

As plataformas digitais e o futuro do trabalho, 12 novembro 2020

Painel II – Desafios para as Políticas Públicas

Marcos Pais, STRUP

Procurar no passado pistas para interpretar o presente e planear o futuro

Mais de 17.000 motoristas usando diferentes tarifas competem ferozmente por viagens. Devido a esta concorrência, as tarifas estão cerca de 20% abaixo do preço de custo. Os Motoristas lutam pelos melhores locais perto de hotéis, restaurantes e zonas movimentadas. O aumento de concorrência despoletou acidentes e condução negligente, problemas que levaram ao aumento dos prémios dos seguros. Tanto os proprietários de frotas como os parceiros/motoristas exigem aumentos de tarifas na esperança de estabilizar os preços e evitar a concorrência ruinosa. Todas as partes concordam em que a raiz do problema reside no excesso de veículos e motoristas.

Tradução livre e adaptada de Hodges, Graham R G, 2007, Taxi! A Social History of the New York City Cabdriver, pág 33.

O texto acima, apesar de ter sido escrito em 2007 e se referir a uma realidade dos anos 1920, identifica vários dos problemas com que o sector TVDE - transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, se debate actualmente em Portugal, a saber:

- **Concorrência feroz, com decréscimo de rendimentos.** Esta concorrência tem historicamente ocorrido entre as plataformas electrónicas (Uber, Bolt, Freenow), que lutam entre si por quota de mercado, apanhando as empresas e motoristas TVDE no fogo cruzado, baixando tarifas e permitindo a entrada no mercado de um número desmesurado de veículos.

Contudo, desde o dia 29 de Outubro que esta concorrência se estendeu aos próprios motoristas, dado que uma das plataformas permite desde essa data que estes escolham a tarifa praticada, num intervalo entre 0,7x e 2,0x daquilo que é a tarifa anunciada. Como estamos no meio de uma pandemia que reduziu muito a procura, o desespero dos motoristas leva a que estes escolham a tarifa mais baixa, na esperança de conseguir viagens e minimizar os prejuízos.

Nota: a plataforma privilegia os motoristas que se colocam na tarifa 0.7x sem contudo o ter dito. O que descobrimos é que a aplicação de cliente chama um carro que esteja com tarifa mais baixa, mesmo que esteja mais longe do cliente que está a pedir um veículo. Por outro lado, esta plataforma assedia várias vezes por dia os motoristas, dizendo-lhes que estão a perder viagens e que poderá ser boa ideia baixarem a tarifa.

- **Preços abaixo do preço de custo e excesso de horas de trabalho.** Esta actividade não é rentável desde pelo menos meados de 2019 e só persiste devido à absurda e enorme quantidade de horas que os motoristas trabalham. Muitos motoristas fazem muito mais horas de trabalho do que legalmente permitido. Apesar de todos os registos da actividade (horas, facturação, nº de viagens, etc) poderem estar na posse das entidades fiscalizadores, estas nada fazem para devolver a legalidade ao sector.

- **Sinistralidade rodoviária e aumento dos prémios dos seguros.** O excesso de horas de trabalho aumenta o risco de sinistralidade rodoviária, o que constitui um perigo para o motorista, para o cliente que está a ser transportado e para os restantes elementos que utilizam o espaço público. Perante este aumento da sinistralidade rodoviária, as (poucas) companhias de seguros que trabalham com o sector TVDE aumentam os preços, o que por sua vez cria ainda mais

pressão nos motoristas e maior necessidade de trabalhar mais horas para conseguir pagar as despesas.

- **Deambulação em busca de serviços.** Devido à escassez de serviço, os quilómetros em vazio aumentam, pois os motoristas acabam por não ficar parados à espera que “toque” mas dirigem-se em vazio para locais onde pensam ser mais provável conseguir viagens. Esta situação está descrita na literatura científica que existe sobre o sector, em vários países do mundo. Como resultado, temos emissões de CO² que são muito acima daquilo que seriam se os clientes usassem o seu próprio veículo para se deslocarem, como indicam algumas referências^{1,2} sobre o tema.

- **Excesso de oferta (veículos e motoristas).** Este excesso vem sendo notado de forma mais acentuada desde Julho de 2019, embora já existisse antes. As consequências são historicamente conhecidas e estão enunciadas no texto que abre esta comunicação. Por outro lado, estudos que vêm sendo feitos sobre este sector de actividade, sobretudo nos EUA onde ele existe há mais tempo, comprovam aquilo que a história nos conta. Desde o aumento de congestionamento do trânsito³ e das emissões poluentes², até à precariedade laboral⁴, passando por um impacte negativo na utilização do transporte colectivo de passageiros⁵, a forma desregulada como as plataformas electrónicas têm operado não é uma mais-valia para as cidades onde estas operam, antes pelo contrário.

- **A inexistência de contratos de trabalho** é a situação mais comum dos trabalhadores deste sector. Até porque, pelo exposto, é muito difícil a uma empresa cuja actividade principal seja prestar serviços TVDE conseguir sustentar um salário, mesmo que mínimo.

- Para terminar, há ainda a questão dos **bloqueios arbitrários por parte das plataformas**; Esta situação foi já denunciada em vários momentos e é prática comum em diferentes países, estando inclusive uma acção em tribunal a decorrer^{6,7}. Independentemente das responsabilidades que um parceiro ou motorista tenham assumido para poderem desempenhar a actividade de TVDE, e sem explicação cabal, as plataformas electrónicas arrogam-se o direito de terminar a “parceria” e dessa forma deixar o profissional sem fonte de rendimento e incapaz de honrar os compromissos assumidos.

Perante o exposto, afirmamos que não podemos deixar a degradante história do transporte em veículos ligeiros repetir-se. Para atingir esse objectivo e na sequência do plenário de motoristas realizado no STRUP – Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes Rodoviários e Urbanos de Portugal, no dia 29 de Setembro⁸ e do subsequente Caderno Reivindicativo, definimos várias acções a serem tomadas, para salvaguardar a dignidade do trabalho efectuado por intermédio de plataforma electrónica, no sector TVDE, cuja principais são: extensão do CCT (contrato colectivo de trabalho) do sector do táxi ao sector TVDE; Definição de um preço mínimo de custo para a actividade e fiscalização do que é o início do serviço definido por lei; Moratória imediata à entrada de novos veículos e definição de um número limite de veículos em operação; Extinção dos bloqueios unilaterais por parte das plataformas; etc.

Referências:

1. <https://www.latimes.com/environment/story/2020-03-07/uber-lyft-ride-hailing-air-pollution-greenhouse-gas-emissions>
2. <https://www.ucsusa.org/resources/ride-hailing-climate-risks>
3. <https://www.latimes.com/science/la-sci-uber-lyft-traffic-worse-20190508-story.html>

4. <https://observador.pt/especiais/excesso-de-horas-precariedade-baixos-salarios-a-vida-dos-motoristas-da-uber/>
5. <https://chi.streetsblog.org/2019/10/25/citys-ride-hailing-report-quantifies-the-damage-uber-and-lyft-and-doing-to-chicago/>
6. <https://abertoatedemadrugada.com/2020/10/despedimento-automatico-de-motoristas-uber-portugal.html>
7. <https://www.wired.co.uk/article/uber-fired-algorithm>
8. <https://strup.pt/index.php/2-destaques-strup/138-aos-motoristas-tvde?highlight=WyJ0dmRlllO=>

Nota: todos os links foram consultados a 30 de Novembro de 2020.