



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR
REUNIÃO
15/07/2026 - 45ª - Comissão de Assuntos Sociais

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF. Fala da Presidência.) - Bom dia a todas e a todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 45ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais da 4ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

A presente reunião atende aos Requerimentos nºs 44, 48, 49, 54, 72 e 77, de 2026, da CAS, de minha autoria e de autoria de outros Senadores - Senadores Laércio Oliveira, Eduardo Girão, Damares Alves, Soraya Thronicke, Wilder Moraes e Humberto Costa -, para a realização de audiência pública com o objetivo de debater o trabalho por aplicativos no Brasil: diretrizes para regulação e segurança de trabalhadores e usuários no transporte e nas plataformas digitais.

Informo que esta audiência tem a cobertura da TV Senado, da Agência Senado, do Jornal do Senado, da Rádio Senado e contará com os serviços de interatividade com o cidadão, pela Ouvidoria, através do telefone 0800 0612211, e pelo e-Cidadania, por meio do portal www.senado.leg.br/ecidadania, que transmitirá ao vivo a presente reunião e possibilitará o recebimento de perguntas e comentários aos expositores via internet.

Sras. e Srs. Senadores, autoridades presentes, aqueles que nos acompanham por videoconferência, representantes dos trabalhadores e das plataformas digitais e todos os que participam desta audiência pública, bom dia.

É com grande satisfação que abrimos hoje esta audiência pública da Comissão de Assuntos Sociais, destinada a debater um dos temas mais relevantes e atuais do mundo do trabalho no nosso país: o trabalho por aplicativo e as diretrizes para regulação e a segurança de trabalhadores e usuários no transporte e nas plataformas digitais.

Registro que esta audiência resulta de um esforço conjunto desta Comissão, reunindo requerimentos de nossa autoria e dos nobres Senadores Laércio Oliveira, Damares Alves, Soraya Thronicke, Wilder Moraes e Humberto Costa, o que demonstra a importância e a transversalidade do tema.

O trabalho por aplicativos consolidou-se como uma das principais formas de geração de renda no nosso país. Milhões de brasileiros atuam como motoristas e entregadores, desempenhando um papel essencial na mobilidade urbana, no abastecimento e no funcionamento cotidiano das nossas cidades.

Apesar dessa centralidade, o modelo ainda carece de um marco regulatório claro, capaz de equilibrar a inovação tecnológica, a proteção social e a sustentabilidade econômica. É este equilíbrio que buscamos: assegurar direitos e condições dignas de trabalho sem inviabilizar o desenvolvimento do setor.

Para tratar do tema com a profundidade que ele exige, estruturamos esta audiência em três mesas temáticas.

A primeira mesa tratará do tema "Transporte por plataformas como parte da mobilidade urbana", buscando debater e identificar os pontos essenciais para a construção de um marco regulatório que considere a integração deste modal de transporte na realidade de mobilidade urbana das nossas cidades.

A segunda mesa é dedicada ao tema "Trabalho e previdência dos trabalhadores por plataforma". Nós discutiremos a definição de direitos e garantias mínimas dos trabalhadores, a transparência nas relações entre plataformas e prestadores de serviço, os modelos de proteção social e previdenciária, os critérios de funcionamento dos sistemas algorítmicos, e os mecanismos de resolução de conflitos e de governança das plataformas.

E a terceira mesa tratará da "Segurança no transporte e nas plataformas digitais, com foco nas medidas de proteção de trabalhadores e usuários". Nela debateremos os riscos enfrentados por motoristas, entregadores e usuários, os protocolos de segurança e de prevenção de incidentes, as responsabilidades das plataformas, a integração com as políticas públicas de segurança, e o uso de tecnologias para mitigação de riscos.

Nosso propósito é separar, sem dissociar, os desafios regulatórios e os desafios de segurança, dois eixos que caminham juntos e que exigem tratamento estruturado e objetivo.

Senhoras e senhores, a crescente incidência de situações de risco envolvendo trabalhadores e usuários, casos de violência, assaltos e outras ocorrências reforçam a urgência de aprimorarmos protocolos, tecnologias de proteção e articulação com as políticas públicas de segurança. Por isso, esta audiência tem objetivos concretos: promover o diálogo entre trabalhadores, plataformas, especialistas e o poder público; e produzir subsídios para a formulação de propostas legislativas e institucionais que assegurem direitos, promovam a inovação e garantam a segurança a todos os envolvidos no ecossistema do trabalho por aplicativos.

Quero, neste momento, saudar e agradecer a presença dos nossos convidados. Saúdo ainda as demais autoridades e entidades convidadas, representantes do Governo Federal e distrital, do Poder Legislativo, das forças de segurança, dos trabalhadores das plataformas, e da sociedade civil, cuja contribuição muito enriquecerá os nossos trabalhos.

Registro também que esta é uma reunião interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos cidadãos, por meio do Portal e-Cidadania e do telefone da Ouvidoria do Senado, já citados anteriormente na minha fala.

Desejo a todos uma excelente audiência e agradeço, desde já, a presença e a disposição de cada um dos nossos convidados em contribuir com este debate tão importante para o futuro do trabalho no nosso país.

Muito obrigada.

Bom, nós vamos agora para a primeira mesa.

Já inicio a fala, dando o tempo de oito minutos a cada um dos nossos expositores. Eu peço até desculpas pela redução do tempo, mas é porque nós temos três mesas. Então, foi para darmos a devida atenção às falas e à distribuição do tempo - por causa também da nossa equipe aqui da Casa, a quem eu já quero agradecer, aos servidores - para que a gente possa dar oportunidade a todos de fala.

Então, a primeira mesa: "Transporte por aplicativo no contexto da mobilidade urbana". O objetivo é discutir o transporte por aplicativo como componente do sistema nacional de mobilidade urbana, integração modal, concorrência, regulação e inovação.

Eu convido para essa primeira mesa: o Sr. Walisson do Nascimento Perônico, que é da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (Semob-DF) (*Palmas.*); o Sr. André Porto, da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) (*Palmas.*); a Sra. Leticia Kitagawa, da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (*Palmas.*); e o Sr. Rodrigo Marinho, do Instituto Livre Mercado. Temos também o representante da Secretaria-Geral da Presidência da República. Temos aqui?

(*Pausa.*)

Está bom.

Boa tarde, queridos amigos! (*Pausa.*)

O Sr. Rodrigo Marinho chegará mais tarde. (*Pausa.*)

Bom, eu vou passar a palavra para o nosso primeiro expositor, que é o Walisson do Nascimento, que é da Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF (Semob-DF).

Bom dia, Walisson!

O SR. WALISSON DO NASCIMENTO PERÔNICO (Para expor.) - Bom dia a todos e a todas!

Obrigado, Senadora, pelo convite. Quero dizer que estou muito feliz por este debate enriquecedor aqui no Senado.

Hoje, a mobilidade por aplicativos no Distrito Federal contém 77 mil motoristas por aplicativos, e a gente faz aqui no Distrito Federal cerca de 300 mil viagens por dia, que é um número bem significativo no transporte público do Distrito Federal. Só para se ter ideia, hoje a gente transporta mais do que o metrô no Distrito Federal, por aplicativos.

E, aqui no Distrito Federal, a gente teve a implementação do QR code, Senadora, que é uma ferramenta que veio, no início - estão os nossos companheiros de batalha aqui -, para tentar coibir um pouco o transporte clandestino de passageiros aqui no Distrito Federal. No Distrito Federal o táxi é bem identificado; seja pela placa, seja pelo luminoso, seja pela faixa, ele está identificado. O transporte por aplicativo não tinha uma identificação, Senadora. Então, hoje, aqui no Distrito Federal,

a gente tem o QR code, que está identificando o motorista por aplicativo, e o táxi. Os demais que estiverem fazendo o transporte de passageiros são clandestinos.

E, Senadora, no início, a gente teve um pouco de dificuldade até a implantação de uma novidade aqui no Distrito Federal, mas agora praticamente todos os motoristas por aplicativo já tiraram o seu QR code, e está sendo um sucesso. Com isso, a fiscalização do transporte ilegal no Distrito Federal diminuiu bastante. Não acabamos com a pirataria, mas foi bem diminuída. Estão aqui nossos companheiros do sindicato, das associações, que estão acompanhando. E eu agradeço a vocês pela força que deram na implementação desse trabalho aqui no Distrito Federal.

E quero dizer que o Distrito Federal também está à disposição, o Governo está à disposição dos trabalhadores. Sempre na secretaria a gente recebe associações, sindicatos, porque, através deles, a gente vai escutando as demandas que eles têm. Eles estão na ponta, eles estão no trabalho no dia a dia e vão trazendo isso para nós, e a gente vai tentando implementar esse tipo de melhora para o motorista por aplicativo.

Obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada.

Ao final, eu vou aproveitar... Como nós temos menos expositores nesta mesa, eu vou ouvir a todos e depois eu gostaria de fazer só duas perguntas para que haja um esclarecimento de vocês.

Eu vou passar a palavra agora para o André Porto, da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia.

Seja muito bem-vindo, Dr. André.

O SR. ANDRÉ PORTO (Para expor.) - Obrigado, Senadora.

Muito bom dia a todos.

Obrigado pelo convite para estarmos mais uma vez aqui, debatendo este tema tão relevante para a sociedade.

Queria cumprimentar todos os colegas de mesa, os colegas aqui presentes, vários conhecidos dessa luta que temos já há bastante tempo por viabilizar uma regulamentação deste setor.

Amobitec é a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia. Nós representamos as principais plataformas que prestam esse serviço de tecnologia relacionado à mobilidade. Eu acho que esse é o primeiro ponto que eu queria trazer. Então, a gente está falando aqui de Uber, 99, iFood, Amazon, Zé Delivery, Lalamove, enfim, uma série de empresas que fazem essa intermediação. Eu acho que essa é uma característica que é importante sempre ser ressaltada. As plataformas equilibram, fazem a ligação entre o consumidor e o prestador daquele serviço, e, algumas vezes, você ainda tem um estabelecimento comercial dentro dessa relação, que é uma relação que a gente chama de duas ou três pontas. E, dentro dessa relação, a plataforma busca equilibrar a lei da oferta e da demanda para que você tenha o consumidor tendo acesso a um serviço a um preço acessível e para que você também gere ali uma quantidade bastante grande de renda, de possibilidade de renda, aqui falando especificamente de motoristas e entregadores. Então, acho que esse é um ponto que a gente precisa sempre ter em mente quando a gente está falando de regulamentação.

E aí, falando um pouco da regulamentação, nós na Amobitec sempre tivemos uma postura bastante favorável à regulamentação desse setor. Entendemos que é uma relação que não se adequa ao vínculo tradicional de emprego, é uma relação marcada pela autonomia, pela flexibilidade, mas que podemos, sim, construir um arcabouço normativo que traga direitos para essa categoria.

O principal ponto que a gente tem debatido é a inclusão previdenciária. É reconhecido que há um déficit de inclusão previdenciária nesse setor. Nós somos favoráveis à construção de um mecanismo de inclusão previdenciária, em que, inclusive, as plataformas contribuiriam com dois terços do total. Participamos do grupo de trabalho que deu origem ali ao PLP nº 12, de 2024, um grupo de trabalho bastante longo que aconteceu no Ministério do Trabalho, com a participação de trabalhadores, empresas e governo. Participamos também das discussões em torno do PLP 152, que é um projeto de lei complementar de origem na Câmara, que ainda tramita naquela Casa, mas em que a discussão também se deu em torno... Um dos pontos principais que a gente sempre trouxe para o debate é como a gente garante uma efetiva inclusão previdenciária. Nós vemos que - pelo menos as pesquisas apontam - a maior parte das preocupações desses trabalhadores é vinculada a algo relacionado ao que a previdência pode garantir em caso de um acidente, de uma interrupção eventual na renda, de uma licença-maternidade... Enfim, é uma série de direitos que, caso esses trabalhadores estivessem efetivamente incluídos na previdência, eles teriam.

Então, por isso, nós temos advogado e nós temos uma agenda bastante forte em relação a esse tópico.

Ali também, tanto no PLP 12 quanto no PLP 152, nós acordamos cláusulas de transparência, nós acordamos a previsão de seguros para essa categoria, nós acordamos uma série de outros direitos, inclusive falamos de remuneração mínima. A

gente acordou sobre uma proposta de remuneração mínima baseada no salário mínimo. Esse também é um dado bastante importante.

Então, todas as pesquisas mostram que esse trabalhador por aplicativo ganha mais do que um salário mínimo/hora hoje no Brasil. Tanto dados do IBGE quanto dados do Cebrap nos trazem essa conclusão, mesmo considerando os custos. Então, a gente está falando de um salário mínimo/hora líquido.

Então, todos esses pontos são pontos que fizeram, que fazem parte dessa agenda de regulamentação que a gente defende. Infelizmente, os projetos não avançaram na velocidade que nós gostaríamos, mas nós estamos, sim, dispostos a seguir neste debate e teremos o maior prazer sempre que formos convidados para debater esse tema.

Tem algo novo, que veio nos últimos dois meses, que eu acho que é importante a gente trazer para esta audiência pública, que é a Convenção 193 da OIT. Esse é um tema de tamanha relevância não só no Brasil, mas no mundo, porque ele foi objeto de discussão em duas conferências na OIT e resultou na Convenção 193. A Convenção 193 é o primeiro instrumento global que orienta os países a como olhar uma regulamentação sobre esse setor que traz tantas oportunidades, não só para motoristas e entregadores, mas também para todos os estabelecimentos comerciais que estão ali vinculados às plataformas.

A Convenção 193 dialoga muito com tudo que a gente vem discutindo aqui, no Brasil. Ela não presume o vínculo de emprego, ela assegura a possibilidade de esse trabalhador ser autônomo, deixando, obviamente, para que os países tratem de uma regulamentação a partir da sua realidade - acho que esse é um ponto bastante relevante. Ela assegura, orienta ali uma série de direitos que a gente já vem discutindo aqui, dentro do Brasil. Então, a gente acha que a Convenção 193 dialoga muito, reforça muito toda a linha de debate, toda a linha de discussões que a gente tem tido aqui e que a gente tem todo o interesse em seguir debatendo.

Então, acho que, diante de tudo que a gente vem discutindo, desde o primeiro grupo de trabalho ali, no Ministério do Trabalho, que deu origem ao PLP 12, desde as discussões do 152, acho que a novidade que a gente tem, de lá para cá, nesses últimos meses, é realmente a convenção, porque, no nosso entendimento, ela ratifica, ela diz que estamos no caminho certo. Ela diz que os pontos que a gente tem discutido - você garantir, você assegurar uma regulamentação e, ao mesmo tempo em que você garante a flexibilidade e a autonomia dessa relação, que é clara, é característica; inclusive, é um dos principais pontos que são pontos apontados como pontos positivos desse trabalho - são importantes.

Então, a gente está falando muitas vezes de populações desassistidas, a gente está falando de mães...

(Soa a campanha.)

O SR. ANDRÉ PORTO - ... que precisam adequar a sua rotina de vida a uma fonte de obtenção de renda, a gente está falando de pessoas que eventualmente têm, no trabalho por aplicativo, um caminho principal ali, uma oportunidade de entrada no mercado de trabalho.

Não à toa, os dados do Banco Central mostram que a economia de plataforma foi responsável por reduzir em cerca de um ponto percentual a taxa estrutural de desemprego do Brasil.

Então, isso é muito importante. Isso tem que ser levado em consideração quando a gente trata da regulamentação desse setor.

Sendo muito fiel ao meu tempo, quero agradecer e me colocar à disposição para qualquer pergunta.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, André Porto.

Vou passar a palavra agora para a Leticia Kitagawa, que é da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros.

Seja bem-vinda, Leticia.

A SRA. LETICIA PINESCHI KITAGAWA (Para expor.) - Sra. Senadora, Exma. Senadora, muito obrigada pela oportunidade.

Membros da Comissão de Assuntos Sociais, demais autoridades e convidados, boa tarde.

Em nome da Associação Brasileira de Transporte Terrestre de Passageiros, a Abrati, que representa a maior parte das empresas que hoje operam o serviço rodoviário regular interestadual de passageiros, entre outros operadores que também integram esse sistema, um segmento que transporta mais de 39 milhões de passageiros por ano e interliga 5 mil municípios brasileiros, cumprimento aqui os participantes e agradeço a oportunidade do debate tanto pelas operadoras apresentadas, mas especialmente porque, por trás desses números, existem 93.780 motoristas habilitados para mais de 32 mil ônibus, dados estatísticos que são abertos da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), e também porque esse segmento, em 2025, cumprindo leis federais, concedeu mais de 8 milhões de gratuidades e descontos legais para

idosos, pessoas com deficiência, jovens de baixa renda, que representam 1,2 bilhão em renúncia de receita, sem qualquer subsídio governamental.

Essas gratuidades obtiveram um aumento de 264% nos últimos anos, gratuidades essas que só estão presentes na categoria de operadores regulares, que não são gratuidades abraçadas pelas plataformas.

Cada uma dessas passagens representa o exercício de um direito fundamental, que é o direito social ao transporte, consagrado no art. 6º da Constituição.

Estou aqui também em nome desses passageiros e milhões de brasileiros para os quais o ônibus é o único meio acessível de deslocamento entre as cidades, para trabalhar, estudar, cuidar da saúde, visitar familiares, e também é por isso que o debate nos interessa.

Dito isso e sendo breve, porque estamos todos respeitando aqui rigorosamente o horário, e tendo em conta a presente audiência, o debate é muito legítimo e muito urgente.

Existem plataformas e aplicativos que operam no transporte rodoviário interestadual de passageiros à margem da regulação e que buscam sempre, infelizmente, permanecer à margem dessa regulação.

O transporte regular interestadual é um serviço de titularidade da União, por expressa determinação do art. 21, inciso XII, alínea "e", da Constituição, prestado na forma do 175. Essa qualificação não é uma retórica; é uma distinção estrutural.

O serviço público impõe deveres que nenhuma plataforma, sob argumentos de inovação, modernização, pode afastar; e os deveres de continuidade, regularidade, segurança, suporte às gratuidades ao trabalhador, atendimento aos municípios e rotas pouco rentáveis, submissão à fiscalização rigorosa, não podem ser afastados.

Hoje existem as mais criativas denominações para essa operação à margem da regulação, como, por exemplo, o fretamento colaborativo, e que operam um serviço regular à margem da legislação, sem assumir riscos ou obrigações, tanto para com os passageiros como para com os motoristas. Não concedem gratuidades, não atendem linhas deficitárias e não pretendem submeter-se às normas regulatórias.

Fico feliz de ouvir o representante da Amobitec mencionar que deseja se submeter às normas regulatórias, acho que o debate vai ser excelente nesse sentido. No entanto, o que se vê é que há um interesse pelo bônus sem a responsabilidade, pretendem escalar negócios sem compromisso social.

O Supremo Tribunal Federal já se pronunciou sobre isso, na Suspensão de Segurança 5.714, em que o Ministro Luís Roberto Barroso reconheceu a grave lesão à ordem pública, na desestruturação regulatória provocada por essas iniciativas. Hoje há 325 ações judiciais em tramitação no TRF da 1ª Região, todas tentando driblar marcos regulatórios vigentes do transporte.

O propósito do STF na ADI 5.549 e 6.270 já afirmou que a livre iniciativa não possui um caráter absoluto e deve ser ponderada juntamente com outros valores constitucionais e, por consequência, sociais. O resultado dessa fuga regulatória precariza o serviço público, precariza a relação com o trabalhador. O motorista que opera em sua relação de trabalho em desamparo, sem previdência adequada, sem controle de jornada, sem segurança ocupacional assegurada, é um escravo: um escravo de si mesmo, um escravo da renda, um escravo dos algoritmos. Ele empurra sua performance pesando entre a renda e a sua saúde. Ao sacrificar a segunda, lógico, ele também coloca em risco o passageiro.

A plataforma obtém uma rentabilidade, o trabalhador assume o risco, o usuário fica sem garantias e o operador regular que cumpre as leis trabalhistas e sociais e presta o serviço é penalizado por uma concorrência desleal e ainda encontra quem defenda a prática sob uma retórica argumentativa de inovação. É a estrutura que não pode ser desmantelada por modelos de negócio que se recusam a submeter-se ao regime jurídico.

Quando se discute o trabalho por aplicativos, não se pode separar a proteção do trabalhador da regulação do serviço. A plataforma não é apenas uma intermediadora tecnológica quando atua no transporte de pessoas. Com qualquer tipo de remuneração, ela está se colocando no papel de operador de serviço público e, como tal, deve responder pelas mesmas obrigações.

Por isso, trago ao debate, sendo muito objetiva, que a regulação do trabalho não crie dois pesos e duas medidas, que os condutores tenham, nos aplicativos e plataformas, um lugar seguro e não de risco e desamparo laboral e que tenham os mesmos direitos. E, no caso, que as empresas regulares também possuam essa mesma segurança de isonomia no tratamento regulatório, pois oferecem as gratuidades - repito pela importância do tema -, submetem-se a requisitos rigorosos de habilitação e fiscalização desses condutores...

(Soa a campanha.)

A SRA. LETICIA PINESCHI KITAGAWA - ... e nada disso pode ser relativizado sob o argumento da livre iniciativa ou da inovação. O que está em jogo é definir se a inovação tecnológica vai ocorrer dentro da lei ou à margem dela. E fico muito feliz aqui de estarmos debatendo, e já ouvimos a sinalização de que todos estamos no mesmo sentido, no mesmo objetivo.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, Letícia Kitagawa.

Vou passar agora a palavra para o nosso último expositor, que é o Rodrigo Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Livre Mercado. Já é bem-conhecido aqui já da Casa, né, Rodrigo?

O SR. RODRIGO MARINHO (Para expor.) - Obrigado, Senadora Leila. É um prazer e um privilégio estar por aqui. Obrigado pela fala.

Eu tinha preparado até outra fala, mas eu não vou conseguir não responder à Letícia sobre alguns pontos que ela trouxe.

Eu acho que o primeiro ponto, a primeira coisa que a gente tem de discutir aqui é que este Congresso Nacional votou por uma mudança de concessão para autorização. Este Congresso Nacional determinou que o país deve ser atendido por uma forma mais simplificada, Senadora Leila, para o transporte de ônibus interestadual e internacional no Brasil. Isso foi determinado por lei aqui dentro, e a ANTT vem descumprindo, de maneira reiterada, o que foi dito pela lei.

Só para se ter uma dimensão, hoje, por conta desse não cumprimento da regulação da ANTT, ela foi muito favorável às empresas que já estão no mercado. Ela manteve monopólios históricos de 30, 40, 50 anos que já existem no Brasil. Se você der um exemplo aqui da conexão entre Goiânia e Brasília, a mesma concessionária que tinha antes é a mesma que vai continuar tendo na autorização, o que por si só já seria uma ilegalidade, até porque autorização é pintar... Em tese, as regras são essas, você pinta da mesma forma e toca.

Isso foi o que disse o Congresso Nacional. A ANTT não tem a possibilidade de dizer diferente do que diz a lei. Ela é obrigada por ser uma agência reguladora subordinada ao regulador. Às vezes, Senadora Leila, o regulador infralegal acha que ele pode inovar. Ele não pode. A senhora determina como reguladora federal o que diz a lei. Este Congresso Nacional, a Câmara e o Senado da República determinam isso. Então, o primeiro ponto importante: o sistema de concessão não existe mais no Brasil para transporte interestadual e internacional de passageiros. Então, por si só, o cumprimento é da regra básica: a cor é branca, a cor vai ser preta, a cor vai ser vermelha. A regra é essa. Vamos dizer que o tamanho da empresa, o capital social é esse. São essas regras e qualquer um poderia operar nessa margem.

Isso é tão importante que o Ministério Público, Senadora Leila, acabou de abrir uma investigação contra a ANTT por conta disso, porque não está cumprindo a lei. Então, eu acho que é muito feliz essa fala para dizer o seguinte: eu acho que o transporte rodoviário tem empresas maravilhosas que fazem parte disso, que são fantásticas, que fazem um trabalho formidável, mas que têm que concorrer em igualdade de condições e não por meio regulatório, de maneira equivocada, como está sendo hoje.

Só para ficar uma informação importante: Minas tem mais de cem cidades não atendidas pelo serviço, pelo transporte público interestadual de passageiros. A Bahia tem mais de 92 cidades. Isso vai acontecer no Brasil inteiro, de maneira geral. Isso é muito, muito sério. E o sistema foi feito exatamente para permitir que haja... Não estou dizendo para eles cumprirem a regra, mas que a regra seja a que o Congresso disse que era e não o que a ANTT pensa que deveria ser. Essa é a coisa mais importante a ser dita sobre essa situação.

Outro ponto importante é a fala de inovação, os pontos, a regulação; sempre fica parecido com o argumento do táxi e do Uber. Lá atrás, o argumento do táxi era que o táxi tinha uma regulação e, por isso, não poderia existir o Uber, e hoje é uma realidade - nós temos vários motoristas de aplicativos inclusive aqui nessa sala hoje; essa é uma realidade clara. Que se permita que a inovação e o bom trabalho aconteçam não por meio de uma barreira regulatória, mas, sim, por qualidade e eficiência, que, de fato, várias dessas empresas terão, porque elas são, de fato, muito boas.

Eu tenho certeza de que elas vão dar um baile nesse mercado, até porque elas têm uma vantagem imensa em termos de mercado: elas já estão lá, elas são os *players* que já estão lá. E repito: na minha visão de uma maneira ilegal, a ANTT disse que essas empresas poderiam permanecer com o monopólio que elas já tinham há 30, 40, 50 anos.

Mas, enfim, se o problema fosse só esse, Senadora Leila, já seria suficiente. Acho que até algo a ser olhado por este Senado com muito cuidado é: por que as janelas foram fechadas? Tinham o direito de abrir uma janela por ano, por que não foi aberta a condição para novos *players* entrarem? Acho que a ANTT é fundamental nessa mesa para a gente entender por que ela não está cumprindo a lei. Acho que esse é o ponto central dessa discussão. Eu falo assim: no ponto de quem descumpra a lei, eu não vou nem entrar no mérito porque está errado. A regra é essa, que a regra seja cumprida. Não é o meio que deve ser prejudicado, que faz algo, e sim, aquela pessoa que faz errado: ela deve ser retirada do que está posto

e colocado. E eu coloco mais uma vez: o principal descumpridor da norma hoje é a Agência Nacional de Transportes Terrestres, então, ela precisa ser trazida à baila para a gente entender por que está fazendo isso.

Quanto ao ponto relacionado aos demais temas sobre regulamentação de transporte e tudo, eu acho que o próprio Congresso vem avançando muito e concordando em vários pontos. Eu acho que já há um alinhamento muito claro entre os motoristas e as próprias plataformas em vários pontos. Eu acho que vários pontos avançaram, e o caminho da regulação acho que está mais perto do que esteve. Não estou dizendo que é o ideal nem que é o perfeito, mas que se caminhou muito mais, principalmente no PLP 152, do que antes. Tem alguns pontos que os motoristas acham importantes, porque eu acho que aqui no Brasil é muito claro, baseado na norma da OIT, que o motorista não quer ser CLT, ele é vocal nisso, tem falado isso claramente em vários meios, e eu acho que isso tudo dá uma possibilidade de mais liberdade - lembrando que existem aplicativos hoje de transporte de passageiro, no Espírito Santo, por exemplo, que têm motorista CLT.

E um cuidado: a gente foi conhecer a regulação espanhola, e hoje as empresas de *venture capital*, porque é muito caro você ter uma licença, é que dominam a situação de lá. De fato, os motoristas são todos CLT, mas subordinados a uma empresa, e não diretamente à plataforma que se coloca. Eu acho que esse modelo não é o que se pretende no Brasil ou o que se quer no Brasil, porque isso só vai beneficiar quem tem muito recurso para comprar as licenças para que os motoristas possam operar.

Uma fala fundamental que o André também trouxe aqui - eu acho que todos nós concordamos com ela - é de que os aplicativos de transporte hoje são fundamentais para diminuir o número de desemprego no Brasil. Isto é um fato hoje: um pai de família desempregado consegue, amanhã, passar a gerar renda e dinheiro para a sua família, imediatamente. Essa é uma oportunidade que, sem as plataformas, não era possível.

Uma discussão que eu já tive inclusive aqui nesta Casa, acho que até em debate com a Senadora Leila, foi o que eu falei: é melhor ter do que não ter, é melhor estar posto do que não estar, é melhor ter essa possibilidade de você ter mais uma opção de trabalho do que não ter. Sem as plataformas, antes você tinha um sistema de táxi, que hoje, por exemplo, em algumas cidades é muito interessante: você vai a São Paulo, você usar táxi, muitas vezes, é melhor do que usar os aplicativos de transporte. No próprio aplicativo de transporte hoje, assim como no sistema de ônibus hoje... As empresas hoje que estão na tecnologia têm sido muito úteis. Eu acho que a Leticia pode até confirmar isso, as plataformas têm vendido as passagens de ônibus e isso também tem acontecido nas plataformas de transporte, no aplicativo de passageiros, em que também o táxi está lá dentro. Eu acho que essa multiplataforma traz uma possibilidade muito grande de conectar o país.

Por último, para falar de um tema importante aqui, só para não dizer...

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO MARINHO - ... que não falei desse tema, Senadora Leila: é importante trazer a visão... Nós temos três empresas aéreas no Brasil. Por que as empresas de baixo custo não vêm ao nosso país? O nosso país é um país continental.

O nosso país é um país gigantesco que precisa ser conectado de várias formas. Nós temos... As empresas de baixo custo olham para o Brasil e dizem assim: "Eu não vou para o Brasil porque até hoje existe um veto e eu não posso usar o meu modelo de negócio, que é cobrar pelo assento, pela bagagem, pelo ponto". Até hoje existe um veto aqui na Casa para discutir, que não foi apreciado desde o Governo Bolsonaro - é de 2022 esse veto. E as empresas dizem: "Se vocês não conseguem resolver um veto, como é que eu vou investir bilhões no Brasil?". Porque não é só chegar e colocar um avião. É parque aéreo, são aeronaves, é todo um investimento feito no Brasil. Como é que essas empresas vêm?

É muito engraçado que, quando o brasileiro sai do Brasil, fala: "Consegui comprar, em dólar, uma passagem; consegui comprar, em euro, uma passagem", mas, aqui no Brasil, isso não é possível hoje, primeiro, porque temos pouca concorrência - precisamos ter mais - e, segundo, porque essas companhias não podem trazer.

Eu acho que essa discussão sobre transporte é uma discussão ampla que envolve desde o transporte urbano de passageiros... E, hoje, se há um sistema monopolista e absurdo... E aqui vale para o Distrito Federal, que é um lugar que tem, Senadora Leila, recebimento de vários tributos estaduais, municipais, e teria condição de ter talvez o melhor transporte público do Brasil, e não tem. Isso é um problema sério e se dá muito porque há um monopólio nesse transporte urbano de passageiros. Temos um problema no transporte intermunicipal de passageiros, ainda é monopólio.

Este Congresso avançou no transporte interestadual e internacional. Eu acredito que esse sistema... A função do Congresso é chamar o regulador infralegal, que é subordinado ao Congresso Nacional, para que cumpra a lei. Acho que a fala final é que a ANT venha para cá e cumpra a lei. E, aí, isso é importante tanto para os *players* já consolidados, porque são muito bons, como para os novos *players* que podem entrar nesse mercado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, Rodrigo Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Livre Mercado.

Eu vou passar a palavra agora para o Edson Carneiro da Silva, que é o representante da Secretaria-Geral da Presidência da República.

Seja muito bem-vindo, Edson. *(Pausa.)*

Muito boas as falas. *(Pausa.)*

O SR. EDSON CARNEIRO DA SILVA (Para expor.) - Primeiramente, quero agradecer o convite, Senadora, saudar a iniciativa da Senadora Leila, aproveitar a oportunidade também para saudar a presença das trabalhadoras e trabalhadores por aplicativos aqui na figura do motorista Jair, saudar também as pessoas que estão trabalhando, as empresas, as entidades e todos os presentes.

Primeiro, quero reafirmar a importância de esta audiência, Senadora, trazer para o Senado Federal, mais uma vez, o tema das relações de trabalho que envolvem as empresas proprietárias das plataformas de aplicativos. Quase 2 milhões de trabalhadores trabalham através das plataformas hoje no Brasil. É uma realidade que já não é tão recente assim e que carece, urgentemente, de um debate e uma definição do Estado brasileiro sobre as relações que existem, de fato, entre essas plataformas e os trabalhadores.

Inicialmente, Senadora, as empresas diziam que essas pessoas nem sequer eram trabalhadoras, diziam que a relação que existia entre o motorista, o entregador e as empresas era uma relação comercial. Acho que este debate foi superado, a maioria da população já tem clareza e as próprias empresas nem sempre admitem, mas muitas vezes admitem que o que acontece ali é uma relação de trabalho. E, se é uma relação de trabalho, ela precisa de regras, porque a ausência de regra, a ausência de uma regulamentação expõe esses trabalhadores ao domínio apenas das regras das empresas. Isso não é mais possível admitir, e o Governo do Brasil tem dado várias demonstrações de que lado está nessa balança, que precisa ser equilibrada. Aqui há uma balança completamente desequilibrada em favor das empresas proprietárias de aplicativos.

No Ministério da Secretaria-Geral, o Ministro Boulos tem dito, e a gente quer reafirmar aqui, que as empresas que dizem que são empresas de tecnologia, se autointitulam como empresas de tecnologia quando em rigor são empresas de transporte de pessoas, de transporte de mercadoria, de entrega de mercadoria se utilizam da tecnologia do século XXI para impor relações de trabalho do século XIX. E o Senado Federal não pode fechar os olhos para essa situação que aflige a realidade de quase 2 milhões de pessoas.

Foi dito aqui - cheguei um pouco atrasado porque a gente estava numa outra audiência no ministério - e é reiteradamente dito que os trabalhadores não querem ser CLT. Os trabalhadores... É possível, mas já está demonstrado que os trabalhadores querem ter direitos, querem ser tratados com dignidade e precisam ser tratados com dignidade.

O Ministério da Secretaria-Geral da Presidência da República, ao final do ano passado, instituiu, por orientação do Presidente da República, um grupo técnico de trabalho para ouvir os trabalhadores, inicialmente ouvir os trabalhadores entregadores e também ouvir os trabalhadores de quatro rodas. Nós não conseguimos instalar o grupo de trabalho com os de quatro rodas, mas conseguimos fazer uma escuta bastante qualificada com os trabalhadores de duas rodas, motoristas, motoqueiros, de *bike* e moto, e restaram demonstradas quais são as condições efetivamente de trabalho a que essas pessoas estão sendo submetidas, Senadora.

Não é possível que grandes empresas multinacionais ou nacionais, como iFood, Uber, 99, Lalamove e outras grandes empresas, coloquem a vida dos trabalhadores em risco ou exponham quase 2 milhões de pessoas e trabalhadores a um trabalho completamente insalubre, 12, 13, 14, 15 horas em cima de uma moto ou atrás de um volante, para conseguir levar para a mesa dos seus filhos uma remuneração insuficiente para uma renda digna.

As plataformas intermedeiam uma relação de trabalho onde quem se encarrega do veículo é o trabalhador, quem arca com os custos do veículo é o trabalhador, quem banca o tanque de gasolina é o trabalhador, quem paga os impostos é o trabalhador, quem troca o pneu é o trabalhador. As empresas não têm custo algum e, mesmo assim, a Uber muitas vezes captura mais de 40% do valor de uma corrida. Isso é agiotagem, isso não é corretagem, isso não é comissão. Não é possível. Nenhum outro setor da economia retém essa parcela do rendimento de um serviço realizado em nosso país.

Portanto, é urgente a necessidade de regras, que o Estado brasileiro possa estabelecer regras. As empresas dizem: "Não, nós estamos em todo o mundo, em diversos países do mundo, é um modelo de negócio". E se utilizam do chamado modelo de negócios como um biombo para negar direitos fundamentais aos trabalhadores. É preciso dizer que o Brasil não é uma República de bananas, aqui tem uma Constituição Federal e, no artigo 5º da Constituição, nós temos os direitos dos trabalhadores, que estão garantidos na própria Constituição Federal, e esses direitos precisam ser observados.

Eu falei muito brevemente e não quero também ocupar o tempo aqui dos demais expositores, mas o grupo de trabalho realizado no âmbito do Ministério da Secretaria-Geral, enfim, consolidou um relatório, é de conhecimento público. Se a

Senadora não tiver acesso, a gente pode passar aqui. Ali está descrita uma série de questões que para o Governo do Brasil é importante serem observadas no processo de regulamentação.

O colega ali dizia da tramitação do PL ou do substitutivo do PL 152, e o Governo do Brasil se colocou naquele momento defendendo uma taxa mínima de dez reais por corrida, um valor mínimo de 2,50 por quilômetro rodado, porque esses trabalhadores não podem ficar à mercê de promoções ou de regras estabelecidas pelas empresas... Impedir que as empresas de entrega agrupem rotas e não paguem essas corridas para os trabalhadores; e que tenha o mínimo de transparência algorítmica, porque dizem que esse trabalhador tem autonomia, mas a autonomia que é muito relativa, essa autonomia é só para a escolha do horário de trabalho, que hora que ele vai trabalhar. Nada mais é no escopo da autonomia do trabalhador, tudo é determinado pela programação algorítmica e quem faz essa programação são as empresas.

Portanto, para o Governo brasileiro - isso foi externado através do Ministério da Secretaria-Geral, mas também no Ministério do Trabalho e Emprego no Brasil -, é preciso que haja uma regulamentação protetora dos direitos sociais, trabalhistas, os direitos fundamentais que estão garantidos na Constituição.

Por fim, também - estou vendo ali que eu tenho um minuto e 48 segundos - o Governo brasileiro, enquanto o Congresso Nacional não consegue chegar a um termo de qual seria essa regulamentação, o Poder Executivo tem adotado diversas iniciativas para melhorar, no mínimo reduzir os danos que esses trabalhadores estão enfrentando no seu cotidiano de trabalho.

Por isso, o Governo brasileiro - ainda que a gente saiba que é de responsabilidade das empresas, por exemplo, ter um ponto de apoio para esses trabalhadores, na sua rotina, poderem ir ao banheiro, poderem fazer as suas necessidades mais básicas, recarregar o celular - fez um convênio com a Fundação Banco do Brasil...

(Soa a campanha.)

O SR. EDSON CARNEIRO DA SILVA - ... para entregar cem pontos de apoio em todo o país. Isso está sendo executado, e a gente acha que é uma importante política pública, ainda que a responsabilidade tenha que partir das próprias empresas, que lucram bilhões com a exploração desse trabalho.

Também a partir do grupo de trabalho instalado na Secretaria-Geral, junto com o Ministério do Trabalho, foi instituído através do Ministério da Saúde uma portaria, uma norma técnica para que - porque isso afeta os motoristas também, mas principalmente os entregadores - esse trabalhador, quando for vítima de um acidente no momento do seu trabalho, na hora em que ele chegar à unidade básica de saúde, no primeiro atendimento, tenha ali no seu prontuário a identificação de que se trata de um acidente de trabalho, porque essa pessoa estava trabalhando e, portanto, esse acidente não é um acidente de trânsito comum, é um acidente de trabalho. Essa também é uma iniciativa a partir do grupo de trabalho.

Enfim, também estamos criando um grupo de acompanhamento e monitoramento para que nos próximos anos esses trabalhadores possam ser ouvidos pelo Poder Executivo para que o Governo do Brasil possa adotar políticas públicas fundamentais para esses trabalhadores.

E também está em curso o programa Move Brasil, também definido pelo Governo do Brasil - estamos enfrentando diversos problemas com os bancos, principalmente os bancos privados, mas esse problema tem que ser resolvido - para facilitar o acesso dos trabalhadores motoristas, entregadores de moto e de *bike*, para a comprar do veículo com uma taxa de juros subsidiada, com tempo de carência. A gente sabe que isso deveria ser uma responsabilidade das empresas, mas enquanto essas empresas não assumem a responsabilidade que têm... porque é preciso dizer que a Constituição Federal, os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana, do não retrocesso social...

(Soa a campanha.)

O SR. EDSON CARNEIRO DA SILVA - ... da garantia da valorização do trabalho, é importante saber que essas empresas têm que se submeter à Constituição Federal. Enquanto essas empresas e esta Casa de Leis não conseguem chegar a termos de uma regulamentação, o Governo do Brasil demonstra que está olhando para esses milhões de trabalhadores e demonstra sua solidariedade.

A gente sabe que esses trabalhadores têm que ser sujeitos dos seus direitos, e os direitos garantidos na Constituição têm que ser plenamente exercidos no cotidiano. E as empresas, proprietárias dessas plataformas, precisam cumprir aquilo que está na Constituição Federal, que prevê a livre iniciativa, mas também prevê que o trabalho não é uma mercadoria e que o Estado social precisa ser respeitado por todos.

Muito obrigado.

Em nome do Ministério da Secretaria-Geral, a gente agradece a oportunidade para externar as nossas posições.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, Edson - nós que agradecemos a sua presença -, Edson da Silva, que representa a Secretaria-Geral da Presidência da República.

Eu estava ouvindo as falas aqui dos nossos expositores e vou fazer uma provocação aqui.

Eu gostaria que vocês fossem mais céleres na resposta, deixando bem à vontade quem quiser responder.

Eu peço uma sugestão: como integrar o transporte de aplicativo à Política Nacional de Mobilidade Urbana? Qual que seria a sugestão de vocês?

E alguns de vocês falaram aqui sobre as diretrizes regulatórias. Então, quais são essas diretrizes regulatórias que promovem ou poderiam promover a concorrência, a inovação e a qualidade no serviço? Eu ouvi aqui muito sobre essas diretrizes, mas quais seriam elas na opinião de vocês? Qual a sugestão de vocês, para a gente aprimorar o nosso trabalho legislativo?

Eu vou dar dois minutos e peço a vocês para serem, por favor, disciplinados no horário.

Quem gostaria de responder?

O SR. ANDRÉ PORTO (*Fora do microfone.*) - Posso.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - André Porto.

Dois minutos, por favor.

O SR. ANDRÉ PORTO (Para expor.) - Vou tentar ser bastante breve.

Primeiro, uma observação, por dever de ofício: o nobre colega representante da Secretaria-Geral afirmou que algumas empresas praticam agiotagem. Como a agiotagem, no Brasil, é um crime, eu só queria deixar bastante claro e reforçar que as empresas operam 100% dentro da legalidade, inclusive reconhecida pelo Governo brasileiro.

Dito isso, eu queria trazer uma observação em relação às falas da colega da Abrati. Eu acho que o setor de transporte rodoviário interestadual de passageiros é um setor que merece a atenção desta Casa, Senadora.

Inclusive, eu gostaria de sugerir a realização de uma audiência pública própria para falarmos disso. Aí a gente precisa convidar o Ministério da Fazenda, precisa convidar o Mdic, precisa convidar o Ministério Público Federal, porque os três órgãos reconhecem que o papel que a ANTT está fazendo é bastante prejudicial a esse setor ao não permitir uma abertura do mercado.

É um mercado extremamente concentrado, no qual cerca de 70% das linhas de ônibus no Brasil...

(*Soa a campanha.*)

O SR. ANDRÉ PORTO - ... são monopólios - eu vou terminar -, em que o consumidor não tem nenhuma opção de escolha e é um setor extremamente judicializado, sim, porque a ANTT se recusa a cumprir o que está na lei. Conforme disse o meu colega Rodrigo Marinho, hoje é mais fácil você ter uma empresa de avião do que uma empresa de ônibus no Brasil. Sobre as diretrizes regulatórias, eu acho que é muito importante...

E aí só para fazer a passagem: todos os motoristas de ônibus dessas empresas de que a gente está falando são CLT. Então, foge um pouco da discussão que a gente está tendo aqui, sobre a regulamentação do trabalho intermediado por aplicativos, sobre a qual aí, sim, a gente precisa se debruçar, para que a gente tenha regras claras.

Hoje, efetivamente, o trabalho por aplicativo, os aplicativos estão previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Há uma previsão e é a partir disso que se opera. A partir do momento em que a gente tiver regras claras, que a gente tiver regras, garantindo a inclusão previdenciária...

(*Soa a campanha.*)

O SR. ANDRÉ PORTO - ... em que a gente tiver regras de como os mecanismos de transparência têm que se aplicar a todas as plataformas, a partir do momento em que a gente tiver respeito às informações sensíveis, às informações comerciais, eu acho que, a partir disso, a gente vai conseguir, cada vez mais, desenvolver o setor no Brasil. De novo, um setor que hoje traz renda para 2,2 milhões de brasileiros.

Não sei se respondi, mas me coloco à disposição.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Mais ou menos. (*Risos.*) Obrigada, André.

Alguém mais? (*Pausa.*)

Leticia.

O tempo, por favor.

A SRA. LETICIA PINESCHI KITAGAWA (Para expor.) - Senadora, para me ater ao que a senhora propôs com relação à integração dos modais de transporte, eu acho que é uma discussão muito ampla e a gente precisa... Eu não tenho a fórmula disso, acho que é algo que a gente pode construir, mas eu tenho algumas premissas que precisam ser avaliadas, como, por exemplo, a proliferação dos veículos com baixa capacidade de ocupação, que são os carros. Eu não tenho a fórmula disso, acho que é algo que a gente pode construir, mas eu tenho algumas premissas que precisam ser avaliadas, como, por exemplo, a proliferação dos veículos com baixa capacidade de ocupação, que são os carros. Até que ponto as cidades estão preparadas para que nós venhamos a ampliar absurdamente a quantidade de veículos nas vias urbanas, em detrimento da qualidade do ar? Embora hoje a gente tenha a questão da eletrificação, tanto no ônibus quanto nos carros de passeio, existe, sim, uma necessidade de avaliar a estrutura das cidades para esse tipo de integração.

Outro ponto muito importante é quanto à capacidade técnica...

(Soa a campanha.)

A SRA. LETICIA PINESCHI KITAGAWA - ... desses condutores para transportar pessoas. Hoje, um condutor que transporta pessoas tem várias habilitações, várias capacitações, que não são apenas as de quem dirige um veículo de passeio. Ele tem habilitação para primeiros socorros, ele tem habilitação para direção defensiva. Nas empresas de ônibus, por exemplo, eles têm programa de medicina do sono, que averigua a capacidade do alerta dele, as doenças relativas ao sono. Enfim, ele tem toda uma proteção. Sobre retorno de férias, existe um tratamento específico para condutores em retorno de férias, para que ele entre novamente no ritmo. Tudo isso precisa ser avaliado.

Não discordo do Dr. André e do Dr. Rogério quando eles chamam a Agência Nacional de Transportes Terrestres para o debate. Acho que é extremamente pertinente, até porque, pelo número de judicializações, todos temos muitas críticas a respeito. Mas eu acho que eles têm alguns pontos que podem enriquecer o debate, assim como outros órgãos.

Esses são alguns pontos.

E eu acho muito importante lembrar que a autorização, o modelo de outorga, seja ele concessão, permissão, autorização, não descaracteriza o serviço público. O serviço público é para o cidadão que não consegue avaliar a qualidade, a condução, o que tem por trás daquele serviço. Quando pronto para que ele utilize, ele precisa ter as garantias de que aquilo é seguro, de que nenhum trabalhador ali está sendo explorado e de que toda a estrutura, até para o suporte de uma contingência, de um acidente - tomara que não, mas, enfim - que aconteça, de que exista a saúde financeira do operador para minimizar os danos que ele venha a sofrer.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, Leticia.

Obrigada, André.

Vou passar a palavra agora para o Rodrigo Marinho e, na sequência, para o Edson da Silva.

O SR. RODRIGO MARINHO (Para expor.) - Eu acredito firmemente que a possibilidade de as pessoas conseguirem exercer e estarem no mercado sempre faz uma diferença imensa.

Nós somos um país continental, que tem modelos de negócio, inclusive de plataforma de aplicativos, absolutamente diferentes. Você tem modelos de negócio do Norte, que inclusive são líderes de mercado, que são totalmente diferentes do modelo de negócio daqui, do Centro-Oeste, que são muito diferentes do modelo de negócio da capital, que são diferentes do modelo de negócio do interior. Acho que o medo de colocar isso num plano nacional, às vezes, é travar inovações que podem ser muito úteis de maneira geral. Acho que qualquer plano precisa permitir que esses modelos funcionem, que eles estejam claros em relação a esse ponto, inclusive entendendo as questões regionais, porque, repito, é um país absolutamente continental.

Brasília, querendo ou não, tem uma condição de malha viária muito melhor do que a média do país. Não quer dizer que ela é perfeita, não, mas que ela é melhor do que a média, sem nenhuma dúvida, ela é - sem nenhuma dúvida, ela é.

E essa fala da senhora é muito importante para quem tem carro. Por que o brasiliense - e eu sou morador de Brasília - não usa o transporte de ônibus?

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO MARINHO - Porque ele é horroroso, porque ele é péssimo. Os ônibus são péssimos. É por isso que você tem essa realidade.

Então talvez as empresas que têm um monopólio - e têm mesmo - deveriam estar se preocupando em colocar melhores ônibus para as pessoas. Isso é um ponto importante de maneira geral.

O que aconteceu para o táxi com os aplicativos individuais? Melhorou o serviço, inclusive do táxi. Melhorou o serviço, inclusive do táxi, principalmente do táxi, porque era o monopolista que estava lá. Eu acredito que essa concorrência permita, porque hoje tem melhores preços e melhores condições. No passado, o Presidente do sindicato chegou a dizer que somente rico andava de táxi. E é importante que esse ponto seja dito.

Só para finalizar, o sistema de autorização... Eu tenho uma discussão aqui sobre titularidade, que é uma discussão de antes, e eu adoraria tê-la, mas eu acho que não é o momento para ela; mas eu não acho que o Estado deveria ser titular para isso.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Não, mas o alerta está... Você mandou o seu recado.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - É.

Você mandou o seu recado. Pode ficar tranquilo, Rodrigo.

Por favor, com a palavra o Edson da Silva.

O SR. EDSON CARNEIRO DA SILVA (Para expor.) - Muito rapidamente, Senadora, sobre as diretrizes regulatórias, alguns aspectos eu tratei na fala inicial, mas não é possível ter uma regulação do trabalho por aplicativo sem haver, para os trabalhadores, o direito à previdência social.

Nós já temos pessoas que estão há quase dez anos nessa atividade - muitos até há mais de dez anos nessa atividade - sem nenhuma garantia previdenciária, que, quando ficam doentes, ficam sem remuneração, e todo mundo fica doente neste país. Então, é um direito fundamental que precisa ser observado em qualquer regulação que tenha esse nome no Brasil.

Outro aspecto também - e o tempo é curto - que a gente acha importante registrar é o ponto de vista da transparência algorítmica.

(Soa a campainha.)

O SR. EDSON CARNEIRO DA SILVA - Não há nenhuma transparência. O que dizem... As plataformas alegam que os trabalhadores têm autonomia total, mas esses trabalhadores muitas vezes - e isto a gente ouviu bastante durante o funcionamento do grupo de trabalho - são bloqueados, muitos são excluídos da plataforma, e não há nenhum canal pelo qual esse trabalhador possa, enfim, conversar com a empresa.

E não há nenhuma transparência de fato. É a empresa que controla todos esses dados. Não há uma observância da Lei Geral de Dados; há uma utilização desses dados - a gente sabe. A pessoa viaja para outra cidade e, daqui a pouco, está recebendo mensagens aqui, principalmente os trabalhadores. Então, o aspecto da transparência algorítmica também precisa ser observado em qualquer processo de regulação necessária do trabalho pelas plataformas de aplicativo.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Walisson.

Obrigada, Edson.

O SR. WALISSON DO NASCIMENTO PERÔNICO (Para expor.) - Bom, eu acho que a gente não deveria ter o motorista de aplicativo e as empresas de aplicativo como concorrentes do transporte público, e, sim, complementares.

Aqui, no Distrito Federal, o sistema de transporte por aplicativo serve como uma conexão, como um BRT, como uma conexão de quem está na ponta até os BRTs, até os metrô, chegando ao seu destino final.

Então, aqui no Distrito Federal há um estudo em que a gente está bem avançado no sistema de interligar o sistema de transporte público. Por meio do aplicativo, você vai poder escolher: se eu quero ir para a Samambaia - um exemplo -. eu vou escolher pegar um Uber ou um aplicativo, do Senado até a rodoviária; da rodoviária, eu pego um ônibus ou um metrô até uma estação X; da estação X, eu pego um táxi. Então, isso vai criar uma mobilidade, vai criar uma interligação da mobilidade do Distrito Federal com todos os meios de transporte.

(Soa a campainha.)

O SR. WALISSON DO NASCIMENTO PERÔNICO - Obrigado.

Ah, ainda tenho 60 segundos, desculpem-me.

Então, isso vai criar uma integração do sistema de transporte público com o aplicativo, com o transporte coletivo e com os táxis, ou seja, uma integração no total, que vai facilitar essa mobilidade, Senadora?

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF. *Fora do microfone.*) - Vai fluir, né?

O SR. WALISSON DO NASCIMENTO PERÔNICO - Fluir a mobilidade, e, esses grandes engarrafamentos que hoje em Brasília tem, creio eu, com essa integração, vão diminuir bastante.

Obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Nós é que agradecemos ao Walisson, que é o representante aqui da nossa secretaria, o Subsecretário da Subsecretaria de Serviços da Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF.

Bom, nós estamos encerrando a primeira mesa. Eu quero agradecer aos nossos expositores, muito didáticos aqui, que deixaram bem os recados. Muito obrigada. Nós vamos ter outro momento para fazer mais debates. Isso é o início de um longo processo, mas que vai dar certo. Muito obrigada. Obrigada a todos. *(Pausa.)*

Bom, agora nós vamos para a segunda mesa.

Obrigada, Letícia, também. Obrigada.

Vamos agora para a segunda mesa da nossa audiência pública, que tem o objetivo, nesta segunda mesa, de debater o trabalho por aplicativo: direitos, proteção social e desenvolvimento econômico. O objetivo é debater o marco regulatório das plataformas digitais, relação de trabalho, previdência, proteção social e sustentabilidade econômica.

Eu convido aqui para se sentar à nossa mesa: o Sr. Elias Pereira da Silva Junior, do Movimento dos Trabalhadores sem Direitos... *(Pausa.)*

Ah, perdão: ele está por videoconferência.

... o Sr. Ilan Fonseca de Souza, que é do Ministério Público do Trabalho, também por videoconferência; a Sra. Nivea Maria Santos Souto Maior, da Universidade Federal de Pernambuco; a Sra. Solange de Moraes, que é do Sindicato dos Motoristas de Aplicativo - a Sra. Solange não chegou ainda -; o Sr. Jair Gomes de Almeida, da Aliança Nacional dos Motoristas; o Sr. Vinícius Pinheiro, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que também vai participar por videoconferência; o Sr. Antonio Fernandes dos Santos Neto, que é da Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB); o Sr. Devanir Silva, da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar (Abrapp); e o Sr. Rodrigo Fernandes Afonso, da Ação da Cidadania.

Eu vou passar a palavra para o nosso primeiro expositor, que vai participar por videoconferência, que é o Sr. Elias Pereira Freitas da Silva Junior, que é do Movimento dos Trabalhadores sem Direitos. *(Pausa.)*

O SR. ELIAS PEREIRA FREITAS DA SILVA JUNIOR (Para expor. *Por videoconferência.*) - Os senhores me ouvem?

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Sim. Boa tarde.

O SR. ELIAS PEREIRA FREITAS DA SILVA JUNIOR (*Por videoconferência.*) - Boa tarde! Boa tarde a todos da mesa! Obrigado pelo convite.

Eu sou JR Freitas. Eu represento os Trabalhadores sem Direitos, eu sou Coordenador estadual dos Trabalhadores sem Direitos. Fico muito feliz por a gente estar debatendo aí no Senado a questão dos entregadores de aplicativo. Eu sou liderança desse movimento há quatro anos. Eu também sou um dos fundadores da Aliança Nacional dos Entregadores de Aplicativos. Eu tenho 28 anos de profissão - desculpe-me -, 23 anos de profissão e eu queria falar um pouco, queria também intervir nas falas que me antecederam sobre a questão dos trabalhadores por aplicativo.

Olha só, a gente estava conversando... O André Porto exclusivamente, que representa as empresas de aplicativo, estava falando sobre a questão da previdência. Olha só, pessoal, a previdência é uma questão muito importante para o trabalhador e é verdade. Com o índice de acidente crescendo cada vez mais, todos esses trabalhadores ficam tendo que fazer vaquinha na internet, em grupo de WhatsApp para conseguir trazer o mínimo de dignidade para sua família, mas nós não podemos esquecer quais são as causas e o que faz o trabalhador se acidentar. E eu trago para vocês aqui: segundo o Atlas da Violência, de 2019 a 2024, subiu o índice de morte 38%. Passou o índice de morte de 11.182 mil para 15.459 vidas perdidas de trabalhadores prestando serviço para essas empresas de aplicativo.

Então, pessoal, eu acho que a política tem que se anteceder a isso. A gente não tem... A gente precisa fazer uma previdência, um seguridade social para o trabalhador, mas como a gente vai fazer para que esses trabalhadores não continuem morrendo no asfalto, com o que é o mais importante que é a prevenção? E está ligado também à questão remuneratória. Hoje uma das pautas mais importantes da categoria é o aumento para a dignidade do trabalhador ao conseguir um financeiro adequado para gerir a sua família e para conseguir pagar suas contas.

Então, eu vejo que a questão da taxa mínima é muito importante neste debate. Eu queria alertar o Senado, todos que estão aqui que a remuneração é o principal ativo para fazer com que o trabalhador corra mais e se acidente mais, porque a gente tem, das 11h às 15h, uma dinâmica muito forte de trabalho que obriga o trabalhador a correr cada vez mais e, por isso, ele vem sofrendo vários acidentes. As empresas de aplicativo não têm responsabilidade nenhuma com esses trabalhadores.

Foi falado aqui da Convenção 193 - que foi debatida na OIT - também pelo André Porto, que está detalhando a autonomia e a flexibilidade do trabalhador. Olha só, a gente também concorda com isso, porque a Convenção 193 fala sobre autonomia, e a gente precisa entender que para o trabalhador hoje não existe autonomia trabalhando para as empresas de aplicativo. E eu pergunto a todos que representam essas empresas de aplicativo se realmente a gente vai ter direito a ser pelo menos autônomo, porque, olha só, não existe autonomia nesse trabalho por aplicativo. A gente é subordinado o tempo todo às empresas de aplicativo. A gente recebe através desses algoritmos uma pressão, uma pressão violenta contra o trabalhador! Então, sobre tudo o que as empresas falam que estão dialogando, que querem uma regulamentação justa, isso é uma verdadeira mentira, porque toda vez que a gente faz um debate e coloca na mesa o que o trabalhador precisa, as empresas de aplicativo vêm contra - a grande maioria delas. Elas estão preocupadas apenas com a previdência. Isso mostra que eles não estão preocupados em conter esses acidentes, em conter a morte de trabalhadores - como eu disse, mais de 15 mil trabalhadores. Então, eu vejo muita incoerência na fala das empresas de aplicativo.

Eu, sim, concordo que a gente precisa de uma seguridade social, mas isso não pode anteceder a dignidade do trabalhador. O trabalhador não tem onde comer, o trabalhador não tem onde lavar a mão, usar um banheiro, o trabalhador não ganha o suficiente para que ele trabalhe tranquilamente, sem precisar exercer essa profissão de risco - pois já é de risco -, ainda trazendo mais risco para o trabalhador. Apenas por quê? Porque, se a gente tem um curto período de trabalho, como eu disse, das 11h às 15h, quando há o maior fluxo de entregas, se eu trabalho, eu ganho e, se eu não trabalho, eu não ganho. A gente não tem autonomia para cobrar o valor justo que a gente quer. A gente está pedindo uma taxa mínima de R\$10, R\$2,50 por km, pagamento das rotas agrupadas, pagamento integral, e isso nunca aconteceu. As empresas de aplicativo, com a falta de transparência no algoritmo, acabam comendo uma fatia muito grande da nossa remuneração, e a gente nunca sabe com certeza o que é.

A gente não consegue uma transparência no algoritmo, a gente não tem autonomia para decidir o valor, a gente é bloqueado sem o direito à defesa... Muitos trabalhadores deixam de trabalhar, deixam de levar o pão de cada dia para casa, porque as empresas praticam essa violência de bloqueio indevido - eu já peguei vários bloqueios indevidos. O que nós temos é o sonho e a flexibilidade.

Nós estamos querendo debater seguridade social, e eu estou querendo debater aqui com vocês como a gente vai parar de morrer na rua, como o pai de família vai parar de morrer na rua e como essas empresas de aplicativo trabalham no nosso país sem uma regulamentação necessária e sem responsabilidade! Eu falei só de óbito, mas, se eu for falar dos acidentes que acontecem e de tudo que as empresas jogam nas costas do contribuinte neste país com a saúde... Quem banca isso é o povo, não são as empresas de aplicativo, porque elas não têm responsabilidade nenhuma com esse trabalhador.

E só a previdência não adianta, porque a gente tem que evitar que os acidentes aconteçam, não como a gente vai receber depois. Eu não quero receber, eu não quero ir para a Caixa, eu não quero receber essa assistência, eu não quero que a minha família receba um seguro de vida; eu quero chegar todo dia em casa e dar um abraço meus filhos e dar um abraço na minha esposa! Eu quero chegar em casa com um dia de trabalho suado, mas tranquilo, sabendo que eu trabalhei, conquistei o meu objetivo e vou conseguir pagar minhas contas em dia. Por que a gente está querendo debater a previdência antes de evitar os acidentes?!

Isso cai na remuneração, porque a empresa nunca quis dar uma remuneração digna para o trabalhador. Se eu fosse autônomo, aí eu falava para eles: "Olhem, se eu sou autônomo, eu quero ganhar R\$10 por pedido até 4km". Eu consigo fazer isso? Não, porque as empresas nunca dialogam como tem que ser dialogado. Já é a segunda tentativa do Governo e do Congresso para regulamentação, mas não sai, porque as empresas travam tudo que a gente pede. Existe um relatório feito pela Secretaria-Geral da República, pelo GTT, em que foram apresentadas todas as propostas que a gente colocou na mesa, e nenhuma delas foi atendida. Então, não existe... Se o Governo, se a política pública não for para cima das empresas e não as enquadrar como tem que enquadrar, elas não vão dar direito ao trabalhador com esse falso discurso de autonomia e flexibilidade. Que autonomia que eu tenho se eles me bloqueiam na hora que eles querem?! Que autonomia que eu tenho, se eu não posso escolher o valor com que eu quero trabalhar? Eu não posso escolher nem o dia que eu posso trabalhar, porque se eu não for trabalhar em um dia que eles pedem para marcar, como acontece com os OLs, eu sofro com essa porcaria desse *score*, que eles abaixam o *score* e ele diminui. E agora a gente não consegue uma transparência algorítmica para mostrar para sociedade o tanto que o trabalhador vem sofrendo, falando para sociedade que vai encarecer o produto se aumentar. A gente não quer encarecer o produto; a gente quer que as empresas ganhem menos e valorizem mais os trabalhadores.

Então, eles não vão fazer isso se o sistema político que a gente tem hoje não for para cima das empresas de aplicativo, como tem que ser, e parar com essa falsa narrativa. Não temos direito a nada há mais de dez anos, porque a empresa nunca quis dar direito a nada. Se a empresa fosse boazinha, como eles realmente falam, a gente já tinha a previdência. Não dá para debater a previdência sem antes valorizar o trabalhador, sem antes valorizar a remuneração dele, sem dar dignidade para ele ter um ponto de apoio. É isso que eu quero falar para vocês.

A gente debate, debate, debate e não sai do lugar. A gente está pedindo mínimo de R\$10 desde 2020, e a gente nunca foi atendido. A gente fez greve pelo mínimo de R\$10, e nunca fomos atendidos.

A empresa covardemente bombardeia a sociedade, falando que a gente quer ganhar muito. É claro, tem pedidos aí em que o que o cliente paga R\$22 de taxa, e a gente recebe R\$7,50, ficando com todos os gastos. Se a gente se acidentar, fica nas nossas costas. Aí fica fácil falar que vai aumentar o produto. Eles têm que ganhar menos, porque a intermediação... Eles são empresas de intermediação? Então, é o seguinte: a gente tem que colocá-los para ganhar menos, e a gente ganhar mais; não eles ganharem mais do que a gente, e a gente ter que ficar com o ônus do trabalho.

Então, é isso. Obrigado pela voz aqui. Desculpa se eu me estendi, desculpa se eu fui um pouco agressivo, mas é que deixa a gente indignado toda vez ficar fazendo e falando as mesmas coisas, e não sair do lugar. O André Porto vem com o mesmo discurso há mais de dez anos - é o mesmo discurso há mais de dez anos -, e a gente não sai do lugar. Se quisesse resolver já tinha resolvido. A grande verdade é que não quer resolver, quer ficar enrolando e só vai aceitar uma regulamentação se for do jeito que eles querem.

Muito obrigado a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Nós é que agradecemos a sua participação, Elias, o seu depoimento e o seu desabafo. A audiência pública é para isto mesmo: é para a gente ouvir de todos os lados. Senão, não teria sentido a gente estar aqui todo mundo reunido para fazer este debate. Obrigada pela sua participação e pela sua luta aí.

Eu vou passar agora a palavra para o Ilan Fonseca de Souza, que é do Ministério Público do Trabalho, também por videoconferência.

O SR. ILAN FONSECA DE SOUZA (Para expor. *Por videoconferência.*) - Boa tarde a todos e todas, Exma. Presidente da mesa, Senadora Leila, na pessoa de quem eu saúdo os demais desta Comissão, senhoras e senhores aí presentes e também quem está acompanhando aqui *online*.

Meu nome é Ilan Fonseca, eu sou Procurador do Ministério Público do Trabalho e eu venho aqui hoje em uma dupla condição: alguém que tem uma posição singular neste tipo de debate, tanto como jurista e como membro do Ministério Público quanto como o doutor que investigou essas engrenagens do capitalismo de plataforma, mas eu falo principalmente aqui também como alguém que, para fundamentar a sua pesquisa de doutorado, tirou o terno, saiu do gabinete, ligou um aplicativo e trabalhou por quatro meses como motorista da Uber nas ruas de Salvador.

Eu não estudei a precarização apenas nos gráficos ou nos acórdãos dos tribunais; eu pude sentir essa organização no corpo, eu senti a vibração do celular, que estava ditando o ritmo na minha vida, a fadiga de 12 horas ao volante e a ansiedade de ver o valor do quilômetro rodado diminuir a cada mês. Senti também a impotência de ser avaliado por um sistema de estrelas sem um rosto e sem nenhum tipo de direito à defesa.

Por isso, quando a gente discute aqui as diretrizes para regulação, mas principalmente a segurança nas plataformas digitais, a gente precisa afastar imediatamente esta que é a maior falácia construída pelo *marketing* e pelo senso comum, a falácia de que esses trabalhadores são parceiros autônomos, que eles são empreendedores. Se eles fossem autônomos, não apenas recusariam as corridas, mas eles diriam qual é o preço do seu serviço, qual é a taxa justa a ser paga para a plataforma.

O que eu vivi na pele e o que a ciência do direito tem mostrado aí, ao longo dos anos, é que existe sim uma subordinação, como o próprio JR falou aí, anteriormente, e essa subordinação é a do trabalho por aplicativo. Mudou de roupagem: o capataz da fábrica, hoje em dia, foi substituído pelas linhas de um algoritmo, pelo comando de uma inteligência artificial, e essa subordinação, hoje em dia, é chamada de algorítmica, que eu vou chamar, nos meus estudos, de um poder de mando que é tão autoritário, que é também uma espécie de despotismo.

Para a gente compreender a urgência desse debate, senhoras e senhores, a gente precisa olhar para isso em uma escala que seja global.

A Uber, hoje, está presente em mais de 70 países, e o próprio CEO da Uber confirmou um dado de que são mais de 10 milhões de motoristas de aplicativo da Uber no mundo. De acordo com os dados mais recentes da Pnad e do IBGE, o

trabalho mediado por aplicativos deu um salto impressionante no Brasil: 1,7 milhão de trabalhadores plataformizados que têm nisso sua atividade única ou principal - foi um crescimento de 25% em dois anos.

A Uber hoje tem mais de 2 milhões de motoristas de aplicativo cadastrados; o iFood, sozinho, tem mais de 600 mil entregadores cadastrados; e o nosso país, hoje, é a maior base de motoristas da Uber no planeta: quase 18% de todos os motoristas do mundo são brasileiros.

Mesmo assim, nenhuma plataforma se intitula uma plataforma de transporte, uma plataforma de entrega - eu pude fazer essa pesquisa hoje nos *sites* -: são apenas intermediação, são apenas tecnologia.

E como é que o IBGE trata dessa realidade envolvendo esse exército de trabalhadores? A jornada média ultrapassa mais de 46 horas semanais; a taxa de informalidade aí, o que foi dito anteriormente, é avassaladora: mais de 70% dos trabalhadores por aplicativo estão na completa informalidade, não são empregados, não têm PJ, não têm MEI. E isso não é porque eles não querem não; é porque eles não conseguem se formalizar, não conseguem pagar os impostos e as contribuições previdenciárias excedentes.

A grande maioria da categoria trabalha a descoberto: se ele vier a adoecer ou sofrer um acidente pela manhã, quem vai acolhê-lo de tarde ou de noite vai ser a miséria. Isso acontece porque, hoje em dia, nem mesmo o INSS está acolhendo esses trabalhadores.

Empregados? O INSS não os considera como prestadores de serviço para uma empresa que os está contratando - a plataforma digital -, e, para ser enquadrado como contribuinte individual, ele precisaria ter um MEI ou um PJ e fazer os recolhimentos previdenciários do que ele não tem. Então ele vai ser acolhido pelas famílias ou por redes de solidariedade.

Enquanto isso, os lucros das plataformas continuam migrando para o exterior.

Diante dessa estatística e da minha própria vivência na rua, eu trago, assim, a esta Casa três propostas concretas para alguma iniciativa legislativa.

A primeira de todas - e isso já foi dito aqui hoje -: se esse trabalho é livre, o trabalhador não pode ser refém dessa intermediação.

O que é que eu quero dizer com isso? A todo motorista que inicia um trabalho na plataforma tem que ser perguntado: "Você quer ser empregado e ter um pacote de direitos ou você quer ser um autônomo e negociar, caso a caso, uma taxa de reparação?". Não é difícil uma tecnologia implementar essa medida.

Um projeto de lei legítimo deve autorizar ainda e regulamentar essa prestação de serviços de forma direta, permitindo que o motorista atue hoje sem esse pedágio, que é a taxa de comissão compulsória, e essa intermediação, que é abusiva, praticada pelas plataformas digitais. Se é uma livre concorrência e se é autonomia, que são defendidas por essas próprias corporações, o Estado deve assegurar uma infraestrutura tecnológica e regulatória para que esse trabalhador realmente tenha essa liberdade de conexão, quebrando esse monopólio algorítmico. Se houver uma taxa ou uma comissão, ela deve ser negociada com o motorista, caso a caso. E quem quiser trabalhar com a hora certinha, com o salário mínimo, vai ter a sua carteira de trabalho assinada pelas plataformas. Então isso pode ser feito perfeitamente nos aplicativos hoje em dia.

Segunda proposição: tem trabalho, tem que ter direito.

Essa lógica de plataformização, que está se estendendo para vários outros serviços - serviços de saúde, serviços de cuidado, serviços psicológicos -, não pode criar zonas vazias na nossa legislação, na nossa Constituição e no nosso território nacional. Enquanto tiver energia humana sendo dispendida, enquanto tiver um motorista trabalhando de madrugada e alguém ganhando com esse trabalho, esses trabalhadores precisam ter direitos garantidos. E ter direito, senhoras e senhores, não é uma obrigação, não. O nome já diz: é um direito. Eu falo isso porque muitos motoristas vêm me questionar e vêm dizer que não querem ser CLT, mas, independentemente de ele querer ou não, as plataformas, as empresas têm que garantir esses direitos.

Hoje em dia, se um trabalhador tem o direito, ele vai na Justiça do Trabalho e reclama pelos seus direitos. Se esse direito é um benefício, se esse benefício vai ser entregue a esse trabalhador, o trabalhador que quiser se despojar desses direitos faça a devolução para as empresas, para as plataformas. Então, como pesquisador, eu acho que essa regulação não pode chancelar uma terceira via, não pode criar uma categoria de subempregados. Onde há lucro extraído desse trabalho, tem que haver essa proteção, que é do artigo (*Falha no áudio*)...

E a terceira proposição - e já foi dito isso aqui hoje também -: antes do trabalho e antes da renda vem a vida. E esse é o problema mais urgente que a gente está vivenciando hoje aqui no Brasil.

A segurança de quem está nas ruas deve vir em primeiro lugar. A integridade física de motoristas e de entregadores não pode ser tratada pelas empresas apenas como um custo. E, mais do que isso, ela não pode ser invisível. Hoje em dia, as plataformas se recusam a dar as informações sobre acidentes de trabalho, sobre boletins de ocorrência, mas,

contraditoriamente, ironicamente, elas sabem a localização exata de todos os trabalhadores de aplicativo que trabalham hoje no Brasil. Quantos motoristas foram a óbito em serviço no ano passado? Quantos foram vítimas de sequestro? Então é urgente aprovar medidas legislativas que sejam duras e que obriguem essas plataformas a fornecerem essas informações.

Mas também, como já foi dito aqui, é preciso mitigar esses riscos. Capacitação: a gente está transportando vidas, a gente precisa capacitar as pessoas. Os veículos precisam ser vistoriados. Quem é usuário sabe que a precarização também já está acontecendo nos veículos.

Quando eu era motorista de aplicativo, eu fui levar três gerações de mulheres em um posto de saúde. Quando aquelas três mulheres - uma delas recém-nascida - entraram no carro, eu senti o peso e a responsabilidade que é transportar vidas. Eu pensei assim: "Se acontecer um acidente aqui, são três gerações que vão se perder". Então, eu fui dirigindo bem lentamente, com todo o cuidado do mundo, para chegar ao destino daquela viagem.

É preciso a criação de pontos de segurança, pontos de *(Falha no áudio.)* ... zonas de risco, em algumas localidades que são perigosas. Então, se o motorista transporta vidas, e essas vidas às vezes são muitas, são várias gerações envolvidas, é preciso capacitação, é preciso veículos em bom estado, é preciso vistoria, é preciso também que esse veículo seja abastecido.

E aqui eu já me encaminho para o final.

Os dados mais recentes indicam que essa fadiga extrema e essa vulnerabilidade são um fator muito grande de gestão de riscos, de segurança e de falta de saúde desses motoristas e entregadores. Então a questão remuneratória também é central para resolver problemas de segurança e de saúde dessa categoria. Esse valor remuneratório vai permitir resolver, de uma vez por todas, vários problemas. Então um piso mínimo por km, um piso mínimo que seja nacional também é urgente.

Nesse sentido, o tema está sendo pautado hoje no Supremo Tribunal Federal, é o Tema 1.291. O Ministério Público do Trabalho, o Procurador-Geral do Trabalho estão atentos e estão preocupados com o sofrimento dessas categorias. A gente percebe que houve essa inovação por parte da Convenção 193 da OIT.

Já realmente finalizando aqui, o direito do trabalho, as nossas leis sempre conviveram com inovações tecnológicas. Então as nossas leis sempre souberam se adaptar e dar conta das inovações tecnológicas desde a nossa revolução industrial. Agora não vai ser diferente. O que a gente quer é apenas reequilibrar essas forças que estão envolvidas hoje em dia. Então, antes de tudo, existe a vida de um cidadão brasileiro, que merece uma proteção da lei que seja integral. A gente não quer a expulsão de plataformas do país, a gente não quer que ninguém vá à falência, mas a gente tem certeza de que, com a lucratividade que essas plataformas têm hoje no Brasil, é perfeitamente possível assegurar a dignidade a motoristas *(Falha no áudio.)*... da lei.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Nós que agradecemos, Dr. Ilan. O senhor foi muito assertivo na sua fala aqui.

Obrigada pelas sugestões. A nossa equipe depois vai entrar em contato com o senhor, mas obrigada pela sua participação e por disponibilizar esse tempo para tratar desse tema tão importante, tão acessível para nós.

Eu vou passar a palavra agora... Eu vou alternar, vou passar a palavra agora para o Devanir Silva, que é da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar (Abrapp).

O SR. DEVANIR SILVA (Para expor.) - Muito obrigado, Senadora.

Quero parabenizá-la por essa iniciativa muito importante aqui, para que a gente tenha dignidade para as pessoas, a inclusão das pessoas.

Cumprimento os colegas de mesa e cumprimento os presentes.

Eu ouvi dizer aqui que os motoristas, os trabalhadores não querem ser celetistas, mas a gente tem que ter uma realidade... Eu espero não chocar, mas nós temos hoje um modelo previdenciário no Brasil de um país que não existe mais. É um país, é um modelo previdenciário em que se fala em regularidade de emprego, contribuições regulares... Nós não temos mais isso. Nós estamos falando de 2 milhões de profissionais aqui, dos profissionais de plataforma, mas 50% da força de trabalho do Brasil estão na mesma condição. Eu chamo de "exército dos invisíveis", que, se nós não tivermos uma proposta de inclusão, será o "exército dos excluídos" de amanhã. Vão bater, sabe onde, Senadora? Lá no BPC. O BPC é pobreza, e não é isso que a gente quer para os trabalhadores.

Eu venho aqui representando a Abrapp e quero trazer uma proposta que não pretende ser substitutiva, não; ela precisa de ser encarada como alternativa. Nós temos um modelo no Brasil que funciona há quase 50 anos, e aqui...

Eu não sei para onde eu tenho... Está pulando aqui. Aí.

Esses são os nossos números, hoje, de uma previdência complementar que não tem finalidade lucrativa, não tem atividade empresarial, não é ligada a banco, é formada por trabalhadores. Já são praticamente 9 milhões de pessoas impactadas, 3 milhões de contribuintes, 950 mil que já participam disso, e familiares, 4 milhões. Pagamos benefícios de R\$104 bilhões todos os anos, para um patrimônio de R\$1,4 trilhão.

Por que eu trago isso aqui? É um dever, até como brasileiro, mostrar que nós temos alternativas que podem se somar e tirar as pessoas... dar dignidade para as pessoas, para que exerçam a plenitude da cidadania. E é um sistema que vem entregando! Essa é a nossa rentabilidade ao longo do tempo, e a gente sempre faz isso aqui: nos últimos 20 anos, entregamos 900% de rentabilidade para esses participantes desses fundos.

Eu digo aqui que a gente tem que ter em mente que nós temos um sistema que não tem finalidade lucrativa. Ele não tem finalidade lucrativa, ou seja, tudo que é produzido é para o trabalhador, quem faz a gestão é o trabalhador, e o compromisso é o pagamento de benefícios. Nós não emitimos nota fiscal, não temos nenhuma atividade que não seja o nosso compromisso fundamental de pagar esse benefício. E fazemos isso há praticamente 50 anos. Nós estamos na ordem social, no art. 202 da Constituição. Então, é um sistema que também forma poupança estável de longo prazo para o país.

Quando eu estava discutindo isso... Nós tivemos uma experiência interessante com os indianos. A Índia tem 69 milhões de pessoas cobertas por um projeto que a gente pretende apresentar aqui, que é o chamado projeto das micropensões. O que é isso? São contribuições que são vinculadas, e no nosso caso aqui é ao CPF da pessoa, então ele pode estar em qualquer lugar, ele não precisa ter nenhum vínculo trabalhista - aliás, não é isso que nós queremos. Ele teria a oportunidade de, com uma pequena contribuição dele e da plataforma - e também não é nada obrigatório -, poder formar um patrimônio previdenciário. Por que não? Há condição de fazer isso, não é? Isso nós vamos apresentar de uma maneira mais didática aqui, em um vídeo nosso.

Hoje nós temos este tipo de problema: trabalhadores autônomos, sem vínculo empregatício, jornadas irregulares, como foi bem dito aqui. Trabalham 15 horas por dia, dormem muito pouco, e estão lá... Qual é o futuro dessas pessoas? É nisso que a gente tem que pensar. Senadora, quando me falam "olha, vamos ter reforma da previdência", eu já fico preocupado com isso. A gente não precisa disso.

A SRA. LEILA BARROS (Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF. *Fora do microfone.*) - Votei contra isso.

O SR. DEVANIR SILVA - A gente precisa ter uma revisão com a ideia da inclusão das pessoas, não é? Nós temos que incluir, se o modelo é esse...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DEVANIR SILVA - Exatamente. Então, é a possibilidade de aportes esporádicos; é inspirado em modelos já bem-sucedidos lá na Índia, no Quênia, na Colômbia.

Eu queria aproveitar esses minutos aqui e pedir ao pessoal que passasse um vídeo de três minutinhos, até para ganhar tempo aqui, que eu acho que vai ficar mais didático.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. DEVANIR SILVA - É isso. O que a gente gostaria de deixar como mensagem é que esta é uma proposta que nós podemos, temos condição de fazer, temos condição de oferecer. E a gestão pode ser feita por uma das 264 entidades que existem no Brasil hoje que não têm essa finalidade lucrativa, ou pode-se criar entidades específicas para fazer a gestão desse patrimônio.

E o que é mais importante, eu vejo assim: existe uma possibilidade de, a cada período, que pode ser definido, se eu preciso sacar uma renda continuada depois de cinco anos, poder ser feito isso. Se eu preciso sacar para trocar a minha moto, eu preciso fazer isso.

E, para essa apólice de seguro que é vinculada, Senadora, nós precisamos só de duas coisas - e isso está lá no PLP 152...

(Soa a campanha.)

O SR. DEVANIR SILVA - Primeiro, é que não tenha a relação trabalhista, isso é importante; e, segundo, que tenha o diferimento tributário, como já tem hoje para esses planos. Por que é importante isso? Porque o seguro vai ficar mais barato, a capitalização será maior. Então, a capitalização será em favor do trabalhador.

A Abrapp está à disposição. Nós temos um histórico de entrega e gostaríamos de participar desse debate e oferecer a oportunidade de mais brasileiros participarem também dessa previdência complementar.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada pela participação e pelas ideias, Devanir Silva, que é da Associação Brasileira das Entidades Fechadas de Previdência Complementar (Abrapp). Grata pela participação.

Vou passar a palavra agora para a Profa. Nivea Maria Souto Maior, que é da Universidade Federal de Pernambuco.

Seja muito bem-vinda, Professora.

A SRA. NIVEA MARIA SANTOS SOUTO MAIOR (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muito obrigada. Boa tarde.

Cumprimento cordialmente a mesa que conduz os trabalhos desta audiência. Saúdo a Exma. Sra. Senadora Leila Barros, principalmente por sua iniciativa desta audiência, representantes de instituições, lideranças de movimentos e todos os participantes que estão presentes neste importante momento de diálogo público.

Nos oito minutos que me foram reservados, eu pretendo contribuir na construção da regulação de garantias sociais aos mais de 2 milhões de trabalhadores controlados e não intermediados por empresas e plataformas digitais. Essa categoria já aguarda há dez anos o seu reconhecimento como classe perante o Estado. E eu já ousou divergir de algumas falas que dizem que o trabalho uberizado é uma saída do desemprego e, ao permanecer na informalidade, estamos na lógica do menos ruim. Quando o Parlamento silencia por muito tempo, outros Poderes são chamados a decidir, mas ainda há tempo para que a resposta venha dessa Casa Legislativa.

Vou compartilhar aqui alguns eslaides para que minha fala fique mais elucidativa. (*Pausa.*)

Eu falo hoje enquanto pesquisadora e professora de direito do trabalho e de direito previdenciário. Na minha tese de doutorado, eu estudei 19 países que já regularizaram a situação desses trabalhadores plataformizados, como analisei 177 projetos de lei que tramitaram de 2015 a fevereiro de 2025.

Quero, primeiro, evidenciar que o tema principal desta audiência não se resume a motoristas e entregadores. Hoje há uma tendência de quase toda a classe trabalhadora vir a ser plataformizada. Assim, nenhum projeto de lei pode engessar a natureza dessa relação de trabalho, pois atualmente existem mais de 1,5 mil plataformas digitais de serviço; entre elas, 700 plataformas só de transporte de passageiros. Então, nesses modelos de negócio varia muito o nível de dependência.

Assim, para tentar propor algum projeto de lei aqui no Brasil, o ponto de partida tem que ser o que aconteceu com o restante do mundo. A maioria dos países já regularizaram, já regularam essa espécie de trabalho.

Na minha análise, os 19 países, além da União Europeia, que é composta por 27 países, mais da metade optaram que o modelo de negócio do trabalho plataformizado é, sim, uma relação de emprego, existe subordinação e controle, como, por exemplo, Espanha, Portugal, França, Alemanha, Holanda, Suíça. Veja que a Holanda é o *hub* europeu da Uber, e nem por isso a Uber finalizou suas atividades neste país. Um terço desses países analisados não colocou nem como autônomo nem como empregado, colocou como uma terceira via, uma relação atípica. Alguns direitos vindo da CLT, mas outros já colocando uma flexibilidade, e tão somente quatro países optaram por uma relação autônoma. Essa relação, em vez de ser legislada por uma CLT ou uma legislação trabalhista, seria um CDC, um Código de Defesa do Consumidor. Mas ali o acesso às políticas públicas não se dá via assalariamento. Então eu digo com muita firmeza, muita segurança, que o Brasil está, sim, na contramão do mundo.

Aqui na América Latina, eu dou especial atenção a quatro países em que já há uma legislação, inclusive no Chile, desde 2022. Lá existem sistemas híbridos. É possível haver autônomos e empregados dentro da mesma plataforma. Mas, quando o aspecto é previdência, a empresa plataforma sempre vai ser equiparada a empregador.

No México, desde dezembro de 2024, houve a integração de mais de 1,2 milhão de mexicanos no sistema de previdência. E veja que quando é o tema risco de trabalhos, enfermidades, maternidades, a plataforma digital assume, sim, a contribuição patronal desses trabalhadores. Temos o Uruguai também. A Colômbia, que foi mencionada justamente pelo Dr. Devanir, da Abrapp. Lá, na previdência pública desses trabalhadores há um cofinanciamento, em que 60% dessa contribuição é pela empresa plataforma e 40% é dos trabalhadores. E aqui o órgão maior do Direito Internacional do Trabalho, que é a OIT, fez, sim, uma convenção recentemente, no dia 11 de junho, em que de fato não resolve a discussão entre empregado e autônomo.

Vou deixar essa discussão maior para o Dr. Vinícius, que é o representante da OIT, que vai me suceder na minha fala, mas eu quero deixar claro duas falas. A primeira é que, apesar de ela não resolver essa discussão de se é autônomo ou empregado, ela resolve algo mais importante, em que ela diz que o país que optar por um trabalhador autônomo não pode

extirpá-lo de garantias fundamentais básicas, não pode conferir uma proteção social inferior. Então aqui eu não falo mais de CLT, eu falo de Constituição Federal, eu falo de art. 7º, em que é coberta toda a classe trabalhadora por um patamar mínimo civilizatório.

Como eu falei na minha tese de doutorado, eu fiz o levantamento desses projetos de lei, em que a gente viu que tanto no PLP-12, de iniciativa do Poder Executivo, quanto no PLP-152, que eu tive a oportunidade de abordar na audiência pública, não se obteve um consenso. Então nós vamos observar que esse impasse regulatório é muito mais político do que técnico. E mais: entre 177 projetos de lei, apenas 8% fizeram a proposição de CLT. Em contrapartida, houve uma aderência maior dos Parlamentares, inclusive dos Senadores. Desses 177 projetos de lei, nós teremos 13 projetos de iniciativa do Senado, apesar da sua atividade típica ser de uma Casa revisora; será um trabalho atípico.

Então, que haja um marco regulatório de uma lei própria, sem ser CLT, mas também que não seja um trabalho autônomo. Quando, por exemplo, o Dr. André Porto falou que os motoristas não querem ser CLT, talvez nem eles mesmos entendam qual é o sentido de uma CLT.

E aqui também a gente vai ver a situação do Brasil. A situação do Brasil, em dados estatísticos, é um cenário de imprevidência. Aproximadamente 60% dos motoristas e entregadores já sofreram acidentes, três a cada dez entregadores passaram insegurança alimentar. Isso significa fome. Noventa por cento deles não possuem, plano de saúde e 92% deles estão endividados.

Que autonomia é essa de pessoas acidentadas e endividadas e que, por muitas das vezes, nem sequer contribuem? Porque a única lei vigente aqui no Brasil é a 13.640 e ela diz que motoristas são contribuintes individuais, trabalhadores por conta própria. E aí o que acontece? Um alto endividamento. Apenas 35% deles estão adimplentes. O restante está à margem da assistência social, do Sistema Único de Saúde, dos cofres públicos.

E aqui eu mostro, na Convenção 193, que o art. 12 dessa Convenção vem dizendo que cada país deve adotar medidas favoráveis à seguridade social em condições não menos favoráveis à classificação de situação de emprego. Inclusive, o contribuinte individual não teria direito ao auxílio acidente, mesmo que seja uma categoria de uma atividade altamente perigosa.

Então, os caminhos possíveis que eu sugiro, se não formos seguir pelo caminho técnico de adoção da CLT, que seja uma sexta categoria de segurado obrigatório do INSS.

E aqui eu termino minha fala, dizendo que é hora de o Governo e de as plataformas assumirem suas responsabilidades. Agora, em 2026, passamos do marco de 200 projetos de lei há mais de dez anos. Então, o tempo de indefinição tem que acabar.

Agradeço, mais uma vez, pela escuta atenta e pela oportunidade do debate.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Nós é que agradecemos, Professora.

Grata pela participação e por todo esse mapa geral da situação e da realidade dos nossos motoristas por aplicativo.

Muito obrigada. E pelas sugestões que foram dadas. Certamente, a equipe aqui vai entrar em contato com a senhora. Nós faremos mais audiências a respeito.

Muito obrigada.

Eu vou passar a palavra agora para o Jair Gomes de Almeida, que é da Aliança Nacional dos Motoristas.

Bora lá.

O SR. JAIR GOMES DE ALMEIDA (Para expor.) - Senadora, já é a segunda vez que estamos aqui depois de um ano, mas, antes de mais nada, eu queria deixar bem claro e registrado que nós já vimos conversando há algum tempo. A senhora tem recebido todas as informações, o gabinete, através do Renato e de todos do seu gabinete, tem recebido a gente com muita frequência.

Antes de mais nada, boa tarde, Sra. Presidente Senadora Leila Barros.

Cumprimento os Srs. Senadores, Deputados, representantes do Governo Federal, do Ministério Público, da Organização Internacional do Trabalho, das plataformas digitais, das entidades e dos trabalhadores, especialmente todos os presentes. É uma honra representar a Aliança Nacional dos Motoristas nesta audiência pública.

Antes de qualquer discussão jurídica ou econômica, quero lembrar uma realidade. Por trás de cada aplicativo existe um pai, existe uma mãe, existe um jovem que está pagando sua faculdade, existem trabalhadores que perderam seu emprego

formal e encontraram no aplicativo a única oportunidade de se sustentar e à sua família, muitos deles vindo por uma falsa ilusão de acreditar que eram realmente empreendedores.

Milhões de brasileiros movimentam diariamente a economia nacional através das plataformas digitais, são elas que garantem a mobilidade das cidades, atendem passageiros, transportam alimentos, medicamentos, mantêm diversos setores da economia funcionando. Esses trabalhadores não pedem privilégios; pedem respeito, pedem previsibilidade, inclusive na retirada de um carro, quando, em menos de dois anos, eles perdem, porque as plataformas resolvem substituir, não sabemos se por jogo de interesses ou apenas por negociações, mas o que interessa é que vários desses trabalhadores fazem investimentos e, muitas das vezes, ficam aí travados num veículo, muitas das vezes financiado em até mais de 48 meses. Esses trabalhadores pedem respeito, pedem previsibilidade, pedem segurança, pedem que sejam ouvidos antes de qualquer decisão que seja tomada sobre suas vidas. A Aliança Nacional dos Motoristas acredita que o Brasil precisa construir um marco regulatório moderno, equilibrado e com base no diálogo.

Não estamos aqui para impedir a inovação, não estamos aqui para achar ou acabar com as plataformas. As plataformas fazem parte da nova economia, mas inovação não pode significar ausência de regras, tecnologia não pode justificar as relações opacas. Nenhum trabalhador pode depender de decisões tomadas por algoritmos que ninguém conhece, que ninguém vê - ninguém vê.

Hoje milhões de motoristas são bloqueados sem claramente ter os seus motivos. Eu vi casos de vários pais de famílias atentarem contra a sua própria vida pelo desespero de perder uma conta, de não saber como pagar uma bíblia que estava debaixo do braço. Não sabem como exatamente as corridas são distribuídas, não compreendem como funcionam as suas tarifas, não conseguem verificar como é calculada sua remuneração, nem conhecem, de forma transparente, qualquer percentual que permanece com as plataformas em cada viagem. Ninguém sabe o seu valor, nós não temos valor, simplesmente as plataformas que decidem aquilo que vamos levar para casa.

Vivemos um momento em que empresas, em 12 cidades do nosso país, lançaram produtos como o passe para trabalhadores que tenham que pagar 24 horas de trabalho. E aí eu questiono neste momento o Sr. Rodrigo Marinho, que não está presente, mas faço a seguinte pergunta: é melhor trabalhar do que ter qualquer coisa, como também é melhor comer lixo do que passar fome? Essa é a realidade.

Infelizmente as empresas estão avançando nessa situação do Uber taxa zero. Eu estou recebendo relato agora de Criciúma, há poucos minutos, que os valores estão avançando, mas elas anunciaram que seria apenas em 12 cidades; a 99 em 20 cidades; e agora já estão expandindo por todo o país.

Essa liberdade no acesso à plataforma realiza nova regra, comprar 24 horas e receber 12 horas diretas; mas as próprias leis federais que abrangem os caminhoneiros, a Lei 13.103, e a Lei 12.608, dizem que nenhum trabalhador pode trabalhar mais do que dez horas corridas, tendo até duas horas de hora extra. As plataformas permitem que o motorista trabalhe por um dia, dois dias, três dias, mas na hora em que elas têm que cobrar dos motoristas ou dos motoentregadores - que devem chegar, logo na sequência -, aí elas vão estipular que vão ser corridas e vendendo 24 horas.

Também precisamos discutir a remuneração. Não existe nenhum tipo de categoria - seja motorista, seja motoentregador, seja qualquer atividade - que não tenha uma remuneração. As plataformas não podem, de forma nenhuma, travar o nosso recurso. Nenhum modelo econômico é sustentável quando obriga uma pessoa a permanecer conectada durante 12 horas, 14 horas para alcançar uma renda suficiente para sobreviver - é sobreviver.

É possível construir mecanismos de proteção social, previdência, cobertura contra acidentes e proteção em casos de incapacitação sem destruir a autonomia de muitos dos trabalhadores. Autonomia e proteção não são conceitos incompatíveis, podem caminhar juntos, mas gostaria de fazer uma provocação respeitosa a esta Comissão: falamos muito sobre responsabilidade das plataformas - e devemos continuar falando -, mas precisamos discutir também a responsabilidade do poder público.

Desde a Lei 13.640, de 2018, diversos municípios brasileiros e o Distrito Federal passaram a arrecadar recursos decorrentes da utilização intensiva do sistema viário pelos valores dos trabalhadores do transporte por aplicativo, conhecida como taxa de utilização da malha viária. A pergunta que os motoristas não fazem: para onde foram os meus R\$40 que são arrecadados desde 2021, aqui do GDF, e desde 2018, com a implementação dessa lei? Onde números são publicados, existe prestação de contas, existe um portal nacional de transparência, existe um controle social sobre esse recurso, porque quem gera essa arrecadação são os motoristas e os usuários; mas pouco se sabe quanto entra nos cofres públicos, principalmente onde o dinheiro está sendo...

Existe uma cobrança relacionada ao transporte por aplicativo defendendo esses recursos, e também a destinação de regras claras e públicas: quem financia um programa... permanece a segurança de motoristas e passageiros? Quem amplia sistemas de monitoramento e integração das forças de segurança? Quem fornece programas Vigia Mais e outras iniciativas

semelhantes? Quem permite a criação de pontos de apoio e estruturas adequadas ao poder público? Onde as empresas entram neste momento? Quem apoia ações voltadas à saúde física e mental desses trabalhadores - vários deles passando por distúrbios mentais? Como é que você me coloca um motorista que não consegue se controlar, com problemas difíceis - mentais, familiares e econômicos - ao transportar uma pessoa?

(Soa a campanha.)

A transparência não pode ser exigida apenas das plataformas. Elas devem ser obrigadas a permanecer... poder público. Por isso, propomos ao Congresso discussões, criação regulamentar nacional... uberização do sistema viário com uma publicação anual de informação. Quanto cada município arrecadou? Qual o percentual cobrado? Onde os recursos foram aplicados? Quanto foi investido em segurança e quanto foi destinado à mobilidade urbana? Em quanto foi ampliada a formação e a valorização desses trabalhadores? Essa transparência fortalece a confirmação da sociedade, permite que recursos retornem efetivamente para ajudar a produzir...

Na área de segurança, não podemos mais tratar a violência contra motoristas e entregadores como algo normal. Todos os dias saem de casa trabalhadores que são expostos a assaltos, golpes, sequestros, roubos de veículos, agressões e, infelizmente, homicídios. No ano passado, em Brasília, nós tivemos uma motorista que foi executada dentro do próprio carro.

Mas as redes sociais, a mídia não divulga isso. Nós sabemos disso através de centenas de grupos de WhatsApp em que estamos participando e é desses grupos de WhatsApp que nós levamos as informações. É a partir desses grupos de WhatsApp que levamos todas as informações, inclusive para a Secretaria-Geral, a qual parabeno por estar recebendo isso, e tentando ampliar, principalmente, um programa que foi conduzido pelo Ministro Boulos. Nós deixamos de ser invisíveis, porque, a partir desse Governo, estamos sendo reconhecidos como trabalhadores de fato.

Cada motorista, cada veículo roubado significa perda de um instrumento de trabalho. Proteger o motorista é proteger também o passageiro. Por isso, defendemos maior integração entre as plataformas, forças de segurança e órgãos públicos, defendendo o Protocolo Nacional de Emergência, melhor verificação dos usuários, compartilhamento responsável de informações para investigação criminal e tecnologia.

A política pública permanece voltada à segurança de todos.

Senadora Leila Barros, esta audiência não deve terminar apenas num conjunto de boas intenções. Ela pode marcar o início de uma nova etapa para trabalhadores de aplicativos. Uma etapa baseada em diálogo, em transparência, em responsabilidade compartilhada, em inovação, em justiça social.

A Aliança Nacional dos Motoristas coloca-se à disposição desta Comissão para a construção desse novo marco.

Queremos um Brasil em que os trabalhadores, usuários, plataformas e poder público compartilhem direitos e deveres e responsabilidades, porque um país que valoriza quem trabalha, constrói o futuro para o melhor de todos.

(Manifestação de emoção.)

Senadora, a senhora sabe o tanto que eu sou sentimental. Eu conversei com vários colegas e essa aqui não é a minha escrita. É a leitura de motoristas de grupos de WhatsApp, das pessoas da Aliança e das pessoas que se perderam no decorrer do nosso caminho como motoristas. Pais e mães que perdemos em todo esse país e nós não tivemos resposta das plataformas, a não ser um pagamento de R\$100 mil que mal cobre o valor da nossa ferramenta.

(Soa a campanha.)

O SR. JAIR GOMES DE ALMEIDA - Então, eu queria concluir aqui agradecendo mais uma vez a todos.

A minha última fala é um agradecimento final e especial, se possível: incluir Deus, minha esposa, meus filhos, principalmente Leonardo, que, em 2018, quando eu entrei nesse movimento, queria ser motorista por aplicativo. Eu falei: "Você vai estudar. Enquanto não tiver uma regulamentação para essa atividade, eu não vou permitir você vir para isso". *(Manifestação de emoção.)*

Graças a Deus, através do Prouni, ele está no quarto semestre da UnB de ciências da informação.

Hoje eu continuei, porque a dependência psicológica ataca, agride, condena. Conheço pais e mães, tive problemas familiares nos quais eu tive que morar dentro do aeroporto, dormir dentro de carro, e nessa situação eu acompanho vários outros colegas. Eu não quero que isso continue acontecendo, como também não quero que essas empresas vão embora do país. Eu quero que elas ganhem o lucro delas, mas que elas sejam justas para esses trabalhadores, que carregam, de fato, a economia deste país.

Para concluir, eu queria agradecer...

(Soa a campanha.)

O SR. JAIR GOMES DE ALMEIDA - ... à Ricarda, que tem aguentado; ao Renato; até à sua atendente do cafezinho, que recebe não só a gente, como recebeu a Aliança; e a todas as pessoas que estão no seu gabinete, do gabinete da senhora, Senadora; à Sra. Senadora Leila; ao Ministério Público do Trabalho, à referência do Dr. Ilan, que é um Professor de todos nós, que está sempre discutindo, debatendo e trazendo informações, abandonou o seu gabinete para trabalhar como motorista durante quatro meses.

Queria agradecer à Dra. Nívea Maria por estar sempre trazendo informações para a gente de tudo, sempre pronta e à disposição, uma das melhores especialistas do trabalho uberizado, que leu mais de 200 projetos de lei.

Queria agradecer também à Aliança Nacional, por mais importância, aos motoristas que acreditam e que saíram nas ruas para lutar pela retirada do PL 152; mas, sim, para receber um valor justo, que foi retirado do projeto de lei dos motoentregadores, através do Ministro Boulos, no qual uma corrida de até 4km custaria R\$10, uma tarifa mínima, na qual se abriu uma esperança para os motoristas. E hoje nós não temos, depois de o *(Manifestação de emoção.)* Deputado Hugo Motta ter recebido o CEO da Uber no dia 19 de maio aqui, em Brasília, e enterrou o projeto definitivamente e abandonou. Nós ficamos sem uma regulação para a nossa atividade.

Perdoem-me, pessoal. A Senadora já me conhece, faço parte do time dela com muito orgulho. *(Manifestação de emoção.)*

Espero-a novamente aqui, por mais oito anos, para poder ajudar a todos nós.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Grata pelo seu depoimento, Jair, pela sua força.

Eu vou passar a palavra aqui ao Sr. Rodrigo Fernandes Afonso, que é o Diretor-Executivo da Ação da Cidadania. *(Pausa.)*

O SR. RODRIGO FERNANDES AFONSO (Para expor.) - Senadora Leila Barros, muito obrigado pelo convite, por este espaço incrível de debate. Acho muito importante que a sociedade civil participe, junto com diversos atores do setor privado, do Governo, para a gente poder ouvir e falar mais a fundo sobre esse tema, a Ação da Cidadania.

Sou o Kiko Afonso, sou o Diretor-Executivo da Ação da Cidadania - ONG, para quem não conhece, fundada pelo sociólogo Herbert de Souza, o Betinho, há 33 anos já, agora, este ano completados. É uma das ONGs mais importantes do país e que trabalha muito ligada à questão da segurança alimentar, mas que tem uma ampliação da sua atuação, há muito tempo, para a questão, além da ajuda humanitária - em que a gente é muito conhecido pela frase do Betinho, "Quem tem fome, tem pressa", a gente distribui alimento e faz uma série de atuações em relação a fazer chegar alimento para as pessoas -, a gente também trabalha muito na questão da política pública, em que a gente tem essa frase do Betinho, que é muito simbólica, de que "a alma da fome é política".

Então, para nós, essa é uma inspiração muito grande e uma clareza muito grande de que a fome é uma decisão política; ela não é fruto de clima, ela não é fruto de uma deficiência do mercado, ela é fruto de uma decisão política, de uma regulação. E é o que a gente está enfrentando aqui hoje; claramente, é um problema nesse sentido.

Bom, a nossa atuação de base colocou a gente frente a frente com os entregadores de aplicativo do Rio de Janeiro. A gente tem a nossa sede no Rio de Janeiro, apesar de atuar no Brasil inteiro. Nós, que distribuímos comida há três décadas, começamos a perceber algo muito perturbador: o trabalhador que carrega a comida dos outros nas costas, muitas vezes, não tem comida na própria mesa. A gente tinha a percepção, mas a gente não tinha os dados; por isso, em parceria com pesquisadoras da UFRJ, do núcleo Josué de Castro, a Profa. Daniela Frozi e a Thais Lemos, a gente acompanhou durante meses a rotina desses trabalhadores em diferentes pontos do Rio de Janeiro e São Paulo, que são os dois maiores centros de trabalho e concentração desses trabalhadores.

Importante dizer que até vi algumas pesquisas aqui, a Doutora, anteriormente, fez uma apresentação - a Nívea, a Dra. Nívea -, um dos dados é da pesquisa da Ação da Cidadania que a gente fez, e eu vou mostrar um pouco desses dados agora. Mas é importante ressaltar que, antes da nossa pesquisa, as únicas pesquisas que tinham sido feitas foram feitas pela Mob Tech, que é a organização que representa as empresas. Curiosamente, eles chegavam a dados diferentes dos nossos; mas, felizmente, a nossa pesquisa, além de ter sido uma pesquisa muito profunda e direta com os trabalhadores, com dados reais de ponta, de território, e depois de muito as plataformas a questionarem, foi corroborada simplesmente pelo IBGE - que fez uma pesquisa a seguir, cujos dados bateram exatamente com tudo o que a gente tinha feito.

Então, os dados que eu vou mostrar aqui são dados reais, são dados que foram muito bem balizados e levantados, com uma margem de erro de menos de 3% - muito melhor que muitas pesquisas eleitorais que são feitas aí no mercado.

O primeiro dado que nos choca e nos deixa absolutamente assustados é que 3 em cada 10 entregadores de aplicativo - esses que a gente pede para levar a nossa comida -, a cada dez vezes em que chega um entregador na sua casa, três deles estão em insegurança alimentar. Se a gente olhar a média nacional, só - só não, né? - 9,4% da população brasileira está em insegurança alimentar. Quando a gente olha a dos entregadores, são 3,5%, ou seja, a condição dos entregadores de aplicativo é pior do que a da média nacional num grau de quase 4%.

Bom, 69,3%, ou seja, quase 70% da base de entregadores ganha menos de um salário mínimo, em contradição com os números divulgados pelas plataformas. E 56,7% trabalham todos os dias da semana. Quase 60% trabalham de domingo a domingo, sem feriado, e quase 60% também trabalham mais de nove horas por dia.

Eu fico me perguntando: empreendedor não fica com fome trabalhando nove horas por dia e sete dias por semana. Isso não é empreendedor. Quando a gente olha a rede de proteção, e acho que a gente viu muitas pessoas falando aqui, a nossa pesquisa revela - e inclusive foi esse o dado da Dra. Nivia: 72% fora da previdência, 41% já sofreram acidentes de trabalho, sobrecarregando o SUS.

Como eu falei para a senhora aqui enquanto isso era falado, hoje, se você vai ao SUS, nas emergências dos hospitais, a grande maioria dos atendimentos de emergência são de acidentes de moto, causados pela pressa dos motociclistas para cumprirem as metas que as plataformas de aplicativo colocam para eles. Surpreendentemente, as plataformas não divulgam esses dados. A gente sabe por quê, porque está aí claramente mostrado.

Mais de 90% não tem seguro de vida, mais de 90% não tem seguro de saúde, 67,6% não tem seguro do veículo, sendo que boa parte usa bicicleta, especialmente no Rio de Janeiro, em contraponto com São Paulo - é muito mais gente de bicicleta do que de moto, porque a pobreza é maior no Rio do que em São Paulo -, e 93,4% não tem seguro do celular, que é a ferramenta essencial para dar dinheiro para a plataforma. Ou seja, é uma bomba relógio social que vai explodir no colo do Brasil, do país em 20 anos.

Enquanto isso, quando a gente olha o outro lado, alguém podia contestar e falar: "Bom, esse setor é jovem. As margens são apertadas". A gente ouve muito isso, as empresas falando: "Não, a gente trabalha com margens muito apertadas. É muito difícil dar um aumento". Quando falam de base de R\$10, falam: "Nossa, isso vai quebrar a empresa"!

Então, vamos dar uma olhada nesses números.

Do outro lado do balcão, a gente vê a Prosus, que é a controladora do iFood, controladora da Decolar, controladora de diversas empresas, que é o retrato das outras grandes plataformas. E esses dados são dados revelados com muita alegria e muita divulgação nas mídias sociais dos próprios diretores. O Fábio, que era o Presidente do iFood e agora é Diretor do iFood...

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO FERNANDES AFONSO - ... o próprio CEO do iFood mostram claramente e dizem esses números como se fossem coisas incríveis.

Então, a gente tem aqui uma receita do grupo de quase US\$9,7 bilhões; um lucro operacional do ecossistema que subiu 84% do ano passado para este; US\$1,5 bilhão de caixa livre, um recorde histórico da empresa divulgado este ano; só o iFood gerou R\$10,1 bilhões nesse último ano, com um crescimento de quase 30%; R\$2,2 bilhões é o Ebitda do iFood - para quem não sabe, isso é todo o lucro antes dos impostos; e R\$150 bilhões movimentados em pedidos.

Então, esse não é um setor que não pode pagar. É um setor que escolheu não pagar. Está muito claro que dinheiro não falta.

Agora, eles falam: "Não tem de onde tirar. O dinheiro está na...". E onde está esse dinheiro?

Eu fiz um levantamento bem rápido aqui para mostrar que, só na TV e na Avenida, neste ano de Copa, Carnaval, o iFood conseguiu gastar R\$99 milhões patrocinando o BBB; R\$185 milhões na cota da CazéTV, fora o patrocínio da Seleção Brasileira, que gera algumas centenas de milhões de reais; mais de 20% de crescimento no Carnaval de São Paulo, Rio, Salvador; e o quarto ano que é o patrocinador único do camarote, do Expresso 2222.

A gente percebe que, quando eles falam que o lucro não existe, aquele dado final do Ebitda dá 27%. A Prosus, que é investidora, diz o seguinte: a gente vai reduzir o tamanho do nosso lucro por quê? Não é porque esse lucro eles vão investir nas pessoas, eles vão investir em outros negócios dentro do próprio iFood. Então, o que eles fazem? Eles pegam o lucro que eles tiveram além do lucro divulgado e pegam parte desse valor para criar...

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO FERNANDES AFONSO - ... novos negócios dentro do iFood, para poder gerar novos modelos de rentabilidade. Então, o que a gente percebe é que o lucro divulgado é o que sobra depois de todas as escolhas que

as empresas fizeram para crescer os seus próprios negócios em outras linhas, em outros modelos de negócio. Então, o dinheiro existe, a prioridade é que não existe.

A gente já viu isso aqui. O *chip* do celular, o iFood conseguiu criar, explorar um problema que era: o trabalhador não recebe esse *chip*. O que o iFood fez? Vamos dar o *chip*? Não, vamos criar um *chip* no qual a gente vai cobrar desse trabalhador R\$25 para que eles possam ganhar dinheiro também nessa exploração do trabalho do entregador.

Aí eles dizem: "Ah, mas a gente dá de graça". Dá para uma elite desses trabalhadores, um percentual muito pequeno, que são os entregadores que geram muita receita para eles. Todos os outros têm que pagar esses R\$25 se quiserem ter acesso a esse plano. Ou seja, eles criam receita no problema que eles criam.

Seguros e serviços. Tem hoje uma plataforma chamada iFood Pago, e também uma iFood de empréstimos, que empresta dinheiro para os restaurantes e, certamente, em algum momento, vai começar a emprestar dinheiro para os entregadores. Em outros países, a dívida desses entregadores passou de 700% da renda capaz de eles conseguirem arrecadar, em outros países. Por quê? Eles vão se endividando. Agora, tem um pequeno problema: o dinheiro que eles recebem vem dessa mesma plataforma, então ele é descontado na raiz. Então, o trabalhador trabalha o mês inteiro e não recebe nada, porque ele já é descontado desse valor antes de receber.

A gente vê que... Para mim, isso é um problema, a gente até tem o Governo aqui representado e eu acho que tem um esforço enorme do Governo de tentar achar uma solução para um problema que está posto e que tem um *lobby* enorme obviamente das plataformas para que essa negociação não aconteça.

A grande verdade é que a demora da negociação...

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO FERNANDES AFONSO - Eu vou ter pesadelos com esses 60 segundos. *(Risos.)*

A grande verdade é que a única parte que ganha com a não aprovação de uma regulação são as plataformas. O Governo não ganha, a sociedade não ganha e o trabalhador não ganha. Quando a Amobitec e as plataformas dizem que não chegaram a um consenso, é porque elas se levantaram da mesa, foram embora e não negociaram. A grande verdade é que elas não negociam, e aí a gente sabe muito bem, no Camarote 2222, quem são, quem frequenta lá para poder ter essa aprovação barrada no Congresso e no Senado.

Então, o que a gente vê é que o Governo no futuro tem um problema enorme. O SUS hoje já cobre todo o problema daqueles 41% dos acidentes. O BPC e o INSS cobrem todos esses trabalhadores que vão, lá no futuro, precisar sobreviver, e o Governo vai bancar isso.

E a infraestrutura, que são os pontos de descanso mencionados pelo nosso colega, eu acho que é a saída que se tem, mas eu sou frontalmente contra que isso seja pago pela União, pelo Governo. As empresas têm que pagar por isso, porque, no fim do dia, quem está financiando o lucro dessas empresas é o poder público, porque o poder público não paga o SUS, não paga a aposentadoria, não paga a infraestrutura, não paga o celular, não paga a moto, não paga absolutamente nada para o trabalhador e para o Governo e, no fim do dia, nós, como contribuintes, somos sócios do iFood - só no ônus, e o bônus fica todo com essas plataformas.

Bom, a gente vê a caixa preta desses valores, da taxa de entrega; a Senacon criou uma regulação para que as plataformas pudessem mostrar claramente o que esses entregadores recebem. Eu não sei se a senhora sabe, Senadora Leila, mas no aplicativo, quando a gente vê e compra um pedido - a gente vê lá um pedido de R\$12, com a taxa de entrega...

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO FERNANDES AFONSO - ... Para o entregador, muitas vezes, é a metade daquele valor; e ele não sabe disso. Então, a transparência... A gente acha que está pagando e a plataforma induz a gente a entender que aquele dinheiro vai integralmente para o entregador, mas o que acontece é que ele cobra R\$12 de um pedido para poder fomentar a entrega grátis em outro pedido, com o entregador recebendo metade desse valor; ou seja, quem paga o frete grátis é o próprio entregador.

Acho que a Dra. Nivea trouxe alguns exemplos de outros países, a União Europeia, que tem evoluído, e essa falácia que as plataformas dizem de que: "Ah, tem regulação, vai cobrar isso, eu vou sair". A verdade, a grande verdade é que em nenhum desses lugares as plataformas acabaram saindo. Elas ficam nesses países porque elas sabem que a regulação é necessária e elas vão se adaptar àquilo. O lucro é sempre no fim do dia; em nenhum desses mercados que a gente está citando, União Europeia, Índia, México, as plataformas saíram.

E quando elas saem, Senadora, elas saem porque elas estão descumprindo uma regulação existente. Então, se existe a regulação e ela sai, é porque ela descumpra a regulação. Se ela está cumprindo a regulação, ela vai continuar operando

no país. E a grande maioria dos países - eu quero ver a Mob Tech trazer esse dado para a gente, de quantas plataformas saíram por causa de novas regulações desses países... Você vai ver que, de dez, uma saiu.

Bom, sobre a conta do desmonte, eu acho que tem um exemplo que saiu recentemente, de um país que, para nós, é um país que trata o trabalhador, em tese, com uma visão pior para o trabalhador...

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO FERNANDES AFONSO - ... que é a China, que está mais moderna que a gente. Então, eles acabaram de lançar um plano para até o final de 2027, um marco nacional, para que toda a remuneração seja vinculada ao salário mínimo local, que tenha um limite de jornada e uma transparência algorítmica. Todas essas plataformas, inclusive as chinesas que estão entrando no Brasil, vão se adequar à China: se o país mais inovador do mundo atualmente consegue ter uma regulação em que eles se adequam e ganham dinheiro, por que o Brasil não consegue? O que as plataformas lá fazem e aqui não fazem? Isso a gente não consegue entender.

Bom, aí eu não vou repetir os exemplos que já foram dados aqui, mas depois essa apresentação eu posso compartilhar com todos vocês, para ver que a saída das empresas cujo modelo depende de cumprir a lei não é o fracasso regulatório, é a regulação funcionando; é exatamente disso que a gente está falando.

Na inovação, a gente tem um processo de inovação de tecnologia. Eu conheço isso de trás para frente, porque eu trabalhei pela construção do marco legal das *startups* no Brasil; existe uma coisa chamada *sandbox* regulatório.

O que acontece, infelizmente, é que as empresas se aproveitam da lentidão do poder público de regular e, a partir daí, quando a sociedade toda já está usando, é difícil você voltar atrás. Existe um mecanismo chamado *sandbox* regulatório, em que você pode pegar novas inovações, jogá-las ali dentro para testar a regulação e, a partir do momento em que você entende o que está acontecendo ali, você pode criar as regulações a partir desse modelo, com limites de tamanho e financiamento.

Bom, o que a gente pede para o Congresso, para o Senado, para as empresas? Que reconheçam isso porque já está na hora de pararem de dizer que querem fazer e boicotarem o tempo todo para que não aconteça; o que a gente quer é uma remuneração digna para esses trabalhadores; previdência e seguro de acidente, acho que isso é óbvio, todo mundo precisa ter; limite de jornada. As pessoas falam que não querem CLT, mas aí você chega para o trabalhador e fala "Mas você quer poder se aposentar?", "Quero", "Você quer poder ter férias?", "Quero", "Você quer poder ter décimo terceiro?", "Quero". Então eles querem tudo o que tem na CLT. Alguém falou isso aqui, não sei quem foi, mas eles não entendem muito bem exatamente o que estão perdendo por não ter CLT.

(Soa a campanha.)

O SR. RODRIGO FERNANDES AFONSO - Bom, transparência algorítmica e de valores, acho que isso é uma coisa óbvia que precisa ter para todos nós como sociedade e como trabalhadores; ferramentas de trabalho gratuitas, moto, celular, tudo isso precisa ser entregue para o trabalhador, para ele trabalhar; e, por fim, essa proteção contra esses bloqueios arbitrários que não explicam absolutamente nada para o trabalhador, que botam ele num *ranking* que ninguém sabe por que acontece; e essa questão de um olhar atento para que as plataformas não movam esse endividamento, criar novas maneiras de empréstimo para esse trabalhador, para que ele não fique endividado e não receba um real, num trabalho literalmente análogo à escravidão, em que as pessoas dizem que dar comida é o suficiente para essa pessoa. Não é. O que é digno, a coisa antagônica a não ter emprego é um trabalho digno, o antagônico não é dar comida e teto, é ter um trabalho digno para que ela possa sobreviver e pagar as suas contas.

É isso, gente. Queria agradecer o tempo de vocês, muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Nós que agradecemos, Rodrigo, a sua presença aqui, Diretor-Executivo da Ação da Cidadania. Nós vamos depois querer ter acesso a toda essa pesquisa. Muito obrigada.

Eu vou passar a palavra agora para o Vinícius Pinheiro, que é o Diretor do Escritório da Organização Internacional do Trabalho (OIT) para o Brasil.

Seja muito bem-vindo, Vinícius Pinheiro.

O SR. VINÍCIUS PINHEIRO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Muitíssimo obrigado, Senadora Leila, uma saudação especial para a senhora e para todos os que estão presentes aí no Senado.

Queria saudar também a mesa, meus colegas que me antecederam com apresentações tão brilhantes, gostei muito dos depoimentos do Elias e do Jair, que são um choque de realidade. As pesquisas, tanto do Ilan quanto do Rodrigo, e da Profa. Nivea também são muito elucidadoras para o momento que nós estamos vivendo.

Eu queria dizer que para a OIT é uma honra participar desta audiência pública, em especial, no contexto de um marco histórico, que foi a aprovação da Convenção 193 da OIT, que trata justamente do trabalho em plataforma. Essa convenção foi adotada durante a última Convenção Internacional do Trabalho, que se concluiu em junho de 2026, e foi adotada de maneira tripartite, com representantes de trabalhadores, empregadores e Governo, e é a primeira norma internacional dedicada especificamente à economia de plataformas e também a primeira resposta normativa global da OIT aos impactos da transformação digital no mundo do trabalho.

E o fato de ela ter sido adotada por um conjunto tão amplo de países com diferentes realidades e também por grupos que representam, inclusive, as plataformas, o lado dos empregadores, dá uma credibilidade e uma legitimidade muito grande a este instrumento.

E para quem acompanhou as discussões da convenção lá em Genebra, ficou muito claro que um dos pontos consensuais é tentar evitar essa falsa dicotomia entre inovação e proteção laboral. A inovação não necessariamente deve levar à desproteção; pelo contrário, é possível compatibilizar esses dois elementos. Isso é uma das peças-chaves da convenção, reconhece a importância da inovação, do desenvolvimento a partir das plataformas, o impacto que isso tem sobre o emprego, o impacto que isso tem sobre a vida das pessoas, mas ao mesmo tempo reconhece os desafios relacionados com o mundo do trabalho.

Outra coisa que é muito clara é que não se pode esperar que uma mão invisível vá consolidar ou agrupar esses dois elementos: inovação e proteção laboral. É necessária uma ação incisiva, política, de regulação, para que essas duas mãos andem em conjunto.

Então, a convenção vem justamente para atender essa demanda. Ela contempla temas centrais do trabalho contemporâneo, reafirma os princípios fundamentais do trabalho, fortalece a segurança e saúde ocupacional, combate a violência e o assédio, promove a remuneração justa e a segurança social, amplia acesso à Justiça, protege trabalhadores - inclusive refugiados - e incorpora, em uma norma internacional, salvaguardas relacionadas aos sistemas automatizados e de algoritmos. Então, isso é algo que é fundamental.

O que ela faz é estabelecer um piso global de direitos na área do trabalho em plataformas, e isso é um elemento importante porque ele se aplica independentemente do vínculo empregatício. Esse foi um dos temas que foi muito discutido lá em Genebra, e pela própria diversidade institucional, que foi apresentada pela Profa. Nívea, ou seja, cada país tem uma singularidade, um tipo de modelo específico. Não foi possível chegar a um modelo único, e nem é esse o objetivo da convenção. A convenção - não somente essa, como outras convenções da OIT - deve ser porosa e flexível o suficiente para se adequar às realidades nacionais. Uma convenção muito rígida, que cria uma camisa de força, não é ratificada por ninguém, então ela perde o seu valor como norma de referência.

A Convenção 193 não sugere um modelo específico, se é, por exemplo, no caso do Brasil, celetista ou conta própria, ou se é um modelo híbrido de autonomia com direitos, que é o que está sendo discutido. Ela deixa essa definição para a norma nacional, e aí cada país, de acordo com o seu marco jurídico, seu contexto socioeconômico, pode optar por alguma das opções existentes; mas o que ela, sim, estabelece são direitos fundamentais, independentemente do tipo de vinculação, independentemente do contrato de emprego - porque deve haver elementos factuais que determinam essa relação de trabalho - e há um conjunto de direitos que tem que ser obedecidos.

Esses direitos, como mencionei, têm a ver, primeiro, com os princípios e direitos fundamentais de trabalho - lembrando que são: trabalho escravo, trabalho infantil, combate à discriminação, a negociação coletiva, a liberdade sindical, e também a saúde e segurança do trabalho, que são os cinco direitos fundamentais.

Alguém pode pensar: "Ah, mas isso é algo muito básico". Não, como foi mencionado, existem casos no Brasil de trabalho infantil, na entrega, e, em algumas interpretações, em especial quando se coloca o trabalho escravo, se coloca o componente da escravidão por dívida, se pode inferir, em algumas situações, o que poderia qualificar algum tipo de trabalho escravo, caso haja uma servidão por dívida dentro da economia de plataforma, o que não é algo que não seja totalmente factível.

Então, esses elementos estão presentes em qualquer tipo de regulação que deva existir em relação ao tema.

A questão da discriminação é fundamental, em especial também falando da discriminação algorítmica. Lembrando que aqui nós não estamos falando somente das plataformas de transporte, estamos falando das plataformas em geral. O que se vê, em muitas plataformas, é a utilização de algoritmos para selecionar os provedores, e, como esses algoritmos são alimentados com o passado, eles reproduzem vieses estruturais, que, em muitos casos, podem fechar as portas, ou podem ter elementos discriminatórios de gênero e raça. Então, a convenção é muito clara em relação a isso.

A questão do direito à negociação coletiva é fundamental também para esse grupo. Nós sabemos que é um grupo em que, ao contrário de um chão de fábrica ou de um comércio, as pessoas são dispersas, então os mecanismos de representação são

distintos. Hoje nós temos muito mais influências dentro dos que são líderes do que representantes que são eleitos. Então, é importante tomar em conta esse elemento também, mas dar um espaço para que isso seja alimentado dentro do sistema. Saúde e segurança, o que é fundamental. Já foi mencionada aqui a exposição, em especial o acidente de trabalho, que, erroneamente, tem sido qualificado como acidente de trânsito e agora, com as novas medidas, devem ser equacionados. Violência, assédio é outro tema que é tratado na convenção. É um grupo especialmente vulnerável à violência e a todo tipo de assédio. É importante que esse direito seja garantido.

A remuneração ou pagamento: o salário mínimo, salário mínimo nacional ou salário por hora, na modalidade que seja colocado.

Há o acesso à seguridade social em condição não menos vantajosa em relação a outros grupos, e também a questão da proteção de dados e privacidade, como já foi mencionado, acesso à Justiça e a questão da transparência algorítmica, que é algo que também, pela primeira vez, tem sido tratado.

Por fim, a convenção é um elemento que estimula a formalização. Há um elemento muito claro na convenção de que, dentro dos arranjos que tem para ser colocados deve haver um incentivo claro à formalização das relações de trabalho, e ela, claro, é um elemento referencial para o mundo, em especial para o Brasil, num contexto em que o Judiciário já está apreciando matérias sobre o tema.

Então, apesar de não ser uma convenção que já tenha sido adotada pelo Brasil, ela pode servir de referência internacional, em especial na criação de jurisprudência, já que é um mecanismo, uma norma internacional, de um organismo - a OIT, da qual ela faz parte -, e que também vem como um convite, um convite à ratificação.

Lembro que um país como o Brasil, mesmo que não tenha legislação sobre o tema, pode ratificar ou propor a ratificação, desde que haja uma consulta prévia tripartite.

O Governo poderia, por exemplo, encaminhar, submeter ao Congresso uma proposta de ratificação da convenção, que, dentro de uma ausência normativa que hoje nós estamos vivendo, poderia servir de referencial, poderia servir de farol para a regulamentação que deveria ser complementada por algum tipo de lei. Então fica essa dica.

E já que estamos aqui, Senadora, eu queria também fazer um apelo ao Senado Federal para avançar na tramitação da Convenção 187, que trata precisamente da saúde e segurança no trabalho. Ela já foi apreciada e aprovada pela Câmara, e é uma convenção que não tem... O Brasil já é signatário de outras convenções nessa área, então o Brasil não tem nenhum problema de adequação, não há controvérsias em relação a trabalhador e empregador, então eu gostaria de sugerir... E ela se aplica também, claro, a todos os trabalhadores, inclusive por aplicativos. Então eu gostaria de sugerir aqui celeridade ao Senado também em relação à tramitação dessa convenção.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada Vinícius, nós que agradecemos por sua fala, sua participação e sua paciência pelo andar da hora, está bem adiantado e você nos aguardou aqui. Muito obrigada, e já solicitei aqui à minha equipe para saber qual é a Comissão em que está com a Convenção 187 e nós vamos tentar já, após o recesso, dar celeridade e conversar com os Líderes da Casa. Muito obrigada pela sua participação.

Eu quero agradecer aos expositores desta segunda mesa. Acho que o debate que nós estamos fazendo no dia de hoje... É um dia de pré-recesso na Casa, e vale muito, assim que retornarmos do recesso, fazermos novamente uma audiência. Eu estava até solicitando, conversando aqui com a minha equipe e a Comissão, para que a gente possa novamente, no momento em que a Casa estiver cheia, com os Senadores presentes, a gente fazer mais uma vez uma audiência pública nesse sentido para provocar os colegas, para dar mais atenção a essa temática tão sensível e a esse debate tão necessário para a Casa.

Então quero agradecer muito aos expositores desta segunda mesa e pedir à Solange para aguardar aí que ela já fica conosco para a terceira mesa. Muito obrigada a todos que estiveram conosco até agora. Vamos agora para a terceira mesa, muito obrigada. *(Pausa.)*

Pelo avançar da hora, nós perdemos alguns expositores que tiveram que sair, então para essa terceira mesa de debates, que é Segurança de Passageiros e Trabalhadores na Plataforma de Aplicativo, que tem como objetivo discutir políticas públicas voltadas à prevenção da violência, da proteção dos trabalhadores e dos usuários, compartilhamento de informações e integração institucional, eu já convidei quem está aqui do nosso lado, a Solange de Moraes, e também vou chamar o André Porto, que está representando as plataformas aqui. *(Pausa.)*

Já esteve conosco. *(Pausa.)*

E o Jair Almeida. *(Pausa.)*

Boa tarde novamente, André.

Eu vou passar a palavra para o André, que representa as plataformas, e na sequência, vamos ouvir aqui a Solange de Moraes e o Jair.

Solange de Moraes, que é Presidente do Sindicato dos Motoristas de Aplicativo de Mato Grosso.

O SR. ANDRÉ PORTO (Para expor.) - Boa tarde novamente. Voltando aqui para falar agora sobre um outro tema, mas que também é um tema bastante relevante para as plataformas.

As plataformas investem bastante em tecnologia para assegurar um ecossistema seguro. Até por questões óbvias, a gente precisa ter um ambiente seguro para que as pessoas utilizem as plataformas, para que os motoristas e os entregadores também estejam em um ambiente ali onde eles possam desenvolver suas atividades.

Nesse sentido é que a gente acredita que a tecnologia é uma aliada, então a gente precisa sempre se utilizar de mecanismos tecnológicos que sejam viáveis e que sejam escaláveis diante do tamanho desse ecossistema e da quantidade de viagens e entregas que são feitas por dia.

Então, existem as plataformas, e elas individualmente têm mecanismos, têm por exemplo botões de pânico, e por meio do próprio aplicativo você consegue acessar diretamente as polícias militares, você tem a possibilidade de gravação de conversas para que você tenha também mais uma forma de assegurar que qualquer conversa indevida que exista ali dentro daquele veículo possa ser gravada para eventualmente depois servir como um elemento de prova.

No caso de mulheres, por exemplo, quando as mulheres, via de regra, pedem viagens, existe toda uma tecnologia para que os motoristas mais bem avaliados as atendam, ou para que mulheres mesmo atendam essas passageiras. Enfim, existe uma série de ferramentas que são utilizadas sempre, obviamente, com a utilização de tecnologia.

Um ponto que é bastante importante para a gente e em que as plataformas têm investido bastante é a parceria com o poder público. Sabemos que a gente tem um problema muito grave de segurança pública no Brasil, a gente precisa compreender a responsabilidade de cada ente, mas a gente sabe que existe uma parcela significativa dessa responsabilidade que é atribuída ao poder público.

Então, no que couber às plataformas, e a gente as tem provocado bastante, as plataformas têm estimulado e têm feito esse tipo de acordo com as polícias militares locais, para que você tenha cada vez mais um intercâmbio mais rápido de informações, caso alguma eventualidade ocorra; mas, mais do que isso, é a gente fornecer inteligência, entender como a gente pode prevenir esses ilícitos que infelizmente ainda ocorrem.

Acho que esse é um caminho que tem evoluído, tem seguido de maneira bastante importante e bastante satisfatória. Nos estados onde a gente consegue firmar essa parceria com as polícias militares, os números têm sido bastante bons, os resultados têm sido bastante bons. É nesse sentido que a gente tem provocado mais para que essas parcerias existam.

Não vou me alongar, dado o adiantado da hora, mas enfim, quero deixar uma mensagem bastante clara de que a construção de um ecossistema seguro é fundamental, é um pilar para a própria existência das plataformas. Ninguém vai utilizar um carro de aplicativo ou fazer um pedido se tiver a menor possibilidade de que ele vá ser vítima de algum crime ali - e, da mesma forma, os motoristas e os entregadores, obviamente. Então, é preciso que esses investimentos continuem e essas parcerias com o poder público sejam cada vez mais efetivas.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, André Porto.

Antes de eu passar a palavra para a Solange, eu quero agradecer a presença da representante da Câmara Legislativa aqui do DF, a Fernanda Azevedo, da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana, presidida pelo nosso querido Deputado Max Maciel, que está em viagem a serviço da CLDF.

Então, externe a ele, Fernanda, meus agradecimentos por você estar conosco aqui, já quase no encerramento da audiência que acompanhou desde o início.

Obrigada. E agradeço ao Max por mandar um representante a este debate do Senado Federal.

Também nós temos aqui o Presidente do Sindicato dos Motoristas de Aplicativos de Pernambuco, o Sr. Anderson Câmara. Ao final da fala da Solange, nós vamos dar dois minutos, Anderson, para que você possa dar sua saudação e sua fala aqui na nossa audiência pública. Obrigada pela participação.

Com a palavra a Solange de Moraes - perdão, Solange, deixe-me só concluir aqui -, do Sindicato dos Motoristas por Aplicativo do Mato Grosso.

Seja bem-vinda.

Obrigada. *(Pausa.)*

A SRA. SOLANGE MENACHO DE MORAES (Para expor.) - Sra. Presidente, Senadora Leila Barros, senhoras e senhores, demais autoridades e representantes do Governo Federal, das plataformas digitais, das entidades representativas dos trabalhadores, das forças de segurança, da academia e da sociedade civil, recebam meu cordial cumprimento.

É uma honra representar o meu Estado de Mato Grosso nesta audiência pública. Falo como Presidente do Sindicato dos Motoristas por Aplicativo do Estado do Mato Grosso, entidade filiada à Anstapp-BR (Associação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores por Aplicativo), no nível Brasil, Senadora, integrante da aliança nacional dos motoristas.

Por isso, trago a esta Comissão não apenas a realidade do meu estado, mas também a voz de milhares e milhares de trabalhadoras e trabalhadores por aplicativo de todas as regiões do Brasil, que diariamente saem de casa para garantir seu sustento e de sua família, sem ter a noção se vão ou não retornar para casa.

Quando discutimos o trabalho por aplicativo, normalmente falamos sobre remuneração, previdência, tecnologia e a própria regulamentação. Todos esses temas são importantes, Senadora, mas existe um direito que sobressai a todos: o direito à vida. Nenhum trabalhador consegue exercer sua atividade se não tiver segurança.

A violência contra os motoristas por aplicativo deixou de ser uma exceção. Ela passou a fazer parte da rotina de milhares e milhares de trabalhadores, como assalto, roubo de veículos, falsas corridas - nós sabemos que, no Brasil inteiro, tem as contas falsas, e lamentavelmente a plataforma não vem cumprindo o papel de coibi-las -, emboscadas, sequestro, golpes, agressão. Infelizmente, também convivemos com casos de latrocínio e homicídio.

No meu estado, para vir a nascer o projeto Vigia Mais Motorista, Senadora, nós perdemos, em três dias, três motoristas. Quando os moços foram presos, eles disseram que iam matar um por dia por 120 dias. É um absurdo!

A fala do André Porto aqui é muito bonita, mas a nossa realidade na rua é outra. Tudo o que ele disse ali, que tem um botão que você aciona no celular... Se você está em perigo, como é que você vai acionar o celular? Aquela ligação vai para um 190 da vida. Onde ele vai localizar o motorista? Ele vai ter que falar com o Uber, com a 99 para saber a localização nossa? Porque eles sabem até quantas vezes nós freamos o nosso carro, mas, na hora em que um motorista é assaltado, em que a gente pede para as plataformas dados da pessoa que solicitou a corrida, é só judicial.

Então, é uma falácia, porque a nossa realidade na rua é muito diferente do que ele tem empregado, do que as plataformas falam.

Desculpe-me, André, mas chegou a hora de a gente também mostrar a nossa realidade na rua. Não vamos mais ficar calados diante de tantas coisas que o Uber põe. Agora sabemos desse Uber Pass, que é outra forma que só vai colocar mais e mais violência dentro dos carros dos motoristas por aplicativo.

Infelizmente, também convivemos com os casos de latrocínio e homicídios. Cada ocorrência representa muito mais do que uma estatística: representa uma família destruída, filhos que ficam sem pais, pais que perdem seus filhos, sonhos interrompidos. É por isso que afirmo, nesta audiência de segurança, também o direito do trabalhador. Proteger quem trabalha é dever e prioridade absoluta de qualquer política pública voltada para esse setor.

Foi exatamente com essa compreensão que nasceu, em Mato Grosso, o programa Vigia Mais Motorista. É uma iniciativa construída após a morte de três trabalhadores. Se nós não tivéssemos, lá atrás, em 2022, Senadores, trabalhado esse programa, hoje muito mais motoristas estariam mortos dentro do nosso estado. Hoje, o índice de assalto e de sequestro reduziu 90%. Isso diz respeito a esse projeto. Hoje já tem estado que levou esse projeto. Nada mais certo que vocês atenderem o nosso pedido: faz isso virar

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. SOLANGE MENACHO DE MORAES - ... nacional, porque, se nós dependermos das plataformas, nós vamos continuar nas ruas morrendo, nós vamos deixar nossa família em casa sem saber se a gente vai voltar para casa.

É uma iniciativa construída pelo diálogo entre Governo do estado, secretaria de segurança pública, forças policiais e entidade representativa do motorista por aplicativo e com o apoio do Deputado Wilson Santos, o nosso Deputado Estadual que abraça a nossa categoria no nosso estado e vem trazendo, de todas as formas, reconhecimento. Hoje é lei. Acionamos o Ministério Público esta semana. O André Porto esteve em Cuiabá, esteve com a gente. Já era lei; ficaram de ver. Não deram parecer nenhum, não cumpriram, porque, quando cumprir em Mato Grosso, vai cumprir para o Brasil inteiro.

Nós queremos o mínimo: foto do passageiro, porque, quando vocês solicitam uma viagem do motorista, lá vocês têm placa, foto, têm a nossa lista toda, e nós vamos às cegas buscar um passageiro. A gente não sabe quem é! Está escrito "mãe", "pai", "avô", "tio", "tia", "filho", "Joaquim", "Quim"... É tanto pseudônimo, Senadora, que a gente não sabe quem

é que vai buscar. Agora, imagine que a senhora liga um aplicativo e está lá um "amor". Você vai buscar o "amor" de quem? Meu não é! Eu não sei a cara do "amor".

Agora o Uber colocou na plataforma que você pode colocar alguém para você buscar. A senhora pede para sua filha. Aparece, mas isso não é segurança. A gente vai saber se é filha mesmo?

Na lei que existe em Mato Grosso, que o Ministério Público agora, esta semana...

(Soa a campanha.)

A SRA. SOLANGE MENACHO DE MORAES - ... já está tomando conta... Nós queremos reconhecimento facial dos passageiros. Eles precisam fazer o reconhecimento facial, dando autonomia para o motorista buscar o passageiro. Só assim nós teremos certeza de que nós vamos buscar a pessoa certa, e ele vai ser responsabilizado por aquele passageiro se vier a fazer alguma coisa com o motorista.

O Vigia Mais Motorista demonstra que é possível construir soluções quando o poder público decide ouvir quem vive diariamente a realidade da rua. Não é mais uma ferramenta tecnológica: é um programa que representa uma nova forma de pensar a segurança pública - uma segurança baseada na prevenção, na integração entre instituições e na resposta rápida -; porque o Vigia Mais... A partir do momento em que ele é acionado, gente - eu vou mostrar para senhora logo mais -, nós já somos acionados lá no Ciosp. Entendeu? Lá, o Ciosp já tem a nossa geolocalização, a nossa placa de carro, já sabe onde nós estamos. São três segundos para o Bope, a polícia civil e, se precisar, helicóptero estar em cima do motorista.

Então, nada mais justo do que esse projeto sair do Estado de Mato Grosso e ir para todos os estados do Brasil. Gente, é eficaz. Não tem por que ficar segurando um projeto que está dando certo lá no Mato Grosso, lá no Piauí - que levou agora -, para que os outros estados possam estar em segurança.

Quando aproximamos o trabalhador da força de segurança, reduzimos o tempo de resposta das ocorrências, fortalecemos a confiança na instituição e, acima de tudo, preservamos vidas. Este é o maior resultado do projeto: salvar vidas. É exatamente por isso...

(Soa a campanha.)

A SRA. SOLANGE MENACHO DE MORAES - ... que acreditamos que essa experiência não deve permanecer restrita ao Estado de Mato Grosso e pode servir de inspiração para o Brasil todo. Assim, o país possui tecnologia, inteligência, profissionais qualificados para construir uma política nacional de prevenção para os trabalhadores por aplicativo. O que precisamos é interagir nessa iniciativa.

Por isso, apresentamos, nesta audiência, uma proposta concreta: defendemos a criação de uma ação nacional integrada de proteção dos trabalhadores por aplicativo, coordenada pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública, com a articulação do Conselho Nacional de Segurança Pública e Defesa Social.

Essa iniciativa poderá unir União, estados, municípios, plataformas digitais e entidades... Porque a Uber foi convidada, a 99 foi convidada para fazer parte desse Programa Vigia Mais e, hoje, ela leva seis meses para aprovar um cadastro de motorista por aplicativo, para dizer que ele é motorista da plataforma, para fazer parte desse programa. Hoje, os motoristas que são credenciados dentro do estado, foi o sindicato que credenciou; foi lá e acreditou, e disse: "É motorista"; porque, hoje, o desenrolar bom da situação - que o Vigia Mais traz - é por causa do sindicato, porque as plataformas, até isso, se negaram a nos oferecer.

Entre as ações que sugerimos estão a criação de protocolos nacionais de segurança, integração entre plataformas digitais, centros integrados de operações de secretarias de segurança pública, o fortalecimento e compartilhamento das informações para a investigação criminal, sempre respeitando a legislação brasileira; a expansão desse programa inspirado no Vigia Mais Motorista para outros estados da Federação; a capacitação permanente de trabalhadores sobre prevenção de risco, direção preventiva, identificação de golpes e procedimentos em situação de emergência.

A campanha nacional voltará a conscientizar usuários e trabalhadores. A criminalidade não respeita fronteiras estaduais, por isso a resposta do Estado também precisa ser integrada.

Gostaria, ainda, de destacar um aspecto muito importante. Como mulher e dirigente sindical, conheço a realidade de muitas motoristas que enfrentam desafios maiores e, além do risco comum na profissão, convivem diariamente com assédio, intimidação e violência de gênero.

É preciso uma política nacional de segurança que olhe com atenção para a realidade e construa um mecanismo específico de proteção às mulheres que trabalham nas plataformas.

Também acreditamos que as plataformas digitais têm um papel essencial para esse processo, que devem continuar investindo em tecnologia de proteção, aperfeiçoando mecanismos de identificação de usuários, fortalecendo os seus canais de emergência, colaborando de forma rápida e eficiente com a autoridade responsável pela investigação dos crimes.

Da mesma forma, o poder público precisa fortalecer a integração entre...

(Soa a campanha.)

A SRA. SOLANGE MENACHO DE MORAES - ... Constituição e segurança, investir em inteligência policial, utilizar a tecnologia aliada à prevenção.

A segurança do trabalhador interessa ao motorista, interessa aos passageiros, interessa às famílias, interessa às cidades e interessa ao desenvolvimento econômico do Brasil. Quando protegemos quem trabalha, protegemos toda a nossa sociedade.

A Anstap BR, o Sindicato dos Motoristas por Aplicativo do Estado de Mato Grosso e a Aliança Nacional dos Motoristas reafirmam o seu compromisso com o diálogo institucional, colocando-se à disposição desta Comissão para colaborar com a construção dessa política.

Sra. Presidente, espero que a audiência pública não passe a ser lembrada apenas por hoje, espero que marque o início de uma grande mobilização nacional em defesa da vida do trabalhador por aplicativo. Que o exemplo de Mato Grosso inspire novos projetos. Que o diálogo produza algo concreto, que possamos construir um Brasil onde nenhum motorista saia para trabalhar com medo de não voltar para a sua casa, porque o trabalhador por aplicativo não pede esse privilégio, pede apenas aquilo que qualquer cidadão brasileiro merece: o direito de trabalhar, o direito de viver e o direito de voltar para a casa com segurança.

Quero aqui somente, antes de encerrar minha fala, Presidente, deixar às plataformas um recado de toda a categoria de motoristas por aplicativo no Brasil: nós não queremos ser parceiros, nós queremos ser reconhecidos como trabalhadores.

Muito obrigada. *(Palmas.)*

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Grata pela participação, Solange de Moraes, que é Presidente do Sindicato dos Motoristas por Aplicativo de Mato Grosso.

Já foram citados aqui, os projetos, as iniciativas que já estão tramitando na Casa. E, é claro, nós vamos entender melhor o programa, todo o projeto que você está apresentando aqui. Ele pode ser muito bem anexado como uma iniciativa, como uma parte dos projetos que já estão aí. A gente pode tratar essa boa iniciativa, lá em Mato Grosso, em nível nacional.

Obrigada pela participação, Solange.

Eu vou passar rapidamente aqui para o Jair Almeida, da Aliança Nacional dos Motoristas, para a gente finalizar com a fala, depois, do Anderson Câmara.

O SR. JAIR GOMES DE ALMEIDA (Para expor.) - Senadora, dei uma saidinha para poder até me recompor, porque, quando a gente fala das pessoas que estão no grupo da gente e que perderam suas vidas, que passaram por dificuldades, como eu passei, a gente se sensibiliza. Essa é a nossa realidade.

Quanto ao Programa Vigia Mais - a gente já acompanhou através do Coronel Roveri, a apresentação dele -, é um programa que ajuda muito, mas precisa da integração, junto com a Secretaria de Segurança. Nós fomos convidados, inclusive, a pedido do Coronel Roveri, para a câmara legislativa, o ano passado, dia 18 de novembro, quando estavam fazendo a apresentação do Vigia Mais, e o Coronel Roveri até queria entender o que estava acontecendo. A Solange me ligou e a gente se deslocou.

A gente precisa, sim... As plataformas têm a possibilidade de trazerem esses dados, essas informações, e fazerem esse sincronismo junto à Secretaria de Segurança. Porque, como a Solange falou, esse programa tem que ser avançado para todos os outros países. A gente estava aguardando, como até a própria Senadora já tinha captado as informações de tudo que a gente vem trazendo para ela há mais de dois anos, para poder fazer as alterações, principalmente do que mais os motoristas pediam na rua: valor de quilômetro e minuto, que é o inicial e o básico. A gente sabe que grande maioria não vai ser carteira assinada porque nós somos uma classe heterogênea, nós não temos padrão: de carros, de comportamento, de tempo, de horário, nós temos uma série de diversidades, mas a gente precisa, sim, de um piso, como os caminhoneiros têm, como os taxistas têm ou como qualquer outra profissão. É o mínimo que o motorista quer. Que ele seja reajustado de acordo com os nossos gastos.

As plataformas vieram para o Brasil, primeiramente, em julho de 2014, simultaneamente em Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo. No automático, elas vieram apenas com a categoria Black, na qual se agrupavam motoristas e ganhavam, em média,

R\$1 mil por dia, para poder ficar com os aplicativos ligando e trazendo a sua movimentação. Daí por diante, quando foi em 2015, nos meados de setembro, iniciam-se as categorias de base, quando teve a explosão a partir de janeiro de 2016.

A gente fala: nós precisamos de uma organização de classe, porque nós não somos empreendedores. Nós trabalhamos para uma empresa que veio para o Brasil... Eu até falo aqui para o André o seguinte: nós precisamos de um meio termo, tanto para o usuário como para o motorista. O motorista não pode pagar a conta do lucro das plataformas. No ano passado, no terceiro trimestre, a Uber informou um ganho líquido de US\$15 milhões. No Brasil, estipula-se que ela teve aqui, no período mesmo de julho, do terceiro trimestre, um valor líquido de 1,9 milhão, valor médio. Então, elas ganham muito dinheiro. Então, o motorista não precisaria estar nessas condições em que estão hoje, precarizadas, disputando corrida... Porque, na verdade, isso aqui se torna um jogo, uma gamificação.

A gente precisa, sim, de ter um regulatório. O Brasil era para ser referência. Nós aguardávamos, como eu falei na fala anterior, um projeto que avançasse. Estava indo tudo bem, só estavam faltando os ajustes. Foi quando foi sugerida pelo Ministro Guilherme Boulos uma tarifa mínima de R\$10,00 até quatro quilômetros e R\$2,50. Caiu na graça de todo mundo. Esse não era um valor destinado para nós, mas sim do GT dos motociclistas, que serviria de base para todos nós. Só que, infelizmente, não avançou. Como eu falei, o Hugo Motta "sentou" no projeto depois que recebeu o CEO global da Uber no Brasil. Infelizmente, foi a realidade.

A gente não pode jogar inverdades de um lado nem de outro. A gente tem que levar a realidade como ela é. Não adianta querer culpar governo, seja lá quem for, mas a gente tem que apontar os erros e quem está errando. O CEO da Uber não veio brincar no Brasil. Ele não saiu da Califórnia para cá e chegar: "Hugo Motta, vamos fazer uma reunião e tomar um café". Ele falou: "Não dá, enterra esse projeto". E a gente foi forçado a enterrar, e milhares de motoristas de todo o Brasil foram para rua. Essa é a verdade, Senadora.

E a gente espera, sim, uma regulação que precisa vir. Infelizmente, como a senhora falou, a Casa já está encerrando as atividades, mas isso precisa avançar. O número que eu aqui gravei foi o do Sr. Walisson Perônico. Na última audiência que nós tivemos aqui - inclusive o André Porto estava presente -, sobre as plataformas, o Perônico trouxe uma informação de que na Secretaria de Mobilidade estavam cadastradas 43 mil na época.

No início deste ano, eu estive com o pessoal da secretaria - onde foi muito bem recebido pelo Max -, e eles trouxeram a informação de que éramos 63.840 motoristas. Hoje ele me traz a informação: já subiu para 77 mil. Então, daqui a pouco todo mundo vai ser motorista de Uber. E quem é que vai lucrar com isso? Só as empresas? Precisa-se de regras, Senadora. Muito obrigado a todos.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, Jair. *(Palmas.)*

Quero agradecer a todos os expositores aqui.

Para finalizar - aguardou até agora, né, Anderson? -, vou passar para você, Anderson Câmara, que é o Presidente dos trabalhadores do sindicato dos trabalhadores para o aplicativo de Pernambuco.

Só peço a você para ser objetivo, porque a gente já ultrapassou o tempo aqui e está todo mundo já preocupado. Passamos a barreira já - já estamos chegando às 15h -, mas você tem três minutos para sua fala.

O SR. ANDERSON CÂMARA (Para expor.) - Agora!

Bem, me chamo Anderson Câmara, sou o Presidente do Sindicato dos Motoristas de Aplicativo de Pernambuco (Sindmape), e aqui eu venho falar um pouco da segurança, Senadora. Agradeço a fala aqui à senhora.

Este ano já são cinco motoristas mortos em Pernambuco. A gente já teve várias audiências públicas falando sobre a segurança. Eu venho apresentando lá esse Programa Vigia Mais para o estado, e o estado até hoje nunca se interessou. Quantas mães mais vão chorar? Quantos colegas meus vou ter que estar lá enterrando? A questão da segurança é uma coisa muito séria.

Falando também sobre a questão de ganhos, em 2016, quando eu entrei no aplicativo, a corrida mínima era R\$6,50. Na pandemia, baixou para R\$5,50. Hoje, dez anos depois, voltou a R\$6,50. Dez anos depois, a gente continua na mesma tarifa. Já houve aumento de combustível, aumentou os custos do carro, da alimentação, do celular, do seguro - que a gente tem que pagar também -, e fica inviável hoje para o motorista.

Estou recebendo várias mensagens aqui de motoristas de aplicativo de Pernambuco falando: "Anderson, fala aí dos ganhos". Os motoristas estão interessados em ganhos. Dispostos a trabalhar todos estão, mas os ganhos estão inviáveis. Os carros estão sucateados. A gente não consegue prestar um bom serviço para a sociedade por conta disso, por conta de ganhos.

Muitos motoristas hoje devem a agiota, gente. A agiotagem está demais no meio dos motoristas. A pessoa não tem dinheiro para ajeitar o carro e se sujeita a agiota? A Uber veio com um projeto também de emprestar o dinheiro para o motorista. Sabendo da dificuldade do motorista, abriu empréstimo para o motorista com juros lá em cima. E aí o motorista se sujeita a pegar o empréstimo, e ela desconta da corrida, forçando o cara...

(Soa a campainha.)

O SR. ANDERSON CÂMARA - ... a correr mais, a trabalhar mais. Entendeu? Então, isso é inviável, gente!

Espero que esta audiência pública não fique só aqui. Que continue, gente, e que a gente possa avançar nas conversas, Senadora. Toda vez que tiver uma audiência, pode me convidar, que eu vou estar aqui.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil (PDT, PT) - DF) - Obrigada, Anderson... *(Palmas.)*

Obrigada, Anderson. Muito obrigada a todos que estiveram conosco até este horário, todos os expositores.

Foi uma audiência pública muito esclarecedora, e é claro, como eu falei, nós estamos no início de um recesso, Casa vazia. Acho que vale, ao retornarmos, novamente reiniciarmos esse debate, que é muito importante.

Quero agradecer a presença do André Porto, que é o representante das plataformas aqui - muito solícito -, que participou ativamente da nossa audiência pública, assim como representantes aqui dos sindicatos: o Jair de Almeida, da Aliança Nacional dos Motoristas; a Solange, Presidente do Sindicato dos Motoristas por Aplicativo do Mato Grosso; assim como, agora, o Anderson Câmara, que é o Presidente do Sindicato dos Motoristas de Aplicativos de Pernambuco.

Antes de encerrarmos os nossos trabalhos, eu proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata desta reunião.

As Sras. Senadoras e os Srs. Senadores que a aprovam queiram permanecer como se encontram. *(Pausa.)*

A ata está aprovada e será publicada no *Diário do Senado Federal*.

Mais uma vez, agradeço a participação de todos que estiveram conosco até o final desta audiência.

Nada mais havendo a tratar, eu declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 11 horas e 50 minutos, a reunião é encerrada às 14 horas e 59 minutos.)