por aplicativos servem como uma rede de segurança em tempos de crise econômica.

A eclosão da pandemia de Covid-19 impactou várias dimensões e o escopo da atividade econômica transformando o mercado de trabalho – em particular na *Gig economy*, seja de forma conjuntural (como a sua provável expansão, desde do início da pandemia, devido ao aumento de pessoas que passaram a fazer entregas em domicílio), seja no aspecto estrutural (pela flexibilização dos horários de trabalho), seja na busca de redução de custo pelo lado da demanda por trabalho e pelo lado da oferta de trabalho via busca de renda adicional. Há também a questão de saber como a Covid-19 pode transformar a *Gig economy* e outra temática interessante é conhecer como a pandemia impacta os empregos nesse setor.

Em regra, as pessoas empregadas na *Gig economy* fornecem um serviço (como uma entrega para viagem ou uma corrida de táxi) sob demanda, por meio de uma plataforma ou um aplicativo (como Uber, inDriver ou 99) que conecta

Geraldo Góes

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

geraldgoes@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 07 de outubro de 2021.

1. Os autores agradecem aos pesquisadores do Ipea Carlos Henrique Leite Corseuil, Mauro Oddo Nogueira e Sandro Sacchet de Carvalho pelos relevantes comentários e pelas sugestões realizadas.

diretamente os consumidores com esses ofertantes, os quais são remunerados por cada rodada de serviços, cada *show*, que prestam, em vez de um salário fixo.

Uma questão interessante é notar como a pandemia de Covid-19 aumenta a vulnerabilidade tanto das pessoas que já estavam empregadas na *Gig economy* antes da pandemia quanto daquelas que entraram na *Gig economy* durante a pandemia, tendo deixado formas mais convencionais de emprego. Como consequência deste último movimento, no curto prazo, houve: i) a redução da renda, por essas pessoas serem muito afetadas quando da redução da demanda por seus serviços; e ii) a vulnerabilidade social caracterizada pela ausência de seguro-desemprego, auxílio-doença, contribuição previdenciária pelo empregador etc. No longo prazo, os efeitos podem ser ambíguos devido ao comportamento estratégico das empresas dentro e fora do setor. Mas é possível observar dois mecanismos em ação: i) a demanda na *Gig economy* pode diminuir à medida que a situação econômica geral piora em decorrência da pandemia; e ii) as empresas podem recorrer a formas de trabalho mais baratas e flexíveis.

Dito isso, este trabalho tem como objetivo propor uma abordagem metodológica que permita uma estimativa das pessoas ocupadas na *Gig economy* do setor de transporte no país. Entende-se que as pesquisas amostrais nacionais possuem limitações para o pleno estudo do tema, mas este texto mostra que uma aproximação inicial e o acompanhamento do contingente de trabalhadores nesse setor dentro de um determinado recorte são possíveis, mesmo com tais obstáculos.

Para isso, o texto está estruturado em cinco seções, além desta introdução. A seção 2 realiza uma breve contextualização da *Gig economy*, enquanto a terceira seção aponta obstáculos e as limitações das pesquisas amostrais nacionais (PNAD Contínua e PNAD Covid-19) para a mensuração das pessoas nesse setor. A quarta e a quinta seções apresentam a metodologia e os resultados dessa abordagem inicial, viável para a *Gig economy* do setor de transporte no Brasil. Por fim, a sexta seção apresenta breves comentários como conclusão.

2 O que é *Gig economy* – contextualização e histórico

O conceito de *Gig economy* 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.

Segundo o dicionário Cambridge, *Gig economy* é uma “uma forma de trabalho de pessoas que têm empregos temporários ou fazem trabalhos separados, cada um pago separadamente, em vez de trabalhar para um empregador” (tradução nossa).²

Dessa maneira, a *Gig economy* mostra uma transformação no mercado de trabalho pela substituição de empregos em locais e horários fixos por formas mais flexíveis, com trabalhos sob demanda e remuneração por serviço. Como exemplos, há os motoristas de aplicativo, os entregadores de mercadorias e também as plataformas para contratação dos serviços prestados por profissionais *freelancers*.

2. Disponível em: <<https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/gig-economy?q=gig+economy+>>.

A conceitualização da *Gig economy* tem-se mostrado um desafio para os diversos pesquisadores e institutos de pesquisa do mundo. A International Classification of Status in Employment,³ por exemplo, apresenta os conceitos de “*on demand worker*” (trabalho sob demanda) e “*dependent contractors*” (que foi traduzido para o espanhol como “*contratistas dependientes*”, para o qual ainda não existe um termo equivalente em português). No Brasil, Nogueira e Carvalho⁴ apresentam o conceito de *Gig economy* / uberização no aspecto da precarização e informalidade do trabalho.

A título de ilustração da complexidade da mensuração da *Gig economy* no mundo, podem-se destacar dois trabalhos. O primeiro, divulgado em 2018 pelo Bureau de Estatísticas do Trabalho (Bureau of Labor Statistics – BLS) dos Estados Unidos, mostrou que a *Gig economy* estaria encolhendo apesar de outros estudos apresentarem significativos aumentos nos anos anteriores. Segundo os dados dessa pesquisa do BLS, a participação dos americanos em empregos alternativos caiu de 10,9% da força de trabalho em 2005 para 10,1% em 2017. No entanto, outro estudo (INTU *apud* CNN, 2017) estimou que a *Gig economy* representava 34% da força de trabalho nos Estados Unidos. Segundo a McKinsey & Company, existem cerca de 68 milhões de *freelancers* nos Estados Unidos, porém esse mesmo estudo mostra que o trabalho independente está associado a formas laborais precárias: quase 20 milhões de pessoas trabalham dessa maneira porque não conseguem encontrar melhores salários em outras empresas e atividades.

No Brasil, a literatura e os estudos sobre *Gig economy* são escassos. Quanto aos aspectos jurídicos, o estudo “*Gig Economy e as Novas Relações de Trabalho*”, de Bruna de Sá Araújo,⁵ mostra as lacunas no ordenamento jurídico brasileiro no tange à regulação das novas relações de trabalho que surgiram em decorrência da intermediação dos serviços por plataformas eletrônicas. De fato, essa regulação é necessária, seja para assegurar o modelo de negócio da *Gig economy*, seja para que direitos e garantias básicas dos trabalhadores sejam mantidos, de modo a evitar a precarização do trabalho. Quanto aos aspectos econômicos, destacamos o estudo “*O Trabalho em Plataformas Digitais e a Pandemia da Covid-19: Análise dos Dados da PNAD Covid-19/IBGE*”, de Raphael Santos Lapa,⁶ e também a análise realizada no box nº 2, intitulado “*Trabalhadores por conta-própria nos segmentos de transporte terrestre e entrega*” publicado no Boletim Mercado de Trabalho: Conjuntura e Análise nº 68, de abril de 2020, do Ipea.⁷

3 Fontes de informações sobre mercado de trabalho e suas limitações

Nesta seção, apresentaremos as principais fontes de informação sobre o mercado de trabalho e suas interconexões com as informações disponíveis relacionadas à *Gig economy* no Brasil. Relataremos um breve histórico e evolução da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua e da PNAD Covid-19 e também a compatibilização entre elas em termos das classificações das ocupações e atividades relacionadas à *Gig economy* no setor de transporte definidas no escopo deste trabalho.

A PNAD Contínua é a pesquisa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que atualmente acompanha a evolução da força de trabalho. Seus resultados, desde 2012, permitem produzir

3. Disponível em: <<https://ilostat.ilo.org/resources/concepts-and-definitions/classification-status-at-work/>>.

4. Nogueira, M. O.; Carvalho, S. S. *Trabalho precário e informalidade*: desprecarizando suas relações conceituais e esquemas analíticos. Brasília: Ipea, 2021. Mimeografado.

5. Disponível em: <<https://icadireito.jusbrasil.com.br/artigos/733130052/gig-economy-e-as-novas-relacoes-de-trabalho>>.

6. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf>.

7. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9995/1/bmt_68_analise_mercado_trabalho.pdf>.

indicadores trimestrais sobre os aspectos conjunturais de trabalho e, além disso, indicadores anuais sobre outros temas. Para isso, a pesquisa visita cada domicílio por cinco trimestres consecutivos. Os quesitos relacionados à divulgação trimestral são pesquisados em todas as visitas, enquanto aqueles de temas anuais são investigados em uma visita específica ou em um trimestre fixo do ano.

A PNAD Covid-19 foi elaborada, em caráter de urgência, para subsidiar as ações relacionadas com a pandemia do coronavírus. Destinava-se, especificamente, a produzir resultados para monitorar o impacto dessa doença na força de trabalho. A PNAD Covid-19 investigou mensalmente os mesmos domicílios durante os meses de maio a novembro de 2020. Para definir a amostra dessa pesquisa, o IBGE utilizou a base de 211 mil domicílios que participaram da PNAD Contínua no primeiro trimestre de 2019 e selecionou aqueles com número de telefone cadastrado.

Contudo, a PNAD Contínua e a PNAD Covid-19 não são desenhadas para apresentar se as pessoas ocupadas exercem seu trabalho por meio de aplicativos – por exemplo, motoristas no transporte de passageiros e entregadores de mercadorias. Assim, uma limitação é que as pesquisas do IBGE não captam apenas os trabalhadores de aplicativos nas categorias de transporte de passageiros e mercadorias, notadamente no caso dos taxistas.

Isso é relevante porque, mesmo que um aumento expressivo se deva aos motoristas de aplicativos, a proporção de taxistas no total da categoria não é desprezível. Dessa maneira, para se determinar quantos deles o fazem por meio de aplicativos, seria necessário existir no questionário uma pergunta específica questionando se esse trabalho é realizado com intermediação de plataformas (Uber, 99, inDrive, iFood, Rappi etc.), sendo possível, apenas, caracterizar as relações de trabalho, ocupações e atividades dos empreendimentos.

A PNAD Contínua e a PNAD Covid-19 classificam as pessoas ocupadas por posição na ocupação: empregado, conta própria, empregador e trabalhador familiar auxiliar. Motoristas e entregadores não são empregados das plataformas. Sua relação de trabalho é de trabalhadores por conta própria, podendo utilizar uma ou mais plataformas para encontrar seus clientes. Os equipamentos para o trabalho ficam a cargo do trabalhador, como celular, acesso à internet e veículo utilizado.

Nas atuais pesquisas domiciliares do IBGE, as ocupações são classificadas segundo a Classificação de Ocupações para Pesquisas Domiciliares (COD)⁸ e as atividades, segundo a Classificação Nacional de Atividades Econômicas Domiciliar 2.0 (CNAE Domiciliar 2.0).⁹ Os níveis mais desagregados dessas classificações são denominados Famílias Ocupacionais (quatro dígitos) e Classes de Atividade (cinco dígitos).

Dito isso, a ocupação dos motoristas e entregadores por aplicativos é classificada nas seguintes famílias, conforme o tipo de veículo que conduzem:

- 8322: condutores de automóveis, táxis e caminhonetes;

8. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html?caminho=Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Trimestral/Microdados/Documentacao>.

9. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/downloads-estatisticas.html?caminho=Trabalho_e_Rendimento/Pesquisa_Nacional_por_Amostra_de_Domicilios_continua/Trimestral/Microdados/Documentacao>.

- 8321: condutores de motocicletas; e
- 9331: condutores de veículos acionados a pedal ou a braços.

Quanto à atividade principal do empreendimento, os motoristas e entregadores por conta própria são classificados nas seguintes classes:

- 49030: transportes rodoviários de passageiros;
- 49040: transportes rodoviários de carga; e
- 53002: atividades de malote e de entrega.

Os motoristas por aplicativo de transporte, assim como os taxistas, são classificados na ocupação 8322 e na atividade 49030. Contudo, uma parcela dos taxistas pode utilizar aplicativos ou estar vinculada a centrais de radiotáxi por telefone ou internet. Tampouco é possível garantir que o taxista seja concessionário da autonomia, podendo trabalhar pagando diária. É possível que existam motoristas de passageiros que trabalhem por demanda para clientes fixos, não utilizando aplicativos ou os serviços de centrais.

Um entregador em bicicleta é classificado em 9331 e aqueles que trabalham com motocicletas, em 8321. A atividade do empreendimento de um entregador por conta própria deveria ser classificada em “Atividade de malote e de entrega”. Assim, deveria ser estudado se um número considerável foi classificado em transporte de carga (49040).

Cabe destacar que nem todos os motoristas e entregadores atuam no setor de transporte de passageiros. Existe uma parcela que atua em outros setores, como comércio, indústria, administração pública e até mesmo no serviço doméstico (motorista particular).

Na PNAD Covid-19, por sua vez, dado o seu caráter emergencial, não foram utilizados os níveis mais desagregados da classificação de ocupação e atividades. Para identificar as ocupações e atividades, foram criadas 36 categorias no quesito de ocupação e 25 no de atividade. Neste trabalho, são selecionadas as categorias de ocupação 14 e 17, referentes a Motoristas (de aplicativo, táxi, van, mototáxi e ônibus) e Entregador de mercadorias (de restaurante, farmácia, loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.), respectivamente. Para a atividade, selecionaram-se as categorias 8 (transporte de passageiros) e 9 (transporte de mercadorias).

Apesar de a PNAD Contínua disponibilizar dados desde 2012, neste trabalho são apresentados resultados desde 2016, quando começou a ficar visível o aumento do transporte rodoviário de passageiros.

Além disso, a PNAD Contínua investiga o número de trabalhos que as pessoas tiveram na semana de referência, e na pesquisa se encontram informações sobre ocupação, posição e atividade para o trabalho principal e secundário. Fica clara, então, a importância de se considerar o trabalho secundário no caso de motoristas e entregadores de aplicativos, pois estes podem utilizar as plataformas como outra fonte de renda.

4 Metodologia

A metodologia deste estudo pode ser dividida em duas etapas: a primeira centrada nos dados da PNAD Covid-19 e a segunda norteada pelos dados da PNAD Contínua. Mesmo com as limitações de ambas as pesquisas, para as duas fontes de dados são construídas aproximações para a estimativa do trabalho em *Gig economy* no setor de transporte no país, com base principalmente na mensuração dos trabalhadores no regime por conta própria em ocupações típicas de transporte de passageiros e de mercadorias, possivelmente as duas formas de trabalho mais intuitivamente relacionadas a esse setor.

4.1 Dados da PNAD Covid-19

Com base nos microdados da pesquisa para os meses de maio a novembro de 2020, período de sua realização, foram identificadas as pessoas ocupadas com vínculo trabalhista de conta própria, na variável *c007*. Executada essa etapa, foram selecionados os códigos de ocupação 14 e 17, na variável *c007c*, que se referem a Motoristas (de aplicativo, táxi, van, mototáxi e ônibus) e Entregador de mercadorias (de restaurante, farmácia, loja, Uber Eats, iFood, Rappi etc.), respectivamente. Com o amparo da resposta dos indivíduos na variável *c007d*, foram identificadas as pessoas em atividades de transporte de passageiros e transporte de mercadorias – códigos 8 e 9.

Combinando as três variáveis citadas, construiu-se uma aproximação para os trabalhadores por conta própria em serviços de transporte de passageiros e de mercadorias, entendidos aqui como duas categorias da *Gig economy* no setor de transporte possíveis de serem mensuradas com base na PNAD Covid-19, como ilustra o quadro 1. Como será apresentado nos resultados, essa metodologia foi aplicada para os meses de execução da pesquisa, permitindo um acompanhamento mensal dessas duas formas de trabalho ao longo de 2020.

QUADRO 1

Classificação de pessoas ocupadas nas categorias transporte de passageiros e transporte de mercadorias, na PNAD Covid-19

		Ocupação	
		14 - Motorista (de aplicativo, de taxi, van, mototáxi, de ônibus)	17 - Entregador de mercadorias (de restaurante, de farmácia, loja, Uber Eats, iFood, Rappi, etc.)
Atividade	8 - Transporte de passageiros	Transporte de passageiros	–
	9 - Transporte de mercadorias	–	Transporte de mercadorias

Fonte: PNAD Covid-19 / IBGE.
Elaboração dos autores.

4.2 Dados da PNAD Contínua

De maneira similar à PNAD Covid-19, o ponto de partida foi identificar as pessoas que responderam estar trabalhando no regime de conta própria, com base nas variáveis *V4012* e *V4043*, para o traba-

lho principal e secundário do indivíduo. Na sequência, delimitaram-se a ocupação e a atividade de interesse no trabalho. Assim, foram selecionados os códigos da COD números 8321, 8322 e 9331, que indicam Condutores de motocicletas; condutores de automóveis, táxis e caminhonetes; e Condutores de veículos acionados a pedal ou a braços, respectivamente. Selecionaram-se também os códigos CNAE Domiciliar 2.0 números 49030, 49040 e 53002, correspondentes a Transporte rodoviário de passageiros; Transporte rodoviário de cargas; e Atividade de malote e de entrega, respectivamente. Esses códigos foram selecionados nas variáveis V4010 e V4041 para ocupações e V4013 e V4044 para atividades, tanto do trabalho principal quanto do secundário.

Novamente, com a combinação da resposta dos indivíduos nas variáveis destacadas, foram obtidas aproximações para as pessoas trabalhando como conta própria em transporte de passageiros e de mercadorias. Como pessoas ocupadas no setor de transporte de passageiros foram consideradas as observações com ocupação 8321 ou 8322 e atividade 49030. Ao mesmo tempo, foram classificados com transporte de mercadorias os indivíduos em ocupações 8321 ou 9331 e atividades 49040 ou 53002, como ilustra o quadro 2. Assim como na PNAD Covid-19, essas foram as duas ocupações identificadas como categorias típicas da *Gig economy* no setor de transporte. Por fim, vale destacar que essa metodologia foi aplicada na PNAD Contínua trimestral para todos os trimestres de 2016 até o segundo trimestre de 2021, ou seja, o dado mais recente disponível no momento da elaboração desta nota.

QUADRO 2

Classificação de pessoas ocupadas nas categorias transporte de passageiros e transporte de mercadorias, na PNAD Contínua

		Ocupação		
		8322 - Condutores de automóveis, taxis 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: PNAD Contínua / IBGE.
Elaboração dos autores.

5 Resultados

Assim como na metodologia, os resultados são apresentados de acordo com a fonte de dados, mantendo-se a mesma ordem. Não custa lembrar que, para a PNAD Covid-19, os resultados são mensais para o período de maio a novembro de 2020, isto é, todo o período de realização da pesquisa. Já para a PNAD Contínua, os resultados estão em frequência trimestral e cobrem de 2016 até o segundo trimestre de 2021, a mais recente disponível no momento de elaboração deste estudo.

5.1 Resultado da PNAD Covid-19

Os resultados da PNAD Covid-19 indicam que 953 mil pessoas estavam trabalhando com transporte de passageiros com o regime de conta própria em novembro de 2020. Esse contingente é superior ao estimado para os meses imediatamente anteriores, contudo é inferior ao observado em maio e junho do mesmo ano, como destaca a tabela 1. A mesma tabela ainda apresenta o número de pessoas trabalhando com transporte de mercadorias, que foi de 101 mil em novembro de 2020, resultado pouco inferior ao observado em agosto do mesmo ano (105 mil) e em outubro (102 mil).

TABELA 1

Evolução do número de pessoas ocupadas no setor de transporte de passageiros e de mercadoria trabalhando no regime de conta própria

(Em número de pessoas)

Período / categoria	Conta própria						
	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro
transporte de passageiros	983.745	959.151	868.662	875.926	897.036	933.767	953.028
transporte de mercadorias	68.281	75.020	96.005	105.337	99.656	101.870	101.283

Fonte: PNAD Covid-19 / IBGE.

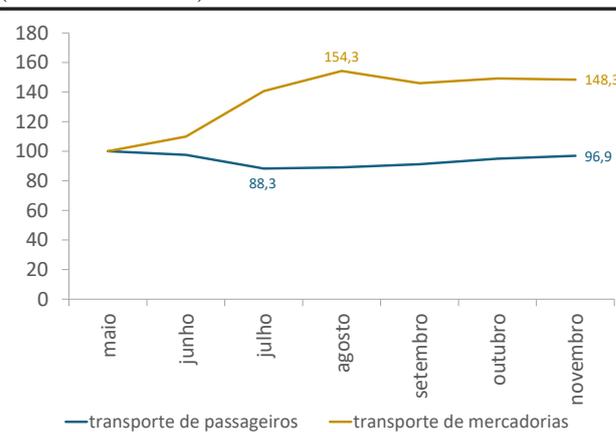
Elaboração dos autores.

O gráfico 1 retrata essa evolução recente. Com os valores em índice igual a 100 em maio de 2020, nota-se um crescimento considerável, superior a 50%, na quantidade de trabalhadores por conta própria no transporte de mercadorias entre maio e agosto, seguido por uma estabilidade – em novembro, esse valor era 48,3% superior ao observado no mês inicial. Ao mesmo tempo, o número de pessoas ocupadas em transporte de passageiros e com vínculo de conta própria, conforme indicado pela PNAD Covid-19, passou por uma ligeira queda entre maio e julho, seguida por uma recuperação gradual. Em novembro, no entanto, esse número de trabalhadores era 96,9% do encontrado em maio do mesmo ano.

GRÁFICO 1

Evolução do número de pessoas ocupadas no setor de transporte de passageiros e de mercadoria trabalhando por conta própria

(Índice maio = 100)



Fonte: PNAD Covid-19 / IBGE.

Elaboração dos autores.

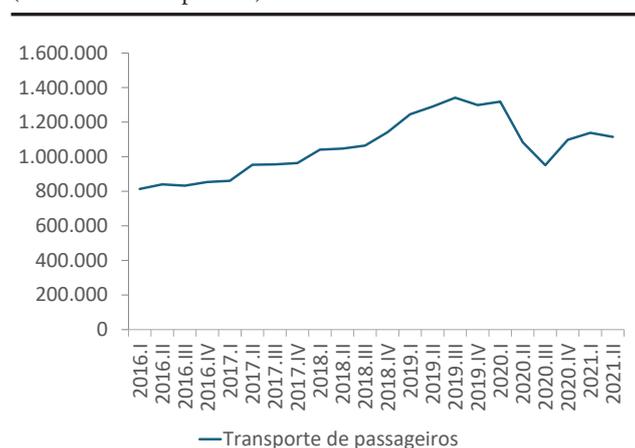
5.2 Resultado da PNAD Contínua

Como destacado na seção de metodologia, levantamento análogo foi realizado para a PNAD Contínua, com a diferença apenas no período de análise. O gráfico 2 apresenta a evolução do número de pessoas ocupadas no regime de conta própria trabalhando com transporte de passageiros entre as pesquisas de 2016, primeiro trimestre, e de 2021, segundo trimestre (o dado mais recente disponível no

momento da elaboração desta nota). Observa-se que, entre o primeiro trimestre de 2016 (2016.I) e o primeiro trimestre de 2017 (2017.I), o número de pessoas ocupadas nesse setor era de cerca de 840 mil. Em meados de 2017, esse patamar passou para 950 mil, atingindo 1 milhão no primeiro trimestre de 2018 (2018.I). No terceiro trimestre de 2019 (2019.III), tem-se o ponto de máximo com 1,341 milhão; com a pandemia da Covid-19, observa-se uma redução para 951 mil no terceiro trimestre de 2020 (2020.III), com uma leve recuperação no quarto trimestre de 2020 (2020.IV), com estabilidade nos dois trimestres de 2021, quando se tem 1,114 milhão de pessoas ocupadas em transporte de passageiros no regime de conta própria.

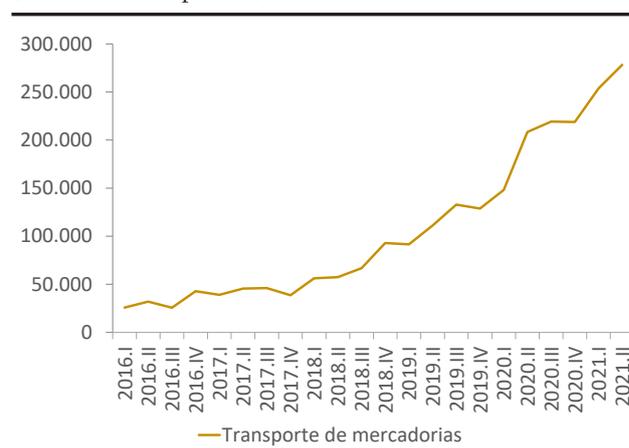
Já o gráfico 3 ilustra a evolução do número de pessoas, no regime de conta própria, ocupadas no setor de transporte de mercadorias no período de 2016 a 2021.II. Os dados da PNAD Contínua mostram que, ao longo de 2016, aproximadamente 30 mil pessoas responderam estar ocupadas no setor. Entre os trimestres de 2017 e 2018.II, tem-se um primeiro ciclo de crescimento, levando esse número de trabalhadores para cerca de 45 mil. A partir de 2018.III em diante, há uma mudança no ritmo de crescimento das pessoas ocupadas em transporte de mercadorias, atingindo o ápice em 2021.II, com 278 mil trabalhadores nessa atividade. Vale destacar que, apesar de se observar um período de estabilidade no final de 2020, os resultados de 2021 apontam uma retomada no crescimento do número de pessoas ocupadas no setor de transporte de mercadorias, indicando o ponto de máximo destacado anteriormente.

GRÁFICO 2
Evolução do número de pessoas ocupadas no setor de transporte de passageiros no regime de conta própria (Em número de pessoas)



Fonte: PNAD Contínua / IBGE.
Elaboração dos autores.

GRÁFICO 3
Evolução do número de pessoas ocupadas no setor de transporte de mercadorias no regime de conta própria (Em número de pessoas)

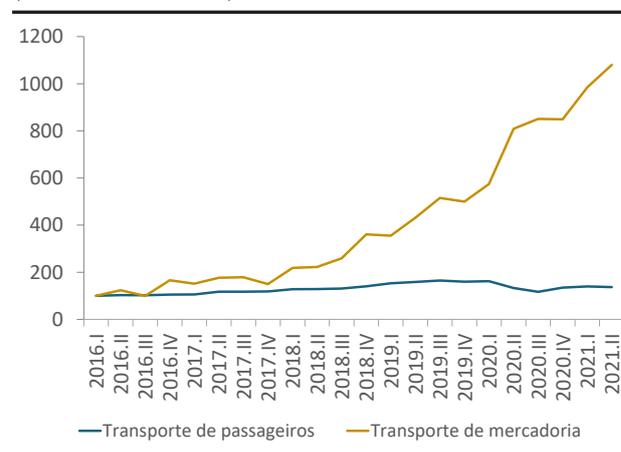


Fonte: PNAD Contínua / IBGE.
Elaboração dos autores.

Realizou-se um exercício de comparação entre o resultado apresentado nesta nota de conjuntura e aquele desenvolvido no box nº 2 do *Boletim de Mercado de trabalho: Conjuntura e Análise* nº 68, de abril de 2020. Neste, encontrou-se um quantitativo de 700 mil pessoas, enquanto naquele, considerando a hipótese de crescimento anual de 0,6% e o período de 2016 a 2019, obtém-se algo em torno de 570 mil pessoas, cuja diferença pode ser justificada pelas questões metodológicas e temporais distintas.

Já o gráfico 4 apresenta a evolução, em índice, do número de trabalhadores nos dois setores destacados anteriormente, similar ao observado no gráfico 1, todavia para o período de 2016 a 2021.II com base na PNAD Contínua. O gráfico evidencia um crescimento de 76,8% no número de pessoas trabalhando por conta própria no transporte de mercadorias, que ocorreu entre 2016.I e 2017.II. O ponto de máximo foi no final da série, em 2021.II, com um crescimento de 979,8% em relação a 2016.I. Ao mesmo tempo, fica claro o período de crescimento ocorrido durante o início da pandemia da Covid-19. Em 2019.IV, o resultado era 400% superior ao observado em 2016.I – ao final de 2020, esse patamar estava 750% e seguiu crescendo em 2021.

GRÁFICO 4
Evolução do número de pessoas ocupadas no setor de transporte de passageiros e de mercadorias trabalhando no regime de conta própria
 (Índice 2016.I = 100)



Fonte: PNAD Contínua / IBGE.
 Elaboração dos autores.

Por seu turno, o gráfico 4 também evidencia um crescimento contínuo e gradual do número de pessoas trabalhando por conta própria com transporte de passageiros. O ponto de máximo foi em 2019.III, com alta de 64,9% em comparação a 2016.I. Com a pandemia da Covid-19, tem-se uma redução desse contingente, atingindo um patamar similar ao observado em 2017.II, com uma recuperação em 2021. Com isso, há um crescimento de 37,0% em relação ao início da série, o que é ligeiramente menor que o observado no início de 2020, antes do período de pandemia da Covid-19.

Por fim, o gráfico 5 ilustra a participação de pessoas no trabalho secundário na quantidade ocupados nos setores destacados, com base na PNAD Contínua para o período analisado.¹⁰ Nota-se que, em média, para o período de 2016 a 2021.II, 5% das pessoas ocupadas nas atividades de transporte de passageiros e transporte de mercadorias por conta própria o fazem como um trabalho secundário. Ao longo do período, é possível observar que há um crescimento nesse percentual entre o início da série e o final de 2019, sendo o ponto de máximo em 2019.III, com 7,4% das pessoas ocupadas nesse recorte exercendo essas atividades como trabalho secundário. No entanto, no início de 2020, tem-se uma rápida redução nesse percentual, chegando a 4,3% em 2020.II e se mantendo abaixo de 5% até 2021.II, última observação disponível.

A título de comparação, o gráfico 6 apresenta, pela PNAD Contínua, o percentual das pessoas ocupadas no setor de transporte, armazenagem e correio que estariam, potencialmente, na *Gig economy*. Em 2021.II, até 1,4 milhão de pessoas dentro do universo de 4,49 milhões do total de pessoas alocadas no setor de transporte, armazenagem e correio no Brasil – o que corresponde a 31,0% – estaria na *Gig economy*. Ademais, ainda é possível observar, no gráfico 6, o crescimento desse percentual: em 2016, no primeiro trimestre, era de 18,8%, ou seja, houve um aumento de 12,2 pontos percentuais (p.p.) no período de 2016 a 2021.II.

10. Vale ressaltar que foi realizada uma tentativa de segmentar o trabalho secundário por setor investigado, todavia as estimativas não apresentaram precisão estatística.

GRÁFICO 5

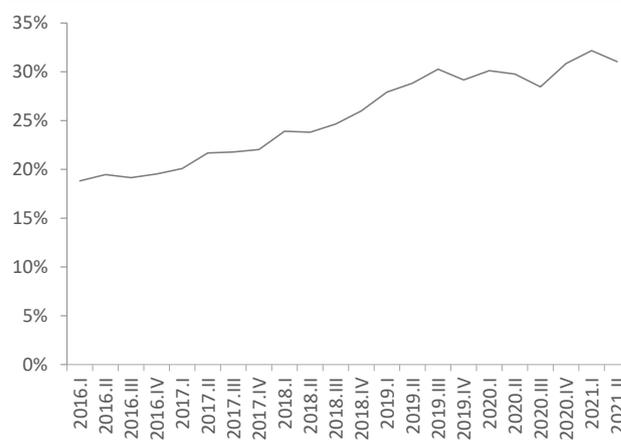
Evolução do percentual de pessoas ocupadas no setor de transporte de passageiros e de mercadorias trabalhando no regime de conta própria que o fazem como trabalho secundário
(Em %)



Fonte: PNAD Contínua / IBGE.
Elaboração dos autores.

GRÁFICO 6

Evolução do percentual das pessoas ocupadas no setor de transporte, armazenagem e correio da PNAD Contínua potencialmente ocupadas na *Gig economy* no Brasil
(Em %)



Fonte: PNAD Contínua / IBGE.
Elaboração dos autores.

6 Conclusão

Este estudo é uma abordagem pioneira da mensuração da *Gig economy* no Brasil, centrado particularmente no setor de transporte. Importante destacar que é difícil saber com precisão o tamanho da *Gig economy* no setor de transporte no Brasil, fazendo-se, assim, uma aproximação dada à informação disponível. Como exemplo, temos um limitante superior, pois pode haver taxistas que utilizam o aplicativo e taxistas que não utilizam o aplicativo.

Os dados indicam que, no Brasil, até 1,4 milhão de trabalhadores poderiam estar em alguma atividade de *Gig economy* no setor de transporte. De modo geral, apesar de eventuais diferenças de níveis e intensidades, ambas as pesquisas (PNAD Contínua e PNAD Covid-19) mostraram um retrato similar para o período em que coexistem.

A análise dos dados desse período (de maio a novembro de 2020) mostra duas importantes tendências: i) uma queda inicial do número de trabalhadores no transporte de passageiros, seguida por uma recuperação; e ii) um crescimento em meados de 2020, seguido por uma estabilização ao final de 2020 no setor de transporte de mercadorias.

Somado a isso, ao observar o período mais longo disponível na PNAD Contínua (de 2016 até 2021. II), nota-se uma posterior explosão do número de trabalhadores no setor de transporte de mercadorias, com um crescimento de quase 1.000%. Quanto aos trabalhadores no setor de transporte de passageiros, tem-se um crescimento constante até o início de 2020, embora menos expressivo que o observado no transporte de mercadorias. Não custa recordar que são considerados apenas os trabalhadores no regime de conta própria, aproximando-os de um trabalhador típico na *Gig economy*.

Por fim, vale destacar que, em 2021.II, até 31,0% do total de pessoas ocupadas no setor de transporte, armazenagem e correios da PNAD Contínua estavam na *Gig economy*.

Bibliografia complementar

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Metodologia do censo demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2013. (Série Relatórios Metodológicos). Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv81634.pdf>>.

Apêndice

Classificações utilizadas na PNAD Contínua

Nas atuais pesquisas domiciliares do IBGE, como é o caso da PNAD Contínua, as ocupações são classificadas pela Classificação de Ocupações para Pesquisas Domiciliares (COD) e as atividades, pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas Domiciliar 2.0 (CNAE Domiciliar 2.0).

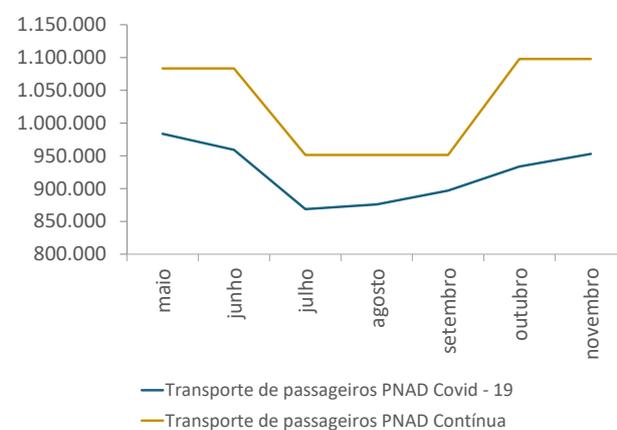
Classificação de ocupações

A COD foi desenvolvida pelo IBGE para as pesquisas domiciliares, tendo como referência a International Standard Classification of Occupations (ISCO-08), da Organização Internacional do Trabalho (International Labour Organization – ILO). A COD mantém-se idêntica a ISCO-08 no nível mais agregado (grande grupo) e reagrupa alguns subgrupos principais, subgrupos e grupos de base, considerando as especificidades nacionais e as dificuldades de sua captação com precisão nas pesquisas domiciliares.

Classificação de atividades

A CNAE Domiciliar 2.0 é uma adaptação da CNAE 2.0 para as pesquisas domiciliares. A CNAE Domiciliar 2.0 mantém-se idêntica à CNAE 2.0 nos níveis mais agregados (seção e divisão), com exceção das divisões do comércio, em que não distingue o atacado do varejo, reagrupa classes em que o detalhamento foi considerado inadequado para as pesquisas domiciliares e desagrega algumas atividades de interesse para as pesquisas domiciliares. A CNAE 2.0 tem como referência a International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC), ou Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas (CIIU), quarta revisão, da Organização das Nações Unidas (ONU).

GRÁFICO A.1
Transporte de passageiros: PNAD Contínua e PNAD Covid-19
(Em pessoas)



Fonte: PNAD Contínua e PNAD Covid-19.
Elaboração dos autores.

Diretoria de Estudos e Políticas Macroeconômicas (Dimac):

José Ronaldo de Castro Souza Júnior (Diretor)
Marco Antônio Freitas de Hollanda Cavalcanti (Diretor Adjunto)

Corpo Editorial da Carta de Conjuntura:

José Ronaldo de Castro Souza Júnior (Editor)
Marco Antônio Freitas de Hollanda Cavalcanti (Editor)
Estêvão Kopschitz Xavier Bastos
Fábio Servo
Francisco Eduardo de Luna e Almeida Santos
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
Cristiano da Costa Silva
Felipe Moraes Cornelio
Paulo Mansur Levy
Sidney Martins Caetano

Equipe de Assistentes:

Caio Rodrigues Gomes Leite
Felipe dos Santos Martins
Felipe Simplicio Ferreira
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.
