

Uber: não nos leve nessa viagem!

Por Claire Clarke e Mac Urata

A 'economia compartilhada' está mudando a paisagem do trabalho ao promover um modelo que facilita o acesso ao trabalho, mas precariza ainda mais a força de trabalho. O trabalho evoluiu do emprego de longo prazo para uma série de empregos e, novamente, vê-se reduzido agora à prestação de tarefas pontuais.

As empresas de transporte em rede (TNCs, do inglês *Transportation network companies*), como o Uber, estão impulsionando o crescimento de trabalho menos formal no transporte de passageiros via um modelo de negócio que desafia a abordagem tradicional da oferta e da procura no transporte de passageiros, bem como a maneira pela qual o valor é criado, distribuído e controlado. Essas empresas se anunciam como mercados eletrônicos que conectam clientes a motoristas. Elas argumentam que não são operadoras de táxi e, por isso, operam à margem da regulamentação do setor no tocante aos requisitos para o licenciamento, seguro e seleção de motoristas.

O Uber alega oferecer flexibilidade a seus 'parceiros' (usuários e motoristas), mas dirigir para o Uber pode mostrar-se árduo. Muitas matérias jornalísticas sugerem que os motoristas do Uber não recebem o salário mínimo estabelecido por lei. Em alguns casos, os motoristas não ganham nada em certos turnos.

Uma pesquisa feita pelo Uber em 2015 revelou uma proliferação de trabalho de meio período (Hall and Krueger, 2015) no que Robert Reich, ex-ministro do trabalho de Clinton, denomina de economia de 'compartilhamento das migalhas', em que 'a maior parte do dinheiro vai para as empresas detentoras do software. Os restos vão para os trabalhadores sob demanda [...]. O novo trabalho sob demanda transfere todos os riscos aos trabalhadores e elimina por completo normas mínimas' (Reich, 2015).

O Uber pode mudar os preços quando quer enquanto os trabalhadores não têm nenhuma influência sobre a determinação dos preços. Promoções oferecendo tari-

fas reduzidas, introduzidas de tempos em tempos para impulsionar a demanda e o conhecimento dos consumidores, tornam instáveis os rendimentos dos motoristas. Desde o começo de 2016, o Uber reduziu as tarifas em mais de cem cidades nos Estados Unidos e Canadá, em alguns casos em até 45% (Lazzaro, 2016). Também houve cortes de tarifas em Perth, Brisbane, Istambul, Paris, Auckland e em cidades da Índia, África do Sul e Costa Rica. O Uber alega que tarifas reduzidas aumentam a demanda e, portanto, implicam em 'menos tempo gasto em espera e em mais dinheiro para os motoristas' (Uber News Room, 2016), mas os motoristas do Uber em Washington DC tiveram que aumentar sua produtividade em 45% quando o Uber reduziu as tarifas em fevereiro de 2015. Em Detroit, os motoristas ganham apenas US\$ 0,30 por milha com as novas tarifas. O Uber também aumentou sua comissão de alguns novos motoristas em 30%. Investimentos em carros luxuosos, que são, posteriormente, rebaixados a plataformas mais baratas, também elevam os custos dos motoristas.

Rendimentos instáveis forçam os motoristas a trabalhar mais horas para cobrir as taxas, os empréstimos para pagamento dos veículos e o combustível. Um motorista do Uber disse ao *New York Post* que, 'Eu tenho que trabalhar 16 horas por dia para ganhar o suficiente para sustentar minha família [...]. Na semana passada, eu trabalhei 19 horas um dia e dormi no carro no aeroporto JFK' (Furfaro & Roberts, 2016).

Os motoristas do Uber ficam de fora da legislação trabalhista existente porque o Uber argumenta que seus motoristas são autônomos, que usam seu próprio equipamento e que estabelecem seu próprio horário de trabalho. Essa classificação é enganosa: os motoristas interagem com um sistema gerencial automatizado, mas 'de fato, o Uber controla muitas das maneiras como os motoristas se comportam no trabalho' (Simonite, 2015).

Os motoristas devem observar requisitos detalhados com relação à limpeza dos veículos, aos horários de

chegada para pegar os passageiros e à conduta com os passageiros. Eles dependem do aplicativo do Uber para obter trabalho e podem ser desativados a qualquer momento por um sem número de razões. A classificação transfere os custos aos motoristas e aumenta os lucros da empresa.

Este ano, importantes decisões judiciais podem mudar esse estado de coisas. O Tribunal de Justiça da União Europeia deve decidir se o Uber é uma empresa de transporte ou um serviço digital. Nos Estados Unidos, um acordo recente em uma ação coletiva na Califórnia (a ser aprovado por um juiz federal em junho) define os motoristas como trabalhadores autônomos, mas o Uber concordou com algumas mudanças em suas práticas empresariais e poderá ser responsabilizado por acidentes.

Qualquer que seja o resultado, os trabalhadores devem ter o direito de se associarem a ou formarem um sindicato, bem como reconhecimento para negociarem acordos coletivos e estabelecerem normas mínimas. A flexibilidade e a plataforma online do Uber isolam os trabalhadores, diminuindo sua capacidade de agirem coletivamente. Houve ainda reclamações contra o Uber de prática antissindical. Porém, os motoristas estão encontrando maneiras de se juntarem para defender os direitos trabalhistas. Ano passado, cerca de 2 500 taxistas de São Paulo exigiram o fim das práticas ilegais no setor de táxis (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte, 2015) e houve ainda enormes manifestações em Bruxelas e Nova Iorque. Em Bruxelas, a Federação Europeia dos Trabalhadores de Transportes e a União Internacional do Transporte Rodoviário (IRU), uma associação empresarial global, reuniram-se com o gabinete do Comissário Europeu e dois membros do governo federal belga para discutirem suas preocupações.

Houve importantes conquistas como uma Lei Municipal de Seattle de 2015 que estende direitos obtidos em acordos coletivos aos motoristas, bem como campanhas para sindicalizá-los. Preocupações com a elisão fiscal praticada pelo Uber podem favorecer os taxistas e seus sindicatos no confronto com a empresa pela promoção de justiça social com direitos trabalhistas.

As empresas de transporte em rede também comprometem os direitos de setores taxistas tradicionalmente regulados. O Uber pratica uma informalização agressiva de um setor que já estava desregulamentado três décadas atrás. O mercado está inundado de motoristas fazendo bicos, enquanto a competição acirrada piora as condi-

ções de trabalho existentes. Os sistemas tarifários usados pelos táxis regulamentados são prejudicados pelo aumento das tarifas realizado pelo Uber sempre que a demanda excede a oferta. Sua inimizabilidade pela seleção dos motoristas, bem como pelo seguro e manutenção dos veículos, afeta a segurança. Governos locais ou nacionais em quase 50% dos países onde o Uber diz operar – incluindo a França, a Alemanha e a Holanda – disseram ‘não’ ao Uber de uma maneira ou outra.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) vem trabalhando com a associação empresarial IRU para proteger os direitos de motoristas e passageiros do setor de táxi. Em 2014, a ITF e o IRU divulgaram um comunicado conjunto exigindo dos reguladores que assegurem o respeito à lei e que garantam condições equitativas no mercado de serviços de táxi (ITF, 2014). E também submeteram uma resolução sobre o tema a uma Conferência Tripartite da OIT em 2015, que foi aprovada por unanimidade.

O CEO do Uber, Kalanick, promove o Uber como uma resposta ao desemprego crônico e como um modo de acelerar o empoderamento econômico. Ele prometeu criar 50.000 novos empregos na Europa e 20.000 na Austrália em 2015, e se comprometeu a criar um milhão de empregos em todo o mundo para motoristas mulheres na plataforma do Uber até 2020. Mais recentemente, o Uber assinou um acordo com o governo do estado indiano de Maharashtra para ajudar a criar 75.000 empregos lá.

Mas a que custo? Esses empregos tendem a ser instáveis, mal remunerados e inseguros. O movimento sindical precisa ficar junto para garantir um futuro para o trabalho decente. O Uber sofreu uma grande derrota ano passado, quando a ONU Mulheres desvinculou-se de uma parceria depois de um protesto da ITF e de uma coalizão de sindicatos e grupos da sociedade civil que enfatizava que um milhão de empregos precários e informais representam o tipo de desigualdade do mercado de trabalho contra o qual o movimento das mulheres vem lutando há décadas (ITF, 2015).

A ITF e seus sindicatos filiados não são contrários à inovação no setor de táxi, mas insistem que o trabalho deva estar em plena conformidade com as leis e regulamentações do setor, bem como com as normas trabalhistas, a fim de assegurar igualdade de condições, garantir a segurança tanto de passageiros e motoristas como a dos veículos, e proteger os empregos e os direitos de clientes e trabalhadores.

Claire Clarke é assistente sênior de seção nas Seções de Transporte Doméstico da ITF, onde ela é responsável pela pesquisa de apoio a campanhas e atividades de projetos, dando assistência ao desenvolvimento e à execução de campanhas estratégicas, e pelo desenvolvimento e repasse de programas educacionais às afiliadas em apoio a atividades, inclusive movimentos grevistas. Atualmente, ela está dando apoio à campanha da ITF sobre o Uber. Ela também é o contato do Secretariado na seção de atividades para mulheres trabalhadoras e jovens trabalhadores.

Mac Urata é secretário de seção das Seções de Transporte Doméstico da ITF. Ele também lidera a campanha global contra o Uber liderada pela ITF, que representa os sindicatos de taxistas em nível global, dando-lhes apoio para fazerem lobby junto aos governos nacionais por igualdade de condições. Antes de sua nomeação para o cargo atual, Urata trabalhava no escritório regional da ITF em Tóquio e, antes disso, em um sindicato japonês de trabalhadores em transporte público.

Referências

Furfaro, D. & Roberts, G. (2016) Uber drivers working up to 19 hours a day just to get by, (<http://nypost.com/2016/02/07/uber-drivers-working-up-to-19-hours-a-day-just-to-get-by/>), acessado em 23 de fevereiro de 2016.

Hall, J. & Krueger, A. (2015) An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States', *Working Papers no. 587 (Industrial Relations Section)*, Universidade Princeton, (<http://arks.princeton.edu/ark:/88435/dsp010z708z67d>), acessado em 8 de junho de 2015.

Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (2014) Respecting the law, protecting customers, (<http://www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2014/noviembre/respecting-thelaw-protecting-customers/>), acessado em 23 de fevereiro de 2016.

Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (2015) Brazilian taxi drivers protest against Uber passenger service, (<http://www.itfglobal.org/en/news-events/news/2015/april/braziliantaxi-drivers-protest-against-uber-passenger-service/>), acessado em 23 de fevereiro de 2016.

Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (2015) Union outcry forces rejection of Uber 'women's

jobs' plan, (<http://www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2015/march/union-outcry-forces-rejection-of-uber-%E2%80%98womens-jobs-plan/>), acessado em 24 de fevereiro de 2016.

Lazzaro, S. (2016) Uber Drivers Plan Boycott After Fare Cuts Slash Their Earnings to Below Minimum Wage (<http://observer.com/2016/01/uber-drivers-plan-boycott-after-farecuts-slash-their-earnings-to-below-minimum-wage/>), acessado em 23 de fevereiro de 2016.

Reich, R. 2015. The 'Sharing Economy'? More Like the 'Share the Crumbs' Economy (http://inthesetimes.com/working/entry/17598/robert_reich_the_sharing_economy_more_like_the_share_the_crumbs_economy), acessado em 23 de fevereiro de 2016.

Simonite, T. (2015) When Your Boss is an Uber Algorithm. (<https://www.technologyreview.com/s/543946/when-yourboss-is-an-uber-algorithm/>), acessado em 23 de fevereiro de 2016.

Uber News Room (2016) Beating the Winter Slump: Price Cuts for Riders and Guaranteed Earnings for Drivers, (<https://newsroom.uber.com/beating-the-winter-slump-price-cuts-forriders-and-guaranteed-earnings-for-drivers/>), acessado em 23 de fevereiro de 2016.

As opiniões expressas nesta publicação não necessariamente refletem as da Fundação Friedrich Ebert.