

O trabalho de motoristas por plataforma e sua regulamentação: um estudo acerca do PLP 12/2024

Platform drivers work and its regulation: a study of PLP 12/2024

*Daviton Gurgel Guerra Fernandes¹ 

*Cesar Sanson² 

Resumo

No contexto de precarização e desmonte da proteção social, insere-se a uberização do trabalho. O presente artigo, fruto de um trabalho de conclusão de curso, visa responder à pergunta: é possível harmonizar a inovação tecnológica com a proteção dos direitos trabalhistas? Para tanto, perseguiu-se o objetivo geral de debater a tentativa de regulamentação da atividade de motorista por plataforma no Brasil, a partir da análise do PLP 12/2024. A metodologia, de caráter qualitativo, consistiu em pesquisa bibliográfica e documental. Como resultados, constatou-se que a uberização consiste em uma nova modalidade de trabalho que combina alto desenvolvimento tecnológico e intensa precarização, é impulsionada pelo desmonte da proteção social e encontra legitimação no discurso de valorização do empreendedorismo como forma superior de trabalho. Por fim, verificou-se que o PLP 12/2024 se mostra insuficiente, pois não consegue harmonizar de forma satisfatória a inovação tecnológica com a garantia de direitos.

Palavras-chave: uberização do trabalho; neoliberalismo; empreendedorismo; plataformas digitais; precarização.

Abstract

In the context of the precariousness and dismantling of social protection, the uberization of work is taking place. This article, the result of a course completion project, aims to answer the question: is it possible to harmonize technological innovation with the protection of labor rights? To this end, the general objective was to debate the attempt to regulate the activity of app drivers in Brazil, based on an analysis of PLP 12/2024. In terms of methodology, based on a qualitative approach, bibliographical and documentary research was carried out. The results show that uberization consists of a new type of work that combines high technological development and intense precariousness, is driven by the dismantling of social protection and finds

¹ Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS/CCHLA/UFRN, Natal, RN, Brasil). ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-2419-2658>.

² Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Departamento de Ciências Sociais (DCS/CCHLA/UFRN, Natal, RN, Brasil). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1275-0418>.

legitimacy in the discourse that of values entrepreneurship as a superior form of work. Finally, it was found that PLP 12/2024 is insufficient, as it fails to satisfactorily harmonize technological innovation with the guarantee of rights.

Keywords: uberization of work; neoliberalism; entrepreneurship; digital platforms; precariousness.

Introdução

Em contraposição à rigidez dos modelos de produção taylorista e fordista, transformações significativas ocorrem no mundo do trabalho nos últimos anos, devido à ascensão do neoliberalismo e à expansão das Tecnologias de Informação e Comunicação – TICs sob o comando do capital financeiro. Práticas como a terceirização, a informalidade, a flexibilidade e a intermitência tornam-se cada vez mais comuns, assim como outras formas de precarização, como a uberização do trabalho.

Dessa forma, as TICs se estabelecem como elemento central entre os mecanismos de acumulação criados pelo capital financeiro, em especial após o salto produtivo-tecnológico promovido pela Indústria 4.0. Servindo-se das TICs, os processos produtivos se tornam ainda mais automatizados e robotizados em toda a cadeia de valor. Logo, esse controle digital da logística empresarial traz como consequência para o mundo do trabalho a ampliação do trabalho morto – em que o maquinário digital domina e conduz todo o processo produtivo – e a redução do trabalho vivo. Contudo, o trabalho vivo não pode ser totalmente eliminado, pois o trabalho humano é indispensável para a reprodução do capital, tendo em vista que as máquinas não criam valor, apenas o potencializam. Diante dessa nova fase da hegemonia informacional-digital, em que os celulares se transformam em instrumentos de controle, supervisão e comando da ciberindústria, o que se apresenta, de fato, é uma ampliação do trabalho precário (Antunes, 2020).

Logo, justifica-se a escolha do tema para o presente artigo, por se tratar de assunto relevante, atual e pertinente para as Ciências Sociais. Nesse sentido, a pesquisa visa responder à seguinte pergunta: é possível harmonizar a inovação tecnológica com a proteção dos direitos laborais? Para tanto, perseguiu-se o objetivo geral de debater a tentativa de regulamentação da atividade de motorista por plataforma no Brasil e os seguintes objetivos específicos: discutir o conceito de uberização do trabalho, a partir de autores com perspectiva crítica; discorrer sobre o processo de ascensão do neoliberalismo e o desmonte do Estado de Bem-Estar Social; entender como a ideologia neoliberal, simbolizada pela valorização da figura do empreendedor, mantém relação com o fenômeno da uberização do trabalho; e, por fim, analisar o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 – PLP 12/2024, o qual pretende regulamentar a atividade de “motorista de aplicativo de veículo de quatro rodas”.

Quanto à estratégia metodológica, a partir de uma abordagem qualitativa, fez-se uma combinação entre pesquisa bibliográfica e documental, sendo mobilizadas para a coleta dos dados tanto fontes primárias, como o texto do PLP 12/2024, decisões judiciais acerca do tema nos tribunais superiores e enquetes públicas quanto fontes secundárias, como livros e artigos científicos, além de entrevistas dadas por especialistas no assunto para veículos de imprensa. Assim, realizou-se uma contextualização histórica baseada em revisão de literatura e uma análise jurídica sobre o PLP 12/2024, em que se buscou verificar a compatibilidade ou não do texto do projeto

de lei em discussão com a legislação vigente, em especial a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT e o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, além de uma discussão dos efeitos políticos da possível aprovação do projeto sobre essa categoria de trabalhadores.

Desse modo, a primeira seção traz uma introdução ao tema. Na segunda seção, encontra-se uma discussão teórica sobre uberização do trabalho e conceitos correlatos. Em seguida, na terceira seção, demonstra-se como o contexto econômico produzido pelo neoliberalismo contribui para o desmonte do Estado de Bem-Estar Social e para a erosão da proteção social, traduzida na constante restrição de direitos. Já na quarta seção, procura-se compreender como a narrativa neoliberal, através do discurso de apologia do empreendedorismo e dos valores da autonomia e da liberdade, fornece as bases ideológicas para a legitimação dessa modalidade de trabalho precarizado. Na quinta seção, fazemos uma análise crítica do PLP 12/2024 – o qual pretende regulamentar o trabalho de motoristas de aplicativo no Brasil –, trazendo opiniões de especialistas no tema emitidas em artigos e entrevistas em veículos de comunicação de grande alcance. Como conclusão, busca-se apresentar um balanço sobre o quadro atual e as perspectivas de futuro, formas de resistência e regulamentação dessa atividade.

Plataformização e uberização do trabalho

O desenvolvimento tecnológico propicia a inserção das diversas atividades econômicas no ambiente digital, permitindo uma maior troca de informações e circulação de serviços e mercadorias. Nesse contexto, algumas plataformas digitais se propõem a atuar como facilitadoras na aproximação entre potenciais clientes e fornecedores de mercadorias ou prestadores de serviços.

Dessa forma, a plataformização é definida como a penetração de infraestruturas, processos econômicos e estruturas governamentais das plataformas digitais em diferentes setores econômicos e esferas da vida, envolvendo também a reorganização de práticas e imaginários culturais em torno dessas plataformas, as quais são entendidas como infraestruturas digitais (re)programáveis que facilitam e moldam interações personalizadas entre usuários finais e complementadores, sendo organizadas por meio de coleta sistemática de dados, processamento algorítmico, monetização e circulação de dados (Poell; Nieborg; Van Dijck, 2020).

Ainda de acordo com Poell, Nieborg e Van Dijck (2020), o processo de plataformização se operacionaliza em três dimensões institucionais: infraestruturas de dados, mercados e governança. Especificamente quanto à primeira dimensão, ocorre a chamada dataficação, que diz respeito às maneiras pelas quais as plataformas digitais se transformam em dados, práticas e processos que historicamente escaparam à quantificação, coletando metadados comportamentais a partir das atividades dos usuários nas plataformas.

Em síntese, Grohmann (2020) aponta que a plataformização do trabalho se assenta em bases tecnológicas, financeiras e políticas, a partir da imbricação dos processos de dataficação, de financeirização e da racionalidade neoliberal empreendedora.

A importância dos dados para o capitalismo de plataforma é salientada por Nick Srnicek (2017). Segundo o autor, o capitalismo exige que as empresas busquem constantemente novas vias de lucro, novos mercados, novas mercadorias e novos meios de exploração. Nesse sentido, a economia digital – que se refere àqueles

empreendimentos que cada vez mais contam com tecnologia da informação, dados e internet para seus modelos de negócios –, pelo seu dinamismo, apresenta-se como um ideal que pode legitimar o capitalismo contemporâneo, tornando-se um modelo hegemônico, em que as cidades devem se tornar inteligentes, as empresas devem ser inovadoras, os trabalhadores devem ser flexíveis e os governos devem ser enxutos e inteligentes.

Dessa maneira, os dados – a matéria-prima do século XXI – alcançam *status* de recurso central para as empresas e suas relações com trabalhadores, clientes e outros capitalistas, tendo as plataformas como um novo modelo de negócios, capaz de extrair e controlar imensas quantidades de dados, com tendência à formação de grandes empresas monopolistas (Srniczek, 2017).

Outra análise pertinente para nosso tema é a que trata do chamado capitalismo de vigilância, o qual é definido como:

1. Uma nova ordem econômica que reivindica a experiência humana como matéria-prima gratuita para práticas comerciais dissimuladas de extração, previsão e vendas; 2. Uma lógica econômica parasítica na qual a produção de bens e serviços é subordinada a uma nova arquitetura global de modificação de comportamento; 3. Uma funesta mutação do capitalismo marcada por concentrações de riqueza, conhecimento e poder sem precedentes na história da humanidade; 4. A estrutura que serve de base para a economia de vigilância; 5. Uma ameaça tão significativa para a natureza humana no século XXI quanto foi o capitalismo industrial para o mundo natural nos séculos XIX e XX; 6. A origem de um novo poder instrumentário que reivindica domínio sobre a sociedade e apresenta desafios surpreendentes para a democracia de mercado; 7. Um movimento que visa impor uma nova ordem coletiva baseada em certeza total; 8. Uma expropriação de direitos humanos críticos que pode ser mais bem compreendida como um golpe vindo de cima: uma destituição da soberania dos indivíduos (Zuboff, 2021, p. 14).

Essa nova lógica econômica, ao se apropriar da experiência humana no meio digital como matéria-prima gratuita para a tradução em dados comportamentais, torna-se capaz de moldar o comportamento humano em larga escala. Trata-se dos chamados “mercados de comportamento futuro” (Zuboff, 2021, p. 21). A hodierna forma de operar do capitalismo não só se torna o modelo-padrão do ambiente virtual, como também se estende ao mundo não conectado.

As plataformas atuam na configuração do mosaico que compõe a nova morfologia do trabalho, ao combinar atividade digital com formas mais intensas de trabalho manual, físico e intensificado (Antunes, 2023). Algoritmos e inteligência artificial são canalizados pelas plataformas para fins estritamente lucrativos, intensificando a aparição de novas modalidades de trabalho precarizado, excluídas da legislação social protetora do trabalho (Antunes, 2020).

Por isso, Antunes (2023) defende duas hipóteses: a de que o capitalismo de plataforma vem recuperando formas pretéritas de trabalho, da época da protoforma do capitalismo, e a de que estamos entrando na era de desantropomorfização do trabalho, provocada pela eliminação de amplos contingentes de trabalho vivo, substituídos por algoritmos, pela internet das coisas e pela inteligência artificial.

Trata-se, portanto, de uma variante de acumulação ao mesmo tempo fortemente digital e abusivamente primitiva, que, ao articular o moderno com o arcaico, intensifica o binômio exploração e espoliação. Por conseguinte, o trabalho uberizado é caracterizado por jornadas extenuantes, pela percepção de baixos salários (especialmente nos países da periferia global), em uma lógica aparentemente impessoal, em que os algoritmos comandam e controlam os tempos, os ritmos e as atividades laborais, com intensidade cada vez maior e metas a serem superadas (Antunes, 2023).

Nessa direção, Woodcock (2020) chama a atenção para as “formas de gestão algorítmica”, em que os algoritmos são usados para medir e supervisionar o trabalho e as plataformas especificam o que deve ser feito, como deve ser feito e o tempo para que seja feito. Como uma versão atualizada do panóptico, o “panóptico algorítmico” tem a intenção de internalizar no trabalhador a função supervisória.

Nesse cenário, o termo uberização, símbolo da exploração do trabalho no século XXI, é inspirado no exército global de milhões de motoristas que trabalham para uma mesma empresa e diz respeito a uma nova forma de controle, gerenciamento e organização do trabalho, que não inicia com a Uber e nem se restringe a ela. Mais do que isso, trata-se de uma tendência global da informalização do trabalho, consolidando a transformação dos trabalhadores em trabalhadores *just-in-time*, ou seja, os trabalhadores são reduzidos a um fator de produção, devendo estar inteiramente disponíveis ao trabalho, mas não são remunerados por isso (Abílio, 2020).

Isto posto, o conceito de uberização, no âmbito desse artigo, será definido como uma nova modalidade de trabalho que combina dois elementos: alto desenvolvimento tecnológico e intensa precarização do trabalho. Esses dois elementos se relacionam na medida em que as plataformas digitais necessitam das ferramentas tecnológicas, como celulares e algoritmos, para controlar e gerenciar a forma de execução do trabalho, ao mesmo tempo que se acentua o processo de erosão da proteção social, com a desregulamentação e flexibilização dos direitos trabalhistas e previdenciários, ao encobrir-se a relação de trabalho ali presente com uma “máscara empreendedora”.

Neoliberalismo e o desmonte da proteção social

É importante destacar o contexto político e econômico global que permitiu a ascensão da economia digital, do capitalismo de plataforma e da uberização do trabalho, atentando para sua doutrina hegemônica: o neoliberalismo. Para esse fim, serão mobilizados autores de duas vertentes teóricas: marxistas ou neomarxistas e foucaultianos. A abordagem neomarxista considera que o neoliberalismo inaugura um novo capítulo do capitalismo, gerando novas forças, contradições e crises. Essa abordagem tende a se concentrar em instituições, políticas, relações e efeitos econômicos, enquanto a abordagem foucaultiana enfatiza os princípios que orientam, orquestram e relacionam o Estado, a sociedade e os sujeitos, em suma, como os valores neoliberais atuam na transformação de governos e na produção de subjetividades (Brown, 2019).

O neoliberalismo é em primeiro lugar uma teoria das práticas político-econômicas que propõe que o bem-estar humano pode ser mais bem promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade

privada, livres mercados e livre comércio. O papel do Estado é criar e preservar uma estrutura institucional apropriada a essas práticas [...] (Harvey, 2012, p. 12).

Nesse sentido, ainda segundo Harvey (2012), o processo de neoliberalização envolveu muita “destruição criativa”, chegando a abalar as formas tradicionais de soberania do Estado, a promoção do bem-estar social, as divisões do trabalho e as relações sociais em geral, uma vez que o neoliberalismo procura enquadrar as diversas ações humanas no domínio do mercado. Assim, todas as formas de solidariedade social tinham de ser dissolvidas em favor do individualismo, da propriedade privada, da responsabilidade individual e dos valores familiares. Esse modo de pensamento se torna dominante, porque mobiliza nossas sensações, instintos, valores e desejos, tendo em vista que os conceitos de dignidade e de liberdade individual são por si mesmos profundamente valiosos.

Já Silva (1995) aponta como uma das razões da força do ideário neoliberal o resgate da ideia de mercado como princípio fundador, autounificador e autorregulador da sociedade. Essa ideia identifica o desenvolvimento social com o desenvolvimento do mercado.

Outrossim, para Chesnais (2001), o neoliberalismo pode ser entendido como um modo específico de funcionamento e de dominação política e social do capitalismo. O autor aponta a “revolução conservadora” promovida por Thatcher e Reagan, entre os anos 1979-1981, quando comandavam o Reino Unido e os Estados Unidos da América, respectivamente, como responsável pela difusão dos ideais neoliberais na Europa, no Japão e nas demais nações do mundo.

Logo, o neoliberalismo – uma configuração de poder particular dentro do capitalismo – representou um ponto de ruptura com o “compromisso keynesiano ou social-democrata”, ao fragilizar as instituições do Estado de Bem-Estar Social. Foi um golpe político cujo objetivo era a restauração dos privilégios, do poder e da renda da classe capitalista (Duménil; Lévy, 2007).

Ademais, conforme José Paulo Netto (2001), a crise global do final do século XX, derivada da crise do chamado socialismo real e da crise do Estado de Bem-Estar Social, abriu a possibilidade para a regressão social, a partir de uma ofensiva neoliberal. O Estado de Bem-Estar Social teria surgido como uma tentativa, dentro da ordem do capital, de compatibilizar a dinâmica da acumulação e da valorização capitalista com a garantia de direitos políticos e sociais mínimos. Entretanto, esse arranjo sociopolítico se converteu em um limite para a reprodução do capital, colocando em crise as condições estruturais que viabilizaram o desenvolvimento do capitalismo em um marco de democracia. Como resposta a esse contexto de crise, ganhou força a proposta neoliberal, a qual tem como essência “uma argumentação teórica que restaura o *mercado* como instância mediadora societal elementar e insuperável e uma proposição política que repõe o *Estado mínimo* como única alternativa e forma para a democracia” (Netto, 2001, p. 77).

Indo além, destaca Brown (2019) que, tanto no pensamento quanto na prática neoliberal, a crítica da democracia e do político aparece disfarçada de uma defesa da liberdade individual. Tendo como principais ideólogos Friedman e Hayek, o neoliberalismo constitui um projeto político-moral que tem como objetivo proteger as hierarquias tradicionais negando a própria ideia do social e restringindo radicalmente o alcance do poder político democrático, além de expandir o alcance da moralidade

tradicional das esferas do culto familiar e privado, fazendo-a adentrar na vida pública e comercial. “O ataque contemporâneo à sociedade e à justiça social em nome da liberdade de mercado e do tradicionalismo moral é, portanto, uma emanção direta da racionalidade neoliberal, e não se limita aos assim chamados ‘conservadores’” (Brown, 2019, p. 23).

Por outro prisma, Foucault (2008) aponta o neoliberalismo como uma nova programação da governamentalidade liberal: uma reorganização e reelaboração de certos elementos fundamentais da doutrina liberal, não tanto na teoria econômica do liberalismo, mas principalmente no liberalismo como doutrina de governo, como arte de governar.

O governo econômico dos indivíduos que agem por interesse e cálculo, a governamentalidade neoliberal consistiria em um tipo de poder que atua pela manipulação de interesses e na condução das condutas, produzindo a subjetividade desses indivíduos tendo como referência os valores do mercado, como a racionalidade e a concorrência. A ação governamental passa a estabelecer as regras do jogo, no qual esses sujeitos econômicos (reconhecidos na figura do “empreendedor de si”, de acordo com Foucault) passam a agir segundo a lógica da concorrência, funcionando como se fossem empresas que têm um capital a maximizar. O espaço neoliberal é, desse modo, sobreinvestido por técnicas comportamentais que afetam toda a vida do indivíduo, até a dimensão mais íntima (Laval, 2020).

Nessa linha de raciocínio, Dardot e Laval (2016) destacam que o neoliberalismo transformou profundamente o capitalismo e, por consequência, as sociedades. Para os autores, “o neoliberalismo não é apenas uma ideologia, um tipo de política econômica, é um sistema normativo que ampliou sua influência ao mundo inteiro, estendendo a lógica do capital a todas as relações sociais e a todas as esferas da vida” (Dardot; Laval, 2016, p. 7).

Não se trata somente de políticas econômicas monetaristas ou de austeridade, de mercantilização das relações sociais ou de ditadura dos mercados financeiros. Trata-se mais fundamentalmente de uma racionalidade política que se tornou mundial e que consiste em impor por parte dos governos, na economia, na sociedade e no próprio Estado, a lógica do capital até a converter na forma das subjetividades e na norma das existências (Dardot; Laval, 2019).

Quanto às relações laborais, conforme Antunes (2000), o trabalho precarizado é um reflexo do neoliberalismo e da reestruturação produtiva da era da acumulação flexível, em que se intensificam os níveis de exploração do trabalho, que se manifesta, em geral, na terceirização, na subcontratação e no trabalho em regime parcial.

A crescente proporção dos trabalhadores temporários em relação à população dos trabalhadores permanentes já era um fato constatado por Bourdieu (1998), que salientou que a precarização e a flexibilização acarretam a perda das poucas vantagens que podiam compensar os salários baixos, como o emprego duradouro, as garantias de saúde e de aposentadoria.

Particularmente no Brasil, este processo foi ainda mais agressivo. A introdução do ideário neoliberal na agenda governamental brasileira se deu essencialmente após o Consenso de Washington, como uma resposta à crise econômica do final da década de 1980. Objetivava-se, assim, inserir o país competitivamente no mercado internacional,

por meio da adoção de uma série de políticas econômicas de viés liberalizante, como a Lei n.º 8.031/90, a qual criou o Programa Nacional de Desestatização – PND. Essa lei permitiu a onda de privatizações registrada nos anos 1990, em que 18 empresas foram desestatizadas durante o Governo Collor (1990 a 1992), 15 desestatizações ocorreram no Governo Itamar Franco (1993-1994) e mais de 100 empresas públicas foram transferidas ao domínio privado durante o Governo FHC (1995-2002) (Cezarini, 2020).

Desde então, sucessivas reformas de caráter neoliberal são implementadas no país, através de inovações legislativas que resultam no desmonte do sistema de proteção social, ao promover um retrocesso na garantia dos direitos sociais, trabalhistas e previdenciários. É esse o caso da Reforma Trabalhista, da Lei da Terceirização e da Reforma da Previdência.

Dentro desse cenário de regressão da proteção social, tramita no Congresso Nacional o PLP 12/2024, o qual dispõe sobre a “relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas”. Apesar de pretender estabelecer “mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho”, o projeto está sendo bastante criticado por especialistas e maciçamente rejeitado pela categoria dos motoristas de plataformas e pela opinião popular.

Ideologia, empreendedorismo e uberização

A narrativa do capital atua no sentido de normalizar a crescente precarização do trabalho, propagando no debate público o discurso dominante que justifica e legitima as relações de trabalho uberizado. Antunes e Filgueiras (2020) chamam a atenção para o léxico e a retórica empresariais como formas de mascarar a realidade, representando, assim, um ingrediente central para o sucesso das plataformas digitais no alcance de seus objetivos com maior eficiência.

Em “A ideologia alemã”, Marx e Engels (2007, p. 47) afirmam que “as ideias da classe dominante são, em cada época, as ideias dominantes, isto é, a classe que é a força *material* dominante da sociedade é, ao mesmo tempo, sua força *espiritual* dominante”, entendendo-se essa força espiritual como o domínio das ideias e dos valores propagados socialmente. “Eles [sc. os indivíduos que compõem a classe dominante] dominam também como pensadores, como produtores de ideias, que regulam a produção e a distribuição das ideias de seu tempo; e, por conseguinte, que suas ideias são as ideias dominantes da época” (Marx; Engels, 2007, p. 47).

Os interesses da classe dominante, dessa maneira, cada vez mais aparecem sob a forma de ideias abstratas e universais, apresentando-se como de interesse comum a todos os membros da sociedade, como se fossem as únicas racionais e universalmente válidas (Marx; Engels, 2007).

Nesse diapasão, Codato (2016) revela que as tradições ideológicas cumprem duas funções básicas: ocultar interesses específicos (da classe dominante, por exemplo) e universalizar ideias particulares. A prática ideológica seria, então, uma prática social, não um fenômeno da consciência ou um “mero efeito” da infraestrutura econômica sobre a superestrutura (Estado, Direito, Cultura, Religião). Um mecanismo de sujeição social (“reprodução”) que precisa recorrer a instituições específicas, os “aparelhos”. Em suma, a ideologia somente existe como força social através dos “aparelhos ideológicos de Estado” (Althusser, 2023), como o jurídico, político, escolar, familiar,

religioso, entre outros, cuja função é rotinizar valores e ideias dominantes, definindo as práticas dos agentes sociais como práticas destinadas à reiteração das relações de dominação em determinada sociedade.

Bourdieu (1998) localiza a força da ideologia neoliberal em uma espécie de “neodarwinismo social”: a “ideologia da competência”, em que os *winners* (vencedores) triunfam, governam e têm os melhores postos de trabalho, enquanto para os *losers* (perdedores) não há bons trabalhos disponíveis, pois não são considerados competentes.

De modo geral, o neoliberalismo faz voltar, sob as aparências de uma mensagem muito chique e muito moderna, as ideias mais arcaicas do patronato mais arcaico. [...] Essa revolução conservadora de tipo novo tem como bandeira o progresso, a razão, a ciência (a economia, no caso), para justificar a restauração e tenta assim tachar de arcaísmo o pensamento e a ação progressistas. Ela constitui como normas de todas as práticas, logo como regras ideais, as regularidades reais do mundo econômico entregue à sua lógica, a alegada lei do mercado, isto é, a lei do mais forte. Ela ratifica e glorifica o reino daquilo que se chama mercados financeiros, isto é, a volta a uma espécie de capitalismo radical, cuja única lei é a do lucro máximo, capitalismo sem freio e sem disfarce, mas racionalizado, levado ao limite de sua eficiência econômica pela introdução de formas modernas de dominação, como o *management*, e de técnicas de manipulação, como a pesquisa de mercado, o marketing, a publicidade comercial (Bourdieu, 1998, p. 31).

Para o autor, há um trabalho de doutrinação simbólica feito por intelectuais, jornalistas e homens de negócios, com espaço nos jornais de grande circulação, para impor como óbvia a visão neoliberal. O “gota a gota simbólico” dos jornais escritos e televisados apresenta o neoliberalismo como inevitável. O léxico repleto de eufemismos se difunde:

Por exemplo, na França, não se diz mais “patronato”, diz-se “as forças vivas da nação”; não se fala mais de demissões, mas de ‘cortar gorduras’, utilizando uma analogia esportiva (um corpo vigoroso deve ser esbelto). Para anunciar que uma empresa vai demitir 2.000 pessoas, fala-se do “plano social corajoso da Alcatel”. Há também todo um jogo com as conotações e as associações de palavras como flexibilidade, maleabilidade, desregulamentação, que tendem a fazer crer que a mensagem neoliberal é uma mensagem universalista de libertação. Contra essa doxa, parece-me, é preciso defender-se, submetendo-a à análise e tentando compreender os mecanismos segundo os quais ela é produzida e imposta (Bourdieu, 1998, p. 28).

Esse exercício do capital, entretanto, não é novidade. A cada novo momento histórico, renova-se a tentativa de encortinar o lado obscuro das práticas organizacionais por meio de discursos de benevolência. No caso específico da Uber, verificou-se má conduta da organização, na medida em que foram encontradas mais de 70 ocorrências de incompatibilidade entre os Termos de Consentimento da plataforma e a Lei Geral de Proteção de Dados – LGPD (Vianna; Vianna; Meneghetti, 2021).

Essa verificação é importante para se opor às visões deterministas e instrumentalistas da tecnologia, que defendem, respectivamente, uma lógica funcional autônoma para as tecnologias e a ideia de que os seus objetos são neutros, isentos de valores. É o chamado *fetichismo da tecnologia*: “o que se mascara na percepção fetichista da tecnologia é, do mesmo modo, seu caráter relacional: ele [o preço das mercadorias] aparece como uma instância não-social de pura racionalidade técnica, mais do que o nexos social que realmente é” (Feenberg, 2013, p. 232).

Para Feenberg (2013), a tecnologia não é neutra: a racionalidade técnica seria também uma racionalidade política, pois os valores da sociedade industrial e os interesses da classe dominante se instalam no desenho das máquinas e em outros supostos procedimentos racionais. Portanto, as decisões e escolhas tecnológicas não são guiadas exclusivamente por critérios técnicos, mas incorporam os valores do capitalismo e fortalecem a acumulação do capital. Dessa maneira, a ciência e a tecnologia existentes representam muito mais um obstáculo do que um veículo para a emancipação humana (Novaes; Dagnino, 2004).

É sob esse falso entendimento de tratar as tecnologias sempre como neutras ou benéficas que ideologias como a do Vale do Silício se propagam. Sales, Sanson e Sales (2024) apontam que a ideologia disseminada pelas gigantes da tecnologia do Vale do Silício ressignificou o empreendedorismo como “forma superior de trabalho”:

O empreendedorismo, portanto, passa a incorporar ao trabalho componentes ideológicos. Por um lado, difunde a ideia de que a pobreza pode ser superada pelo empenho e esforço individual e, por outro, atribui à atividade por conta própria certo glamour, como algo superior quando comparada ao trabalho assalariado, porque não recai sobre ele a subordinação a um patrão (Sales; Sanson; Sales, 2024, p. 17).

A ideologia do Vale do Silício, no entanto, não se sustenta com relação ao trabalho nas plataformas digitais, tendo em vista que a liberdade e a autonomia prometidas pelo empreendedorismo, apesar de serem valores que seduzem, na prática laboral são relativas e controladas (Sales; Sanson; Sales, 2024).

O que se percebe é que o trabalho mediado por plataformas digitais opera a transformação do empresário de si (Foucault, 2008) em empreendedor-proletário (Antunes, 2020) ou autogerente subordinado (Abílio, 2020). Foucault observa que o *homo oeconomicus* neoliberal é o “empresário de si mesmo, sendo ele próprio seu capital, sendo para si mesmo seu produtor, sendo para si mesmo a fonte de [sua] renda (Foucault, 2008, p. 311).

Contudo, a expansão do trabalho digital vem demolindo a separação entre o tempo de vida no trabalho e o tempo de vida fora dele, resultando na escravidão digital (Antunes, 2018). A ampliação da informalidade digital, dos autônomos e dos “empreendedorismos” configura apenas uma forma oculta de assalariamento do trabalho, por meio de um véu ideológico. “O ‘empreendedor’ se imagina proprietário de si mesmo, um quase-burguês, mas se converte em um proletário de si próprio, que autoexplora seu trabalho” (Antunes, 2020, p. 15).

Para Abílio (2020), a uberização consolida a redução do trabalhador a um trabalhador *just-in-time*, a um autogerente subordinado, que arca com os riscos e custos da sua própria produção, sendo utilizado na exata medida das demandas do mercado.

O trabalhador é reduzido a um fator de produção, devendo estar inteiramente disponível ao trabalho, mas não sendo remunerado por isso. Além do mais, delega-se ao trabalhador a responsabilidade pelo gerenciamento da sua própria produtividade.

Identifico, então, o léxico e a retórica empresariais das grandes corporações do capital financeiro e tecnológico como sendo as ideias dominantes da nossa época, que se apresentam no debate público com tão elevado grau de abstração e universalidade, que aparentam ser ideias em defesa do interesse comum e as únicas racionais, válidas e economicamente viáveis.

Dessa forma, todo esse discurso em favor da plataformização e da uberização do trabalho, totalmente impregnado dos valores neoliberais da concorrência, da busca incessante do lucro e do livre comércio, assim como da defesa intransigente da desregulamentação das relações trabalhistas e da intervenção mínima do Estado no domínio do mercado, na realidade, só reforça a sanha do capital em se autorreproduzir, acelerando o processo de erosão da proteção social conquistada e precarizando cada vez mais as relações de trabalho, ao não serem reconhecidos direitos sociais e trabalhistas ao “novo proletariado de serviços”, submetido à chamada “escravidão digital” (Antunes, 2018).

O PLP 12/2024 e a tentativa de regulamentação da atividade de motorista por plataforma

Foi enviado ao Congresso Nacional o PLP 12/2024³, com o objetivo de regulamentar a categoria profissional “motorista de aplicativo de veículo de quatro rodas”. Entretanto, o Governo Federal encontrou mais resistência do que o esperado, fato que o fez recuar, retirando o regime de urgência para sua votação. Lançada em evento realizado no dia 04 de março de 2024, a iniciativa do Executivo aconteceu após 15 meses de atuação de um Grupo de Trabalho, anunciado ainda no governo de transição, composto pelo Ministério do Trabalho e Emprego, pelas plataformas de serviços de transporte e por representantes dos trabalhadores.

Sanson afirma em entrevista (Pontes, 2024) que esse projeto elimina de vez qualquer possibilidade de regular o trabalho em plataformas pela CLT e naturaliza a ideia de que o trabalho não está necessariamente associado a direitos. Desse modo, o projeto pode ser resumido em três aspectos:

Primeiro: cria uma nova categoria rebaixada que não se enquadra na CLT; segundo: entrega de bandeja para as empresas de aplicativos o que elas queriam, a tese de que não praticam subordinação e, por conseguinte, se livram de processos jurídicos que pedem a vinculação empregatícia; e, terceiro e mais grave: serve como referência para outras áreas de trabalho plataformizadas, ou seja, cria-se um novo paradigma nas relações de trabalho rebaixadas (Pontes, 2024, p. 94-95).

³ A tramitação do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 está disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>. Acesso em: 16 ago. 2024.

Nunca se chegou a um consenso sobre entendimento do vínculo do trabalhador de plataformas. Orsini e Leme (2021) identificaram que empresas como a Uber e a 99 adotaram uma conduta denominada pelas pesquisadoras de “litigância manipulativa”, isto é, a celebração de acordos em processos judiciais com a finalidade de impedir a existência, a formação e até mesmo a consolidação de jurisprudência reconhecedora de direitos trabalhistas aos motoristas. Trata-se de uma conduta processual conciliatória seletiva e estratégica que manipula e obstrui a pluralidade de entendimentos jurisdicionais sobre a matéria, tendo em vista que as empresas buscam a conciliação apenas nos processos em que há risco de reconhecimento do vínculo, tendo como efeitos o acesso desigual à justiça e um problema na formação da jurisprudência sobre o tema.

Diante da controvérsia jurídica sobre o reconhecimento do vínculo de emprego, coube ao Supremo Tribunal Federal – STF oferecer uma solução uniformizadora. No âmbito do Recurso Extraordinário (RE) 1446336, foi reconhecido que a matéria tem repercussão geral (Tema de Repercussão Geral nº 1291), ou seja, é relevante do ponto de vista social, jurídico e econômico, ultrapassando os interesses das partes envolvidas no processo. O Tribunal Superior do Trabalho – TST entendeu que a Uber deve ser considerada uma empresa de transporte e não uma plataforma digital, caracterizando a subordinação porque o motorista não possui nenhum tipo de controle em relação ao preço das corridas e ao percentual a ser descontado sobre o valor. A Uber recorreu dessa decisão, pedindo a suspensão dos mais de 10 mil processos que tramitam nas diversas instâncias da Justiça do Trabalho. O julgamento do mérito ainda não tem data para acontecer, todavia a decisão a ser tomada pelo STF deverá ser aplicada aos demais processos semelhantes (Brasil, Supremo Tribunal Federal, 2024).

Quanto a esse projeto de lei, entretanto, não resta margem para dúvida. Cria-se uma nova categoria, o “trabalhador autônomo por plataforma”, previsto no art. 3.º, o qual procura deixar explícita a “plena liberdade” do trabalhador acerca da decisão sobre os “dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo”, bem como a “inexistência de qualquer relação de exclusividade entre o trabalhador e a empresa operadora de aplicativo”, podendo o trabalhador exercer sua atividade em mais de uma plataforma no mesmo período, além da “inexistência de quaisquer exigências relativas a tempo mínimo à disposição e de habitualidade na prestação do serviço”. Logo, é nítido que esses dispositivos procuram rejeitar a possibilidade de reconhecimento do vínculo empregatício, ao enfatizar que essa modalidade laboral não preenche os requisitos necessários para caracterizar uma relação de emprego: serviço prestado por pessoa física, pessoalidade, não eventualidade/habitualidade, subordinação e onerosidade.

Além disso, há uma falsa limitação à jornada de trabalho, ao prever, no art. 3.º, § 2.º, que “o período máximo de conexão do trabalhador a uma mesma plataforma não poderá ultrapassar doze horas diárias, na forma do regulamento”. Ora, se o tempo máximo de conexão por plataforma são 12 (doze) horas, a lei não impede que o mesmo trabalhador mude de plataforma quando atingir esse limite. Na prática, o que há é a legalização de uma jornada extremamente exaustiva. Vale salientar que esse dispositivo entra em conflito tanto com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), art. 235-C, o qual dispõe que a duração da jornada diária do motorista celetista é de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias,

quanto com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), art. 65-C, que veda ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas. Ademais, o PLP 12/2024 não assegura descansos remunerados no curso da semana ou do mês.

Nos arts. 3.º e 4.º há a previsão de negociação coletiva e celebração de acordo ou convenção coletiva, além da representação coletiva dos trabalhadores em demandas judiciais. Ainda mais, no art. 7.º, IV, garantem-se os direitos à organização sindical, à sindicalização e à negociação coletiva. Aposta-se, assim, no poder de organização dos trabalhadores para assegurar os direitos não contemplados no projeto.

Já no art. 5.º, são elencadas autorizações às plataformas, que claramente caracterizam subordinação e controle sobre a atividade prestada pelo trabalhador, como a possibilidade de suspensões, bloqueios e exclusões de motoristas, utilização de sistemas de acompanhamento em tempo real da execução dos serviços e de sistemas de avaliações de trabalhadores, bem como ofertas de cursos, treinamentos e incentivos (monetários ou não). Todavia, o próprio dispositivo faz questão de enfatizar que essas práticas não configuram relação de emprego, contrariando a doutrina e a jurisprudência trabalhista, nacional e internacional. No caminho oposto, o Parlamento Europeu aprovou uma diretiva que pretende tornar mais transparente a utilização dos algoritmos e combater o falso trabalho por conta própria nas plataformas digitais, estabelecendo a presunção legal de emprego. Assim, cabe à plataforma digital provar que não existe o vínculo empregatício (Conselho da União Europeia, 2024).

Uma queixa frequente dos motoristas é com relação à falta de transparência das plataformas. Nessa perspectiva, pode-se perceber um pequeno avanço no art. 8.º, o qual introduz a transparência como princípio norteador desse tipo de prestação de serviço.

Quanto à remuneração mínima, o art. 9.º estabelece que esta “será proporcionalmente equivalente ao salário-mínimo nacional, acrescido do ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros”, abrangendo-se os “custos e as tarifas relativos ao uso do aparelho celular, ao combustível, à manutenção do veículo, ao seguro automotivo, aos impostos e à depreciação do veículo automotor”. Estipulou-se então o valor de R\$ 32,10⁴ por hora efetivamente trabalhada, contabilizando-se apenas o período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino, sendo esse valor composto de R\$ 8,03 “a título de retribuição pelos serviços prestados” e de R\$ 24,07 “a título de ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros”, sendo reajustado de acordo com a valorização do salário-mínimo.

O valor estabelecido no PLP 12/2024, no entanto, está muito aquém do esperado pela categoria. Estipular um piso muito rebaixado, afirma D. Deccache (*apud* Pontes, 2024), faz com que o piso se torne uma espécie de ímã, um “estímulo para a empresa caminhar em direção ao piso na sua estratégia de margem de lucro, o que pode tornar a situação do trabalhador pior”.

Já com relação à contribuição previdenciária, o art. 10 dispõe que o trabalhador será considerado contribuinte individual, tendo sua alíquota fixada em 7,5% sobre o salário de contribuição, o qual corresponde a 25% do valor bruto auferido no mês, enquanto a empresa operadora de aplicativo contribuirá com a alíquota de 20%, incidente sobre o salário de contribuição do trabalhador.

⁴ Valores estabelecidos no momento da apresentação do projeto, em 05 de março de 2024.

A avaliação do projeto, no geral, não foi das melhores. Críticos entendem que o PLP 12/2024 favorece apenas as plataformas. Feliciano (2024) é taxativo ao afirmar que “o projeto é ruim na perspectiva da transparência de dados, sindical, remuneratória, da saúde e segurança e até mesmo nos fundamentos dogmáticos”.

Já para Pereira (2024), o discurso da autonomia dos trabalhadores que mascara o vínculo de subordinação com as plataformas, da tão propagandeada “liberdade” e “flexibilidade” das jornadas de trabalho, constitui uma questão que “não somente deixou de ser rebatida pelo governo do Partido dos Trabalhadores como passou a ser incorporada e incentivada”. Na prática, a proposta converge com leis que favorecem os contratos via terceirização e pejotização.

Tais leis descaracterizam a relação de subordinação do trabalho, rebaixam ou retiram o acesso dos trabalhadores aos direitos sociais e trabalhistas e legitimam, por meio da norma, condições de trabalho precarizadas sob o véu da autonomia e da preocupação com a “segurança jurídica” das empresas (Pereira, 2024).

Na mesma direção, Carelli (2024) afirma que

O projeto de lei cria uma figura híbrida, algo como um minotauro, só que com cabeça de empresa e corpo de trabalhador, ou melhor, cabeça de autônomo, corpo de empregado. É legítimo “nem-nem”: nem é autônomo, pois o próprio projeto expressamente impede a autonomia de fato; nem é empregado, pois essa situação jurídica lhe é negada pelo projeto. A figura nem-nem está longe de ser um autônomo com direitos, pois não há autonomia, e, para se falar a verdade, quase não se vê direitos no projeto. A nova modalidade criada pode ser vista como um subordinado sem direitos.

Outro fato que chama atenção é que as palavras “dados”, “algoritmo” e “inteligência artificial” não são utilizadas ao longo do texto. “Em uma atividade que é baseada nesses três elementos, a sua ausência no projeto é patente confissão de anacronismo e desconexão com a realidade” (Carelli, 2024).

Além do mais, não é prevista a competência da Justiça do Trabalho para julgar as ações decorrentes de questionamentos judiciais, fato que prejudica a categoria dos motoristas, visto que a Justiça do Trabalho possui uma atuação mais protetiva ao trabalhador em comparação com a Justiça Comum.

Desse modo, vale salientar que as críticas ao projeto vêm de distintos espectros políticos (Moncau, 2024), acarretando a articulação de movimentos que organizaram diversos atos contra a regulamentação, como a emissão e coleta de assinaturas para manifestos críticos (ABET, 2024) ou manifestações de rua e carreatas, como as realizadas nas principais cidades do país em 26 de março e em 02 de abril de 2024 (Lang, 2024).

Como termômetro da opinião popular, em enquete realizada no Portal da Câmara dos Deputados (2024), 95% (61.286 votos) discordam totalmente do projeto e 3% (2.172 votos) discordam na maior parte. Apenas 2% (679 votos) concordam totalmente. Dentre os pontos negativos mais curtidos, ou seja, aqueles com que os votantes mais se identificaram, estão os de que a forma como foi feito o projeto “tira toda a liberdade do motorista e das plataformas” e de que “o motorista não foi escutado”, além de críticas ao valor de R\$ 32,10 por hora efetivamente trabalhada. Não foram indicados pontos

positivos para a categoria dos motoristas, apontando-se como maiores beneficiários a Uber e demais plataformas, as lideranças sindicais, interessadas no controle dos sindicatos a serem criados, e o Governo Federal, que estaria focado em aumentar a arrecadação.

Nessa direção, Eduardo de Souza, mais conhecido como “Duda”, presidente da Associação de Motoristas de Aplicativos de São Paulo – AMASP, que integra a Federação dos Motoristas de Aplicativos do Brasil – FEMBRAPP, a qual não teve espaço no Grupo de Trabalho, entende que “o PL 12 só legaliza os abusos que as empresas cometem em cima dos motoristas” (Souza *apud* Guimarães, 2024). Em outra oportunidade, ele já havia se posicionado de forma semelhante, ao afirmar que “o motorista tem a sua autonomia. Nós precisamos de um projeto de lei que já saia contemplando todos os benefícios que o motorista precisa, todos os amparos que o motorista precisa” (Souza *apud* Azevedo, 2024). Por outro lado, demonstrando um contido apoio, Carina Trindade, motorista de aplicativo da Uber e presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul – SIMTRAPLI-RS, avalia de forma pragmática que “o PL não é o que a gente queria, mas é o que a gente conseguiu na mesa de trabalho” (Trindade *apud* Guimarães, 2024).

Os pontos negativos levantados na enquete reforçam as críticas apontadas pelas lideranças dos trabalhadores, como a falta de representatividade na concepção do projeto, na medida em que algumas entidades não tiveram lugar nas mesas de negociação, culminando em um significativo déficit de diálogo social (Porto; Araújo, 2024). Este é um quadro que se procura reverter, entretanto, a partir dos debates na esfera pública, como, por exemplo, os promovidos no plenário da Câmara dos Deputados, no dia 17 de abril de 2024, e no STF, no dia 09 de dezembro de 2024.

De modo geral, as impressões da categoria acerca do projeto reforçam a tese da ideologia neoliberal de que o governo é inimigo do indivíduo, atrapalhando o seu viés empreendedor. Entretanto, não se podem justificar as críticas da categoria apenas como “ideológicas”, se em seus aspectos materiais o projeto é ruim, pois, em desconexão com a realidade, estabelece um piso remuneratório rebaixado, além de rejeitar a possibilidade do reconhecimento do vínculo empregatício, mesmo quando há controle do serviço prestado, caracterizando a chamada subordinação algorítmica.

Conclusão

O desenvolvimento das TICs proporcionou uma redefinição das relações de trabalho na era digital. A tendência à plataformização do trabalho se dá sob bases tecnológicas, financeiras e políticas, na medida em que se relacionam os processos de dataficação, de financeirização e da racionalidade neoliberal empreendedora. A uberização do trabalho combina, então, a atividade digital com formas intensas de exploração do trabalho físico, manual, não sendo reconhecidos direitos trabalhistas e previdenciários a essa categoria profissional.

Propagando ideais como “liberdade”, “flexibilidade” e “autonomia”, vinculados à noção de empreendedorismo, as plataformas digitais buscam mascarar a relação de emprego ali existente, operando a transformação do sujeito neoliberal, o “empresário de si” foucaultiano, em uma espécie de empreendedor-proletário.

Nesse sentido, o PLP 12/2024 objetiva garantir a esses profissionais a “autonomia com direitos”. Contudo, analisando cada dispositivo do projeto de lei, percebe-se que apenas as plataformas têm o que comemorar. Isto porque, caso o projeto

seja aprovado, estará encerrado o debate jurídico que permeia essa relação de trabalho. Embora em algumas oportunidades a Justiça do Trabalho tenha reconhecido o vínculo empregatício, e antes mesmo do STF ter julgado o Tema de Repercussão Geral n.º 1291, que uniformizaria a matéria, o PLP 12/2024 cria a figura do “trabalhador autônomo por plataforma”; no entanto, para alguns críticos, o trabalhador nem terá autonomia, visto que a forma de prestação do serviço é totalmente controlada pela plataforma, nem poderá ter reconhecido o vínculo de emprego, não podendo usufruir dos direitos decorrentes dessa condição.

Dessa maneira, caso o PLP 12/2024 se torne lei, ocorrerá a perda do objeto de milhares de ações trabalhistas pelo Brasil, trazendo segurança jurídica apenas para as plataformas digitais – as maiores beneficiadas – à custa da negação de direitos aos motoristas, representando, assim, a legalização de uma subcategoria de trabalhadores.

Além do mais, o projeto certamente servirá como referência para a regulação de outras categorias de trabalhadores plataformizados, como os motociclistas entregadores e condutores de passageiros, o que pode ocasionar a institucionalização e a legitimação definitivas da precarização.

Por outro lado, a possibilidade de negociação coletiva e de celebração de acordo ou convenção coletiva, assim como a representação coletiva em demandas judiciais e o direito à organização sindical e à sindicalização parecem ser a aposta dos defensores do projeto para assegurar melhorias para a categoria, já que se garantiu apenas o mínimo, os direitos previdenciários, não abarcando os demais direitos trabalhistas, como férias, 13º salário, descanso semanal remunerado, entre outros.

De fato, o futuro dos trabalhadores depende da força da luta coletiva. Um indício nessa direção são as 12 emendas apresentadas pela Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativo (FENASMAPP, 2024), que tentam deixar o projeto mais interessante para a categoria. Contudo, além de tentar melhorar o projeto antes de sua aprovação, a organização coletiva precisará continuar forte, para que se possa, nas negociações coletivas, equilibrar um pouco a balança em relação ao poderio econômico das plataformas digitais e, assim, conquistar mais direitos e vantagens para a categoria ou, pelo menos, manter os já assegurados.

Então, respondendo ao problema de pesquisa, apesar de ter a pretensão de harmonizar a inovação tecnológica com a proteção dos direitos laborais, o PLP 12/2024 mostra-se insuficiente, tendo em vista que não logra assegurar a totalidade dos direitos trabalhistas aos motoristas por plataformas. Pelo contrário, torna legal o cenário de precarização.

Referências

- ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador *just-in-time* In: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020.
- ALTHUSSER, Louis. *Aparelhos ideológicos de Estado*. 17. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2023.
- ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.22409/contracampo.v39i1.38901>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- ANTUNES, Ricardo. *O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital*. São Paulo: Boitempo, 2018. É-book. Disponível em: <https://nestpoa.wordpress.com/wp-content/uploads/2019/09/ra-ps.pdf>. Acesso em: 24 maio 2024.

- ANTUNES, Ricardo. Trabalho e precarização numa ordem neoliberal. In: GENTILI, Pablo; FRIGOTTO, Gaudêncio (comps.). *La ciudadanía negada: políticas de exclusión en la educación y el trabajo*. Buenos Aires: CLACSO, 2000. Disponível em: <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20101010021549/3antunes.pdf>. Acesso em: 24 maio 2024.
- ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da Indústria 4.0. In: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 11-22.
- ANTUNES, Ricardo. Uberização do trabalho e capitalismo de plataforma: uma nova era de desantropomorfização do trabalho? *Análise Social*, Lisboa, v. LVIII (3.^o), n. 248, p. 512-532, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.31447/as00032573.2023248.04>. Acesso em: 26 abr. 2024.
- Associação Brasileira de Estudos do Trabalho – ABET. *Manifestos críticos ao PLP 12/2024*. 2024. Disponível em: <https://abet-trabalho.org.br/manifestos-criticos-ao-plp12-2024/#:~:text=Dois%20movimentos%20cr%C3%AAdticos%20ao%20PLP12,Lula%20e%20pedir%20sua%20revoga%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 13 mar. 2025.
- AZEVEDO, Livia. Motoristas de aplicativos: sem acordo com governo sobre projeto de regulamentação, categoria mantém protestos. *Brasil 61*, Brasília, 28 mar. 2024. Disponível em: <https://brasil61.com/n/motoristas-de-aplicativos-sem-acordo-com-governo-sobre-projeto-de-regulamentacao-categoria-mantem-protestos-bras2411360>. Acesso em: 17 mar. 2024.
- BOURDIEU, Pierre. *Contrafogos: táticas para enfrentar a invasão neoliberal*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998. E-book.
- BRASIL. Câmara dos Deputados. Enquete do PLP 12/2024. Portal da Câmara dos Deputados, Brasília, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/enquetes/2419243/resultados>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- BRASIL. *Projeto de Lei Complementar nº 12/2024*: Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2391423&filename=PLP%2012/2024. Acesso em: 16 maio 2024.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. STF irá decidir se existe vínculo empregatício entre motoristas e plataformas de aplicativos. Portal STF, Brasília, 04 mar. 2024. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=528592&ori=1>. Acesso em: 12 ago. 2024.
- BROWN, Wendy. *Nas ruínas do neoliberalismo: a ascensão da política antidemocrática no Ocidente*. São Paulo: Politeia, 2019.
- CARELLI, Rodrigo. Subordinação sem direitos: o projeto de lei Nem-Nem do governo federal. *Jornal GGN*, 05 mar. 2024. Disponível em: <https://jornalggn.com.br/economia/subordinacao-sem-direitos-o-projeto-de-lei-nem-nem-do-governo/>. Acesso em: 07 ago. 2024.
- CEZARINI, Victor. O Programa Nacional de Desestatização na década de 90. *Informações FIEP*, São Paulo, nº 476, p. 42-44, maio 2020. Disponível em: <https://downloads.fipe.org.br/publicacoes/bif/bif476.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2024.
- CHESNAIS, François. Mundialização: o capital financeiro no comando. *Revista Outubro*, ed. 5, p. 7-28, 2001. Disponível em: <http://outubrorevista.com.br/wp-content/uploads/2015/02/Revista-Outubro-Edic%C3%A7%C3%A3o-5-Artigo-02.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- CODATO, Adriano. O conceito de ideologia no marxismo clássico: uma revisão e um modelo de aplicação. *Política & Sociedade*, Florianópolis, v. 15, n. 32, p. 311-331, jan./abr. 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.5007/2175-7984.2016v15n32p311>. Acesso em: 13 jun. 2024.
- CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *Comunicado de Imprensa 194/24*: Trabalhadores das plataformas: Conselho confirma acordo sobre novas regras para melhorar as suas condições de trabalho. Bruxelas, 11 mar. 2024. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2024/03/11/platform-workers-council-confirms-agreement-on-new-rules-to-improve-their-working-conditions/pdf/>. Acesso em: 17 ago. 2024.
- DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. Anatomia do novo neoliberalismo. Instituto Humanitas Unisinos, São Leopoldo/RS, 25 jul. 2019. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/591075-anatomia-do-novo-neoliberalismo-artigo-de-pierre-dardot-e-christian-laval>. Acesso em: 21 jul. 2022.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DUMÉNIL, Gérard; LÉVY, Dominique. Neoliberalismo – Neo-imperialismo. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 1 (29), p. 1-19, abr. 2007. Disponível em: https://www.eco.unicamp.br/images/arquivos/artigos/626/01_Dumenil.pdf. Acesso em: 13 jun. 2024.

Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativo – FENASMAPP. *Emenda ao Projeto de Lei Complementar 12/2024*. Brasília, 2024. Disponível em: <https://cdn.brasildefato.com.br/documents/8232747b598ec7ae37b920d7af49ae7f.pdf>. Acesso em: 16 ago. 2024.

FEENBERG, Andrew. Do essencialismo ao construtivismo: a filosofia da tecnologia em uma encruzilhada. In: NEDER, Ricardo T. (org.). *A teoria crítica de Andrew Feenberg: racionalização democrática, poder e tecnologia*. 2. ed. Brasília: UnB: 2013. p. 205-251. Disponível em: <https://www.sfu.ca/~andrewf/coletanea.pdf>. Acesso em: 07 jun. 2024.

FELICIANO, Guilherme Guimarães. A proposta do governo que regulamenta o trabalho de motoristas de aplicativos é adequada? NÃO. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 15 mar. 2024. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/opinia0/2024/03/a-proposta-do-governo-que-regulamenta-o-trabalho-de-motoristas-de-aplicativos-e-adequada-nao.shtml>. Acesso em: 22 jul. 2024.

FOUCAULT, Michel. *Nascimento da biopolítica: curso dado no Collège de France (1978-1979)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GROHMANN, Rafael. Plataformização do trabalho: entre dataficação, financeirização e racionalidade neoliberal. *Revista Eletrônica Internacional de Economia Política da Informação da Comunicação e da Cultura*, São Cristóvão, v. 22, n. 1, p. 106-122, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufs.br/eptic/article/view/12188>. Acesso em: 10 ago. 2024.

GUIMARÃES, Cátia. Que regulamentação para atender a que interesses? Projeto de Lei apresentado pelo governo como resultado de uma mesa de negociação que envolveu empresas e prestadores de serviço por plataforma é alvo de críticas de pesquisadores, juristas e trabalhadores. Portal da Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio – EPSJV/Fiocruz, Rio de Janeiro, 14 maio 2024. Disponível em: <https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/reportagem/que-regulamentacao-para-atender-a-que-interesses>. Acesso em: 17 mar. 2025.

HARVEY, David. *O neoliberalismo: história e implicações*. 3. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2012.

LANG, Julia. Manifestação contra PLP que regulamenta trabalho dos motoristas tem duas datas. 55content, 22 mar. 2024. Disponível em: <https://55content.com.br/motorista/manifestacao-contra-plp-que-regulamenta-trabalho-dos-motoristas-tem-duas-datas/>. Acesso em: 13 mar. 2025.

LAVAL, Christian. *Foucault, Bourdieu e a questão neoliberal*. São Paulo: Elefante, 2020.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Fundamentos de Metodologia Científica*. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. São Paulo: Boitempo, 2007.

MONCAU, Gabriela. Críticas ao PL do governo, fake news e greves: entenda disputas em torno do trabalho em apps. *Brasil de Fato*, 18 mar. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2024/03/18/criticas-ao-pl-do-governo-fake-news-e-greves-entenda-disputas-em-torno-do-trabalho-em-apps/>. Acesso em: 13 mar. 2025.

NETTO, José Paulo. *Crise do socialismo e ofensiva neoliberal*. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2001.

NOVAES, Henrique; DAGNINO, Renato. O fetiche da tecnologia. *Org & Demo*, Marília/SP, v. 5, n. 2, p. 189-209, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.36311/1519-0110.2004.v5n2.411>. Acesso em: 07 jun. 2024.

ORSINI, Adriana Goulart de Sena; LEME, Ana Carolina Reis Paes. Litigância manipulativa da jurisprudência e plataformas digitais de transporte: levantando o véu do procedimento conciliatório estratégico. *Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região*, Curitiba, v. 10, n. 95, p. 24-44, jan. 2021. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/182394>. Acesso em: 12 ago. 2024.

PEREIRA, Eduardo Rezende. Motoristas por aplicativos ganham regulamentação nos marcos da precarização. *Brasil de Fato*, Curitiba, 11 de mar. 2024. Disponível em:

<https://www.brasildefato.com.br/2024/03/11/motoristas-por-aplicativos-ganham-regulamentacao-nos-marcos-da-precarizacao>. Acesso em: 05 ago. 2024.

POELL, Thomas; NIEBORG, David; DIJCK, José van. Plataformização. *Revista Fronteiras – Estudos Midiáticos*, São Leopoldo/RS, v. 22, n. 1, p. 2-10, jan./abr. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.4013/fem.2020.221.01>. Acesso em: 27 abr. 2024.

PONTES, Júlio. “O PL do governo naturaliza a ideia de que o trabalho não se associa necessariamente a direitos”, entrevista com César Sanson. In: *Revista Movimento: crítica, teoria e ação*, Porto Alegre, ano 9, v. 1, n. 49-50, p. 93-105, abr.-maio 2024.

PORTO, André Nóbrega; ARAÚJO, Jailton Macena de. Projeto de Lei Complementar nº 12/2024: fissuras no diálogo social e desafios para a promoção do trabalho decente nas plataformas digitais. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Porto Alegre, v. 90, n. 3, p. 158-182, 2024. Disponível em: <https://revista.tst.jus.br/rtst/article/view/9>. Acesso em: 13 mar. 2025.

RIBEIRO, Paulo Victor. PL da Uber: “Governo abriu um precedente histórico, o fim do salário-mínimo”. [Entrevista com David Deccache]. *Intercept Brasil*, 13 mar. 2024. Disponível em: <https://www.intercept.com.br/2024/03/13/pl-da-uber-governo-abriu-um-precedente-historico-o-fim-do-salario-minimo/#:~:text=PL%20da%20Uber%3A%20'Governo%20abriu,plataformas%20%E2%80%93%20e%20n%C3%A3o%20dos%20trabalhadores.&text=O%20governo%20federal%20apresentou%20no,profiss%C3%A3o%20de%20motoristas%20de%20aplicativo>. Acesso em: 15 ago. 2024.

SALES, Ana Patrícia Dias; SANSON, Cesar; SALES Francisco José Lima. A ideologia do Vale do Silício e o trabalho plataformizado. *Revista Cronos*, Natal, v. 25, n. 1, p. 10–26, 2024. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/cronos/article/view/35393>. Acesso em: 13 jun. 2024.

SILVA, Sérgio. Propostas neoliberais e sociedade de mercado. In: *Liberalismo e Socialismo: velhos e novos paradigmas*. São Paulo: Editora da UNESP, 1995. p. 105-114.

SRNICEK, Nick. *Platform Capitalism*. Cambridge: Polity Press, 2017.

VIANNA, Fernando Ressetti Pinheiro Marques; VIANNA, Juliana; MENEGETTI, Francis Kanashiro. O dark side da digitalização na era do capitalismo de vigilância: um estudo dos termos de consentimento da Uber à luz da legislação brasileira. *Administração Pública e Gestão Social*, Viçosa/MG, v. 13, n. 4, p. 1-21, 2021. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=351568433007>. Acesso em: 27 abr. 2024.

WOODCOCK, Jamie. O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. In: ANTUNES, Ricardo (org.). *Uberização, trabalho digital e Indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo, 2020. p. 23-46.

ZUBOFF, Shoshana. *A era do capitalismo de vigilância: a luta por um futuro humano na nova fronteira de poder*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2021. E-book.

Declaração de Coautoria: Daviton Gurgel Guerra Fernandes declara ser o artigo fruto de pesquisa de sua autoria e que ambos "participaram da elaboração do artigo na íntegra." Cesar Sanson confirma as informações do primeiro autor e afirma ter orientado a referida investigação.

*Minicurrículo dos Autores:

Daviton Gurgel Guerra Fernandes. Graduado em Direito (2015) e em Ciências Sociais (2024). Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: daviton.gurgel@ufrn.br.

Cesar Sanson. Doutor em Sociologia pela Universidade Federal do Paraná (2009). Docente junto ao Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: cesarsanson@gmail.com.