

XXXII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI SÃO PAULO - SP

**DIREITOS SOCIAIS, SEGURIDADE E PREVIDÊNCIA
SOCIAL**

EDITH MARIA BARBOSA RAMOS

JOSÉ RICARDO CAETANO COSTA

CARLOS FREDERICO ZIMMERMANN NETO

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydée Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRIO - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Ednilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

D597

Direitos sociais, segurança e previdência social[Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Edith Maria Barbosa Ramos, José Ricardo Caetano Costa, Carlos Frederico Zimmermann Neto – Florianópolis: CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-294-0

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Os Caminhos Da Internacionalização E O Futuro Do Direito

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direitos sociais. 3. Segurança e previdência social. XXXII

Congresso Nacional do CONPEDI São Paulo - SP (4: 2025: Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

XXXII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI SÃO PAULO - SP

DIREITOS SOCIAIS, SEGURIDADE E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Apresentação

Tivemos a apresentação de 22 artigos em nosso GT de DIREITOS SOCIAIS, SEGURIDADE E PREVIDÊNCIA SOCIAL I, ocorrido no XXXII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI SÃO PAULO – SP.

Apresentamos uma sinopse dos artigos apresentados, cujos temas circundam nas diversas áreas dos direitos sociais e da segurança, cujas reflexões e análises críticas são fundamentais para a contribuição da academia nos temas trabalhados.

No artigo denominado APOSENTADORIA ESPECIAL DO VIGILANTE A PARTIR DA EC 103/2019: SUPRESSÃO CONSTITUCIONAL OU NORMA DE EFICÁCIA CONTIDA?, de Júlia Lira Fernandes , Gabriel Rabetti Garcia Maia , Paulo Campanha Santana, os(as) autores(as) examinam os impactos da Emenda Constitucional (EC) nº 103 /2019 sobre o direito à aposentadoria especial dos vigilantes, categoria exposta a risco à integridade física, apontando a problemática central: verificar se, a partir da EC nº 103/2019 houve efetiva supressão desse direito ou mera limitação de sua eficácia até futura regulamentação por lei.

No artigo denominado APOSENTADORIA RURAL E A PROVA DA ATIVIDADE: ENTRE A PROTEÇÃO SOCIAL E A BUROCRATIZAÇÃO DO ACESSO AO BENEFÍCIO, de Lucas Baffi e Anna Vitoria Da Rocha Monteiro, o(as) autores(as) investigam a aposentadoria rural no Brasil, revelando uma tensão estrutural entre a função protetiva assegurada constitucionalmente e a excessiva burocratização na comprovação da atividade laborativa. Apontam que a exigência de documentos formais, muitas vezes inexistentes no contexto da economia familiar, limita a efetividade do direito e reforça desigualdades históricas entre campo e cidade.

No artigo denominado AS AÇÕES AFIRMATIVAS COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO SOCIAL NO ENSINO SUPERIOR: O CASO DAS COTAS DA UEA/AM, de Roselma Coelho Santana , Verônica Maria Félix Da Silva e Bruno Gomes Pires, o(as) autores (as) investigam as ações afirmativas como instrumento de inclusão social, especialmente por meio da reserva de vagas para grupos historicamente marginalizados no ensino superior. A

proposta central é compreender como essas políticas públicas contribuem para a promoção da justiça distributiva, corrigindo desigualdades estruturais e ampliando o acesso à educação de qualidade.

No artigo denominado **BENEFÍCIO DE PRESTAÇÃO CONTINUADA (BPC): EFETIVIDADE, RIGIDEZ NORMATIVA E O PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA**, de Milleny Lindolfo Ribeiro , Marcos Vinícius de Jesus Miotto e Gustavo Antonio Nelson Baldan, o(as) autores(as) estudam o Benefício de Prestação Continuada (BPC), problematizando a rigidez dos critérios de elegibilidade exigidos para a sua concessão, especialmente a limitação da renda familiar per capita a $\frac{1}{4}$ do salário-mínimo, investigando sua compatibilidade com os princípios constitucionais da dignidade da pessoa humana e do mínimo existencial.

No artigo denominado **CONEXÕES PERDIDAS: FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL, CONCURSO DE PROGNÓSTICOS E O SILENCIO NAS REFORMAS**, de Viviane Freitas Perdigao Lima , Antonia Gisele Andrade De Carvalho e Clara Rodrigues de Brito, o(as) autores(as) analisam o concurso de prognósticos como mecanismo pouco explorado de financiamento da Seguridade Social no Brasil, evidenciando a disparidade entre a previsão constitucional (art. 195, III, CF/88) e sua aplicação prática. Apontam que, apesar de loterias e jogos regulamentados integrarem formalmente as fontes de financiamento desde 1988, sua contribuição permanece restrita, revelando uma lacuna significativa na sustentabilidade do sistema. A relevância do tema aumenta diante das reformas previdenciárias (EC nº 20/1998, nº 41/2003, nº 47/2005 e nº 103/2019) que sob a justificativa do déficit, restringiram direitos sem ampliar o uso dessas receitas.

No artigo denominado **CUIDADOS PALIATIVOS COMO DIREITO NO BRASIL: MAPEAMENTO E ANÁLISE NORMATIVA DAS LEGISLAÇÕES FEDERAIS E ESTADUAIS**, de Kaicky Taiatella Rodrigues e Mariana Moron Saes Braga, o(as) autores(as) constatam que os cuidados paliativos asseguram qualidade de vida a pacientes com doenças graves, proporcionando alívio da dor e suporte físico, emocional e social. No Brasil, sua regulamentação avança, mas persistem desafios na implementação, tendo as autoras mapeado e analisado os instrumentos normativos vigentes no país, considerando as esferas federal e estadual.

No artigo denominado **DIREITOS EM RISCO? A DISPUTA ENTRE PREVIDÊNCIA, DESASTRES E JUSTIÇA ESTRUTURAL**, de Alice Simoes Zaneti, a autora constata que o rompimento da barragem de Fundão, em 2015, Caso Rio Doce, representa a materialização de um litígio estrutural vinculado à lógica permissiva da indústria mineradora no Brasil.

Busca analisar a omissão previdenciária nos instrumentos de reparação celebrados após o desastre, especialmente o TTAC e o Acordo de Repactuação do Rio Doce.

No artigo denominado **INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E DESIGUALDADE SOCIAL NA SEGURIDADE SOCIAL: O RISCO DO ALGORITMO COMO VETOR EXCLUIDENTE**, de Francisco Sobrinho De Sousa , Raul Lopes De Araujo Neto ,e Teresa Raquel Gomes dos Santos Galvão, o(as) autores(as) analisam os impactos da aplicação da inteligência artificial (IA) no sistema de seguridade social brasileiro, com enfoque nos riscos de ampliação das desigualdades sociais decorrentes da exclusão digital e da ausência de regulamentação específica. A partir de uma abordagem qualitativa, fundamentada em revisão bibliográfica e análise documental, investigam se os algoritmos utilizados em decisões automatizadas respeitam os princípios constitucionais do bem-estar social e da justiça distributiva.

No artigo denominado **O COMPARTILHAMENTO DO BENEFÍCIO DE PENSÃO POR MORTE NO REGIME GERAL DE PREVIDÊNCIA E AS NOVAS MODALIDADES DE INSTITUIÇÃO FAMILIAR**, de Teresa Raquel Gomes dos Santos Galvão , Francisco Sobrinho De Sousa e Raul Lopes De Araujo Neto, o(as) autores(as) estudam a o rateio do benefício de pensão por morte no regime geral de previdência no contexto da sociedade brasileira pós revolução industrial diante das novas modalidades de instituição familiar que outrora era concebida apenas entre homem e mulher unidos pelo casamento. Concluem que as teses fixadas não afastam, por completo, a possibilidade do rateio da pensão por morte em casos de uniões poliamorosas, levando-se em conta o viés cultural e diante de princípios como dignidade humana, afetividade e busca da felicidade.

No artigo denominado **O DIREITO AO TEMPO DE CONTRIBUIÇÃO DAS TRABALHADORAS INVISÍVEIS: DESAFIOS NO RECONHECIMENTO DO TRABALHO DE CUIDADO NO SISTEMA PREVIDENCIÁRIO BRASILEIRO**, de Karini Luana Santos Pavelquesi e Jhoanna D'Arc Araujo Moreira, o(as) autores(as) analisam o sistema previdenciário brasileiro sob a ótica das trabalhadoras do cuidado não remunerado, destacando as desigualdades de gênero e classe que permeiam o acesso à seguridade social. A partir da leitura crítica da legislação e de estudos sobre a divisão sexual do trabalho, propõem pesquisar de que maneira o sistema previdenciário abrange essas trabalhadoras e quais as possíveis soluções para que estas estejam seguradas pela Previdência Social, analisando se a condição de segurada facultativa garante a devida proteção previdenciária a essas mulheres que dedicam sua vida ao cuidado gratuito de familiares e pessoas dependentes.

No artigo denominado **O DIREITO HUMANO À ALIMENTAÇÃO E NUTRIÇÃO ADEQUADAS E O PRINCÍPIO DA SUSTENTABILIDADE**, de Cláudia Maria da Costa Gonçalves e Danielle Christine Barros Nogueira, as autoras analisam a concepção do direito à alimentação e nutrição adequadas considerando a sustentabilidade como elemento indispensável para a sua efetividade. Através da sociologia reflexiva de Pierre Bourdieu e tendo como métodos de pesquisa o bibliográfico e documental, fazem um breve histórico do direito humano à alimentação e nutrição adequadas, suas acepções, múltiplas dimensões, previsão legal no ordenamento jurídico brasileiro, em especial a integração deste direito humano no constitucionalismo brasileiro.

No artigo denominado **O GÊNERO NAS APOSENTADORIAS PROGRAMÁVEIS DO RGPS: CRITÉRIOS E REQUISITOS PARA O DIREITO DAS PESSOAS NÃO BINÁRIAS**, de Helena Maria Zanetti de Azeredo Orselli , Feliciano Alcides Dias e Priscilla Montalvao Outerelo, o(as) autores(as) analisam o direito à aposentadoria programável do RGPS às pessoas não binárias diante das decisões do STF, na ADI nº 4275-DF, em que se garantiu o direito à autodesignação de gênero às pessoas transgêneros e a sua alteração no registro civil, sem obrigatoriedade de cirurgia de redesignação sexual, de laudos médicos ou de autorização judicial, e do STJ, no REsp nº 2.135.967-SP, em que se reconheceu juridicamente a existência do gênero não binário ou neutro e também a possibilidade de alteração do assento de nascimento, considerando ainda a lacuna normativa quanto ao direito ao benefício das pessoas que não se reconhecem como dos gêneros masculino ou feminino.

No artigo denominado **PLANEJAMENTO URBANO E EFETIVAÇÃO DE DIREITOS SOCIAIS: A FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E A REGULAÇÃO DE SHOPPING CENTERS**, de Clara Rodrigues de Brito , Viviane Freitas Perdigao Lima e Vitor Hugo Souza Moraes, o(as) autores(as) analisam a função social do planejamento urbano na implantação de shopping centers, destacando sua relevância para a efetivação dos direitos sociais e para a construção do direito à cidade como dimensão essencial da cidadania. Partem do pressuposto de que o ordenamento jurídico brasileiro reconhece a cidade como um direito fundamental (art. 182 da Constituição Federal e Estatuto da Cidade), cuja realização depende de instrumentos de regulação urbanística capazes de compatibilizar interesses privados e coletivos.

No artigo denominado **POLÍTICA NACIONAL DE ALIMENTAÇÃO ESCOLAR (PNAE) E AGRICULTURA FAMILIAR EM MATO GROSSO: IMPACTOS E DESAFIOS SOB A ÓTICA DO DIREITO ECONÔMICO**, de Phábio Rocha Da Silva , Guilherme Santos Pereira e Wanderson Moura De Castro Freitas, o(as) autores(as) analisam a Política Nacional de Alimentação Escolar (PNAE), apontando que esta representa um marco na convergência de

políticas públicas, unindo a garantia do direito humano à alimentação adequada e a promoção do desenvolvimento econômico local. Analisam, igualmente, os impactos e desafios da implementação do PNAE em Mato Grosso, um estado de dimensões continentais e com forte vocação agrícola, sob a perspectiva do Direito Econômico.

No artigo denominado **POLÍTICAS PÚBLICAS DE ASSISTÊNCIA SOCIAL EM APOIO ÀS COMUNIDADES PESQUEIRAS TRADICIONAIS APÓS AS INUNDAÇÕES DE MAIO DE 2024**, de José Ricardo Caetano Costa e Desiree Marquetotti Costa, o(as) autores (as) analisam, criticamente a atuação do Estado brasileiro diante das enchentes que devastaram o Rio Grande do Sul em maio de 2024, com foco no programa Auxílio Reconstrução. A justificativa da pesquisa reside na constatação de que, embora a medida tenha se apresentado como resposta emergencial, revelou falhas normativas e operacionais que aprofundaram desigualdades históricas, especialmente ao excluir comunidades pesqueiras tradicionais do Estuário da Laguna dos Patos (Rio Grande do Sul).

No artigo denominado **POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A LIBERDADE CONCRETA: ESTRATÉGIAS DE FOMENTO E MANUTENÇÃO DO TRABALHO FEMININO NO CONTEXTO DA FEMINIZAÇÃO DA POBREZA**, de Adhara Salomão Martins , Fabiola Elidia Gomes Vital e Guilherme De Sousa Cadorim, o(as) autores(as) investigam a intrínseca relação entre a vulnerabilidade da mulher, a pobreza e suas implicações no mercado de trabalho brasileiro, buscando responder: como a pobreza acentua a vulnerabilidade feminina e a coloca em posição de inferioridade, inclusive laboral, e qual a importância de políticas públicas para o fomento e manutenção dos postos de trabalho da mulher. Analisam a “feminização da pobreza”, um fenômeno que impacta diretamente a autonomia e dignidade de milhões de mulheres no Brasil, e na necessidade de propor soluções eficazes para as desigualdades estruturais.

No artigo denominado **PROTEÇÃO PREVIDENCIÁRIA AOS POVOS INDÍGENAS NA AMÉRICA DO SUL COMO PRINCÍPIO DA DIGNIDADE HUMANA**, de Océlio de Jesus Carneiro de Moraes e Rose Melry Maceio De Freitas Abreu, o(as) autores(as) indagam acerca da proteção previdenciária dos trabalhadores indígenas em países da América do Sul, com enfoque no Argentina, Brasil, Chile, Peru, Equador e Uruguai. A pesquisa objetiva apresentar ideias que possam contribuir com a política previdenciária brasileira voltada à inclusão da pessoa indígena.

No artigo denominado **PROTEÇÃO PREVIDENCIÁRIA DO MENOR SOB GUARDA NA LEI N° 15.108/2025: INVISIBILIDADE HISTÓRICA E REGULAMENTAÇÃO TARDIA**, de Luciano Vieira carvalho e Denise Rodrigues Martins Forti, o(as) autores(as) examinam

examina a trajetória normativa e jurisprudencial acerca do reconhecimento do menor sob guarda judicial como dependente previdenciário, com especial atenção à recente promulgação da Lei nº 15.108/2025.

SALÁRIO-MATERNIDADE: PERCURSO HISTÓRICO, ORIENTAÇÃO JURISPRUDENCIAL E APONTAMENTOS PARA JULGAMENTOS NA PERSPECTIVA DE GÊNERO

Jeaneth Nunes Stefaniak , Alexandre Almeida Rocha , Liara Jaqueline Fonseca Rocha

Resumo:

O objetivo do presente artigo é analisar o alcance da proteção constitucional e legal à maternidade a partir do percurso histórico da regulamentação infraconstitucional com apontamentos acerca das orientações que têm sido adotadas nas decisões do STF quanto ao salário-maternidade e do TRF4 quanto a concessão do benefício à segurada especial. O objetivo do trabalho é verificar se o estabelecimento de prazo de carência para a trabalhadora rural enquanto segurada especial em período imediatamente anterior ao parto é constitucional e se as decisões têm considerado a perspectiva de gênero com norte para orientar a interpretação dos Tribunais, em especial, do TRF4. Para alcançar este objetivo, desenvolveu-se uma pesquisa de natureza bibliográfica com utilização do método dedutivo, sendo que a abordagem se fez a partir de um breve excuso histórico sobre a legislação e a referência a decisões do STF sobre a matéria, com o fim de apontar que as decisões do TRF4 têm se baseado numa leitura estritamente formal, desconsiderando, as questões ordem material, em especial, a análise sob a ótica da perspectiva de gênero. Como resultado da pesquisa proposta aponta-se a existência de inconstitucionalidade material quanto à exigência de carência de forma imediata ao período de 10/12 meses que antecede ao parto ou ao requerimento do benefício de salário-maternidade, assim como, pela omissão nas decisões da discussão de gênero.

No artigo denominado **SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA E PREVIDÊNCIA SOCIAL: O DESAFIO CONSTITUCIONAL DO TRABALHO DIGITAL NA ERA DAS PLATAFORMAS**, de Mateus Rodarte de Carvalho e Leandro Velloso E Silva, o(as) autores (as) constatam que a economia digital transformou de forma estrutural a organização do trabalho, substituindo relações presenciais por interações mediadas por algoritmos e plataformas digitais. O fenômeno da subordinação algorítmica emerge como uma nova forma

de dependência econômica e tecnológica, em que sistemas automatizados gerenciam, avaliam e remuneram o trabalhador, substituindo o poder diretivo humano por um controle digital invisível. Essa dinâmica desafia os modelos tradicionais de proteção social e evidencia a insuficiência do atual sistema previdenciário, ainda baseado na lógica do emprego formal.

No artigo denominado UBERIZAÇÃO E PROTEÇÃO SOCIAL DO TRABALHO: IMPACTOS DA LEI 13.640/18 NA INCLUSÃO PREVIDENCIÁRIA DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS, de Leandro Briese dos Santos e Valéria Ribas Do Nascimento, o(as) autores(as) apontam que a Previdência Social consiste no conjunto de estratégias de amparo econômico dos indivíduos frente às contingências que comprometem a capacidade para o trabalho. Contudo, o surgimento das formas de disposição da força de trabalho pelas plataformas digitais favoreceu a supressão das garantias de proteção social dos trabalhadores do ramo de transporte de passageiros. Ainda que a Lei 13.640/18 preveja a filiação obrigatória desses profissionais como contribuintes individuais da Previdência Social, evidências apontam para o baixo índice de participação no sistema.

No artigo denominado UMA ANÁLISE INTERSECCIONAL DA EDUCAÇÃO COMO UM DIREITO FUNDAMENTAL DAS CRIANÇAS COM TRANSTORNO DO ESPECTRO AUTISTA EM FAMÍLIAS DE BAIXA RENDA, de Gustavo de Souza Assis e Fernanda Teixeira Saches Procopio, o(as) autores(as) constatam que o direito à educação, previsto na Constituição Federal, tem como finalidade propiciar o pleno desenvolvimento da pessoa e deve ser garantido a todos, de modo indiscriminado, inclusivo e equânime. No entanto, diante de um contexto social plural e desigual, formado a partir de marcadores de identidade como classe social e deficiência, o presente trabalho tem como objetivo analisar se o fator socioeconômico pode interferir no acesso à educação das crianças com o transtorno do espectro autista.

Tenham todos(as) uma ótima leitura e proveito dos artigos produzidos, aprovados e apresentados, com desejo de um ótimo ano de 2026 igualmente produtivo e pautado pela solidariedade e justiça social.

UBERIZAÇÃO E PROTEÇÃO SOCIAL DO TRABALHO: IMPACTOS DA LEI 13.640/18 NA INCLUSÃO PREVIDENCIÁRIA DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS

UBERIZATION AND SOCIAL PROTECTION OF WORK: IMPACTS OF LAW 13.640/18 ON THE SOCIAL SECURITY INCLUSION OF RIDE-HAILING DRIVERS

**Leandro Briese dos Santos ¹
Valéria Ribas Do Nascimento ²**

Resumo

A Previdência Social consiste no conjunto de estratégias de amparo econômico dos indivíduos frente às contingências que comprometem a capacidade para o trabalho. Contudo, o surgimento das formas de disposição da força de trabalho pelas plataformas digitais favoreceu a supressão das garantias de proteção social dos trabalhadores do ramo de transporte de passageiros. Ainda que a Lei 13.640/18 preveja a filiação obrigatória desses profissionais como contribuintes individuais da Previdência Social, evidências apontam para o baixo índice de participação no sistema. Nesse contexto, o presente trabalho tem o objetivo de analisar o impacto das medidas de inclusão previdenciária adotadas, indagando até que ponto a Lei 13.640/18 resultou em efetiva cobertura previdenciária dos motoristas de aplicativos? Para responder ao problema proposto, desenvolveu-se uma pesquisa do tipo qualitativa, de procedimento monográfico e técnica da documentação indireta, adotando como marco teórico o conceito de “uberização”, de Ludmila Abilio. Optou-se pela abordagem dedutiva, partindo do pressuposto de que a característica principal do trabalho mediado pelas plataformas digitais é a ausência de garantias sociais, para então observar a condição específica dos motoristas de aplicativos enquanto contribuintes individuais obrigatórios da Previdência Social. Ao final concluiu-se que o dispositivo de inclusão previdenciária disposto na Lei 13.640/18 não confere proteção social efetiva, seja pela individualização das contribuições previdenciárias dos trabalhadores, ou pelo acesso limitado à benefícios previdenciários relevantes, como o auxílio-acidente e o auxílio-doença.

Palavras-chave: Uberização, Plataformas digitais, Proteção social, Inclusão previdenciária, Motoristas de aplicativos

Abstract/Resumen/Résumé

Social Security consists of a set of economic support strategies for individuals facing contingencies that compromise their ability to work. However, the emergence of labor

¹ Mestre em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Santa Maria (PPGD/UFSM). Graduado em Direito pela Universidade Franciscana (UFN). <http://lattes.cnpq.br/0132380748333614>; <https://orcid.org/0009-0003-4441-1215>. E-mail: lebriese@hotmail.com.

² Doutora em Direito Público pela UNISINOS; Pós-doutora pela PUCRS; Mestre em Direito Público pela UNISC; Graduada em Direito pela UFSM. <http://lattes.cnpq.br/6294253776126361>. <https://orcid.org/0000-0002-8602-8148>. E-mail: valeria.nascimento@ufsm.br.

arrangements through digital platforms has led to the suppression of social protection guarantees for workers in the passenger transportation sector. Although Law 13.640/18 mandates the compulsory enrollment of these professionals as individual contributors to Social Security, evidence points to a low participation rate in the system. In this context, the present study aims to analyze the impact of the social security inclusion measures adopted, questioning to what extent Law 13.640/18 resulted in effective social security coverage for app-based drivers. To answer the proposed problem, a qualitative, monographic-style research was developed using an indirect documentation technique, adopting Ludmila Abilio's concept of "uberization" as the theoretical framework. A deductive approach was chosen, starting from the premise that the main characteristic of work mediated by digital platforms is the absence of social guarantees, and then observing the specific condition of app-based drivers as mandatory individual contributors to Social Security. The study concluded that the social security inclusion provision in Law 13.640/18 does not provide effective social protection, either due to the individualization of social security contributions owed by the workers or the limited access to relevant social security benefits, such as accident and sickness benefits.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Uberization, Digital platforms, Social protection, Social security inclusion, Ride-hailing drivers

INTRODUÇÃO

A Previdência Social foi concebida como um mecanismo de segurança econômica necessária diante dos riscos sociais próprios de uma sociedade fundamentada no trabalho remunerado, que exige o enfrentamento das contingências relacionadas à vulnerabilidade da mão de obra, como acidentes, doenças e idade avançada. O propósito das estratégias de proteção social é amparar os indivíduos diante dos infortúnios que possam comprometer sua capacidade para o trabalho e de autossustento.

Entretanto, nas últimas décadas, a evolução do modo de produção baseado em um vertiginoso progresso tecnológico veio acompanhado por uma racionalidade econômica que impôs a flexibilização das relações laborais, levando ao desaparecimento das premissas jurídicas do regime de proteção do emprego até então vigentes, resultando numa crescente desarticulação das estratégias de Previdência Social dos trabalhadores.

Com o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, surgem novas formas de contratação e de execução das atividades laborais através das plataformas digitais, ou seja, infraestruturas eletrônicas conectadas em rede, que permitem a interação de clientes e fornecedores de produtos e serviços em um espaço virtual destinado às transações. Nesse contexto, "plataformização do trabalho" representa uma nova forma de gestão, organização e controle do trabalho sob demanda, e se enquadra no fenômeno anterior da flexibilização dos direitos trabalhistas, resultado da opção pela transferência dos riscos da atividade econômica para os trabalhadores.

Sob a hipótese central de que a Previdência Social consiste num sistema que deve oferecer ampla cobertura sobre os riscos sociais presentes numa sociedade em constante mutação, estabelecendo garantias de remuneração compatíveis com a dignidade humana, importa analisar a adoção de medidas de inclusão previdenciária dos motoristas de aplicativos no Brasil, notadamente a partir da inovação legislativa inserida pela Lei 13.640/18 na Política Nacional de Mobilidade Urbana, conferindo àqueles trabalhadores o status de segurados obrigatórios do Regime Geral de Previdência Social.

Nesse contexto, o presente trabalho propõe resolver à seguinte questão: Até que ponto a Lei 13.640/18 resultou em efetiva cobertura previdenciária dos motoristas de aplicativos no Brasil? O Objetivo é analisar o impacto das medidas de inclusão previdenciária inseridas na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) pela Lei 13.640/18.

Para responder ao problema proposto, desenvolveu-se uma pesquisa do tipo qualitativa, de procedimento monográfico e abordagem dedutiva, partindo-se da observação geral das características do trabalho mediado pelas plataformas digitais, tendo como marco teórico o conceito de “uberização”, da autora Ludmila Abilio, seguido da análise específica do conteúdo normativo da legislação que enquadra os motoristas de aplicativos como contribuintes individuais do Regime Geral de Previdência Social. Utilizou-se a técnica de pesquisa da documentação indireta, através da pesquisa bibliográfica e documental, incluindo a análise dos dados obtidos pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Continua) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no módulo temático sobre trabalho por meio de plataformas digitais, realizada no 4º trimestre de 2022.

O presente trabalho é dividido em duas seções. A primeira parte analisa as características do trabalho mediado pelas plataformas digitais e a situação dos motoristas de aplicativo, expondo como a desregulamentação das relações de trabalho afeta esses trabalhadores em virtude da ausência de garantias laborais e de proteção social. Na segunda seção, são apresentados os dados coletados pela PNAD Contínua do IBGE, e também são analisadas as especificidades da legislação que versa sobre a inclusão previdenciária dos motoristas de aplicativo no Brasil.

1 O TRABALHO MEDIADO PELAS PLATAFORMAS DIGITAIS: IMPACTOS SOCIAIS NA CATEGORIA DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS

A introdução das tecnologias da informação e comunicação (TIC) no processo produtivo, teve a finalidade de reduzir o trabalho humano e proporcionar a substituição de atividades tradicionais por dispositivos automatizados e robotizados, comandados por algoritmos, fazendo com que as tecnologias cibernéticas passassem a configurar o elemento estruturante do modo de produção, inaugurando uma nova realidade na qual a importância da força de trabalho foi reduzida, permitindo o aumento do trabalho precarizado e desprotegido.

A integração da tecnologia cibernética na produção industrial também trouxe consequências no ramo da prestação de serviços, e nesse contexto se apresenta a complexa dinâmica de trabalho mediado pelas plataformas digitais, no qual os algoritmos desempenham um papel central na gestão, controle e organização das atividades laborais.

Basicamente o “trabalho sob demanda via aplicativos” combina oferta e demanda *online* das atividades que serão executadas presencialmente em um determinado espaço, e corresponde a uma forma de trabalho no qual a execução de uma atividade determinada, como o transporte de passageiros ou de mercadorias, é agenciada através de aplicativos gerenciados por empresas que intervêm na definição dos padrões de qualidade do serviço, e na seleção e gestão da força de trabalho (De Stefano, 2016, p. 3).

O “trabalho sob demanda via aplicativos” se estabelece através de uma relação de mercado virtual disposta em três vértices, em que a plataforma disponibiliza o *software* capaz de viabilizar o encontro da oferta com a demanda, possibilitando a execução de uma atividade dentro de um determinado espaço e tempo. Nesse âmbito de atuação, as empresas estabelecem de forma unilateral os termos da condição de uso do serviço, tanto para os consumidores quanto para os trabalhadores que se utilizam da plataforma (Kalil, 2020, p. 99).

Paulo Roberto Dornelles Junior (2020, p. 38) destaca que a plataformização do trabalho surge como um fenômeno social caracterizado pela intermediação do trabalho humano pelas plataformas digitais, permitindo um tipo de contrato sem vínculo empregatício entre o executor da atividade e a empresa proprietária da plataforma, pois aquela apenas facilitaria o encontro entre a parte que oferece e a parte que demanda a prestação dos serviços.

Nesse contexto, o trabalho mediado pelas plataformas digitais proporciona o acesso a uma escala extremamente elevada da mão de obra, resultando na depreciação do custo do trabalho e o aumento do nível de flexibilidade. Uma vez que os trabalhadores são contratados como profissionais autônomos, eliminam-se as obrigações impostas às empresas pelas legislações trabalhistas e da Previdência Social, que estabelecem, por exemplo, a garantia de salário mínimo, das contribuições previdenciárias compartilhadas entre empregador e empregado, dentre outros direitos (De Stefano, 2016, p. 4-6).

O pesquisador italiano Valerio De Stefano (2016, p. 1-2) aborda a realidade do trabalho mediado pela pelas plataformas digitais como um fenômeno intrínseco à *gig economy*, ou seja, ao modo de produção baseado em pequenos trabalhos simples e rápidos, de curta duração e não regulares, que exigem pouca ou nenhuma qualificação e são marcados por ganhos eventuais decorrentes da ausência de vínculos contratuais estabelecidos, em uma atividade econômica tipicamente desregulamentada. O autor expõe que o atual regime econômico permeado pelos biscoates, e não por empregos

estáveis e protegidos, é favorecido pelas condições oferecidas pelo uso dos dispositivos da tecnologia digital.

A experiência mais difundida do “trabalho sob demanda via aplicativos” é a atividade de transporte individual de passageiros explorada por empresas como a *Uber* e 99. Dada a elevada presença e difusão mundial da atividade explorada pela empresa *Uber Technologies Inc. Startup*, ela se tornou no símbolo global de um novo tipo de relação de trabalho que dispõe da força de trabalho a partir da flexibilidade e da individualização do trabalho, com o simples auxílio dos aplicativos instalados em *smartphones* para realização da interação contratual (Almeida; Martins, 2019, p. 47).

O fenômeno *Uber* se tornou tão significativo da transformação dos paradigmas da relação de trabalho, que a expressão “uberização” deu nome às alterações fundamentais na forma de prestação de serviços, seja na modalidade de transportes de pessoas ou de outros segmentos (Feliciano; Pasqualeto, 2019, p. 15). Conforme sustenta Ludmila Abilio (2019a, p. 2) a “uberização” corresponde a um amplo processo de consolidação dos trabalhadores desprovidos de garantias e direitos do trabalho, cuja tendência é extensível aos diversos tipos de ocupação, em diversificados setores da economia, com variados níveis de qualificação, rendimento, e outras características.

A *Uber* se apresenta como uma empresa de tecnologia, e não como prestadora do serviço de transporte de passageiros, recorrendo a essa condição para afastar qualquer possibilidade de responsabilização pelo serviço prestado. Conforme expõe Evgeny Morozov (2018, p. 45), a possibilidade de contar com motoristas supostamente autônomos permitiu a redução do custo da atividade econômica explorada, estratégia que somente foi possível em decorrência do processo anterior de desregulamentação da mão de obra no setor de serviços (Morozov, 2018, p. 120).

Ludmila Abilio (2019b, p.23) expõe que no ramo de transporte de passageiros, a atuação das empresas de tecnologias extrapola a mera intermediação entre oferta e demanda, pois, apesar de não ser explícito, existe um pleno gerenciamento e coordenação da atividade. Nesse sentido, é possível apontar alguns elementos centrais que demonstram o controle sobre o trabalho e até mesmo a subordinação dos trabalhadores às empresas de tecnologia, afastando a alegada autonomia dos motoristas de aplicativos.

Observa-se que é a empresa proprietária da plataforma digital quem estabelece o preço do serviço cobrado do consumidor e a remuneração do motorista. A sistemática de pagamento e remuneração dos motoristas na plataforma *Uber* obedece uma lógica automatizada que funciona à revelia de quem trabalha utilizando o aplicativo, por meio

de critérios que são estabelecidos pela empresa que explora a atividade (Abilio, 2019b, p. 23). O preço do serviço é obtido através da soma de fatores que variam conforme a localidade, baseado numa quantia básica padrão (tarifa-base) mais o valor estabelecido por quilômetro rodado, acrescido do tempo de deslocamento (Kalil, 2020, p. 113-114).

O pagamento é feito diretamente pelo passageiro à empresa, que no caso da *Uber* retém de 15% a 30% a seu favor, repassando o restante do valor ao condutor do veículo (Dornelles Junior, 2020, p. 76). Os motoristas recebem a parcela referente à sua remuneração em um ciclo semanal de pagamento pelos transportes realizados no período de sete dias, por meio de depósitos bancários ou transferências de saldos que ocorrem fora do cronograma semanal. Quando o passageiro paga a viagem em dinheiro, o percentual da *Uber* é descontado de outros pagamentos realizados, e se o total dos pagamentos eletrônicos são insuficientes para cobrir o percentual devido à *Uber*, o motorista deve providenciar o pagamento por outros meios, inclusive por transferência bancária. Caso não ocorra o pagamento e o saldo do trabalhador seja devedor por mais de uma semana, a plataforma *Uber* pode suspender a conta do motorista na plataforma (Kalil, 2020, p. 115).

A proprietária da plataforma digital também dispõe de alguns dispositivos invisíveis de vigilância e conferência da produtividade do trabalhador, a fim de organizar e distribuir a atividade entre a multidão de trabalhadores a postos para o trabalho (Abilio, 2019b, p. 23). Nesse contexto, a qualidade do trabalho desempenhado pelos motoristas de aplicativos é constantemente monitorada através do sistema de avaliação pelos consumidores.

No caso da plataforma *Uber*, o sistema de avaliação pelos usuários-passageiros é um fator essencial do modelo de negócios, possibilitando a utilização de métricas automatizadas que são utilizadas para classificar e gerenciar os motoristas, influenciando a distribuição do trabalho e a remuneração. Contudo, o sistema de avaliação introduz elementos de incerteza e pressão sobre o desempenho dos trabalhadores, pois eles internalizam a responsabilidade pela própria performance, a fim de atender às demandas do mercado, fazendo com que assumam a responsabilidade quase exclusiva pela produtividade (Dornelles Junior, 2020, p. 32). E como esses trabalhadores não são formalmente contratados, caso eles não atendam às expectativas que lhes são impostas, eles também não podem ser demitidos, mas desconectados das plataformas, por meio de procedimentos e critérios dos quais não participam (Kalil, 2020, p. 139).

Todas as estratégias de produtividade são postas em prática através da gestão algorítmica da atividade. Os algoritmos constituem o conjunto de instruções computacionais que oferecem os comandos que ativam as ações a serem cumpridas sob orientação da plataforma digital, de modo que esses mecanismos são responsáveis pela coordenação das diversas etapas que compõem a prestação do serviço disponibilizado. Esses dispositivos definem os objetivos e os meios para alcançá-los, uma vez que, quando apresentada a demanda por transporte, a tecnologia identifica a localização através dos dispositivos de geolocalização e a seguir, processam os dados disponíveis para indicar o motorista mais adequado para realizar a tarefa (Dornelles Junior, 2020, p. 29).

Mas para além disso, a gestão algorítmica da atividade atua sobre a supervisão e controle dos trabalhadores através de um contínuo rastreamento e observação do comportamento dos motoristas (Möhlmann; Zalmanson, 2017, p. 4), coordenando a forma de distribuição do trabalho e mantendo o trabalhador à sua disposição enquanto ele estiver conectado, mas apenas utilizando de sua mão de obra quando surge uma demanda específica (Abilio, 2019a, p. 3).

A implementação automática das diretrizes permite que as empresas acelerem processos e respondam imediatamente às variáveis que se apresentam (Möhlmann; Zalmanson, 2017, p. 5). Nesse contexto, é posta em prática a precificação dinâmica pelo serviço da *Uber*, consistente numa forma de aumentar o preço das viagens na medida do aumento da demanda de serviços em uma determinada área. O ‘preço dinâmico’ se estabelece por meio de um algoritmo que aplica um multiplicador ao valor dos fatores que compõem o preço do transporte, ou seja, da tarifa-base, do tempo de deslocamento e da distância percorrida. A finalidade desse dispositivo é regular a oferta e a demanda do serviço prestado em favor dos passageiros, de modo que os motoristas são estimulados a se deslocarem aos locais onde a plataforma disponibiliza o preço mais atrativo (Kalil, 2020, p. 123).

A opacidade das decisões automatizadas é típica do processo de gerenciamento algorítmico do trabalho via plataformas digitais (Barbosa, 2021, p. 22), fazendo surgir o problema da transparência das decisões automatizadas que conduzem a atuação dos motoristas de aplicativos, eis que os algoritmos são projetados com base em conjuntos de regras e instruções previamente desenvolvidos pelas empresas, sem contudo, tornarem-se públicos os elementos que concebem esses dispositivos (Möhlmann; Zalmanson, 2017, p. 5).

Surge assim a dúvida se realmente existe liberdade e autonomia dos motoristas de aplicativos frente ao gerenciamento algorítmico da atividade, perante as evidências de que a coordenação automatizada da atividade estabelece uma relação de subordinação dos trabalhadores às empresas de tecnologia (Kalil, 2020, p. 121).

Todavia, o gerenciamento algorítmico promove um novo método de gestão do trabalho em uma atividade econômica marcada pela ausência de regras laborais formalmente definidas, marcada pela avaliação permanente do desempenho dos trabalhadores (Abilio, 2020, p. 119), pautada por decisões que apontam para a otimização do tempo de trabalho, regulando a oferta e a demanda através de diretrizes que se ajustam às necessidades impostas pelo mercado (Möhlmann; Zalmanson, 2017, p. 4).

Dessa forma, é possível às empresas impor através de suas estruturas produtivas a força para subordinar o trabalhador ao controle e supervisão permanente, estabelecendo minuciosamente as tarefas e as metas a serem atingidas, ainda que seja necessária a imposição de vastas jornadas de trabalho para alcançá-las. Submetidos a regras definidas previamente, os trabalhadores devem gerenciarativamente seu tempo, local de trabalho e estratégias de produtividade (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021, p. 5-15), assumindo para si o compromisso com a própria eficiência através de uma série de estratégias e adaptações que levam ao rebaixamento da força de trabalho (Abilio, 2019b, p. 23).

Nesse contexto, as plataformas digitais se desresponsabilizam e se permitem transferir os custos de produção e os riscos da atividade aos trabalhadores (Abílio; Amorim; Grohmann, 2021, p. 46), eis que os motoristas de aplicativos arcam desde com o preço do plano de dados móveis necessários para a conexão com a plataforma, até despesas com o automóvel, incluindo combustível, revisões, seguro veicular e, eventualmente, financiamento ou aluguel do carro. Também incumbe aos motoristas o recolhimento de tributos sobre seus rendimentos (Kalil, 2020, p. 116), dentre os quais se incluem as contribuições sociais que lhe garantem a cobertura do sistema contributivo da Previdência Social.

Diante do quadro que se apresenta, resta ao trabalhador a incerteza de alcançar a produtividade almejada, visto que não é ele quem controla a distribuição e o preço do próprio trabalho (Abilio, 2019, p. 3). Apesar da promessa de flexibilidade e liberdade no gerenciamento do tempo de trabalho, muitos trabalhadores enfrentam jornadas extenuantes e incertas, resultando em condições de trabalho que estão longe de oferecer a estabilidade e os benefícios associados ao emprego formal e regulamentado (Kalil, 2020, p. 102).

Assim, o trabalho via plataformas digitais deve ser compreendido no contexto da desestabilização do emprego formal, como decorrência da rarefação dos vínculos contratuais e ausência das garantias protetivas. Ludmila Abilio (2020, p. 112) destaca que a “uberização” também se refere à ausência de regulações estatais e à inação do Estado para a garantia dos direitos fundamentais, resultando na carência de dispositivos necessários para impedir a exploração da força trabalho, permitindo formas de flexibilização que envolvem a transferência de custos e riscos da atividade ao trabalhador.

Conforme destacado por Evgeny Morozov (2018, p. 7), não existiria o *Uber* sem as décadas de afrouxamento das legislações trabalhistas, de modo que a ausência de regulamentação existente sobre a atividade de transporte individual de passageiros via aplicativos, permitiu uma atuação desprovida de obrigações e responsabilidades pelas empresas proprietárias das tecnologias, uma vez que uma atividade econômica desregulamentada é sempre um caminho para a precariedade, propensa a condenar os trabalhadores a condições inseguras e mal remuneradas (Pasquale, 2016, p. 314).

Veja-se que no relatório sobre o trabalho de plataformas, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) indica que esse tipo de contratação dos trabalhadores tem causado um impacto significativo nas relações laborais, eis que a maioria das contratações são de trabalhadores “por conta própria”, classificados como “intermediários tecnológicos”. Conforme a OIT (2024b, p. 13), esse tipo de contratação tem surtido grande impacto social em virtude da ausência de garantias aos trabalhadores. Uma vez que os direitos trabalhistas, inclusive à Previdência Social, estão vinculados à condição profissional, a ausência de formalização do trabalho mediado pelas plataformas digitais tem resultado numa cada vez maior precarização do trabalho (OIT, 2024b, p. 50).

No inquérito realizado no ano de 2021 sobre a realidade dos trabalhadores de plataformas digitais no mundo, a OIT (2024b, p. 87) revelou o problema das lacunas existentes na cobertura previdenciária dos motoristas de aplicativos, demonstrada pelos baixos índices de proteção contra incapacidades para o trabalho, sejam as temporárias ou definitivas. Constatou-se também o reduzido acesso de assistência à saúde e ao seguro desemprego, bem como aos sistemas de aposentadoria.

Conforme se vê do resultado da investigação da OIT na Tabela 1, menos de trinta por cento dos motoristas de aplicativos observados no mundo todo possuem proteção contra acidentes de trabalho e doenças profissionais. Menos de 10% estavam cobertos por seguro desemprego ou por incapacidade permanente para o trabalho. A pesquisa ainda

revelou que apenas 18% dos entrevistados estavam vinculados a um sistema de acesso à aposentadoria.

Tabela 1: Percentagem de trabalhadores com acesso a prestações de proteção social em 2021, segundo a Organização Internacional do Trabalho.

	Seguro de Saúde	Acidente de Trabalho e Doenças profissionais	Seguro Desemprego	Seguro Invalidez	Pensão
Motoristas de aplicativos	51%	27%	5%	4%	18%
Táxis convencionais	52%	23%	3%	3%	14%

Fonte: Organização Internacional do Trabalho (2021, p. 176).

A investigação realizada pela OIT, no inquérito publicado no ano de 2021, indicou que a maioria dos trabalhadores no ramo de transporte individual de passageiros via aplicativos não dispõe de acesso ao direito fundamental à proteção social (OIT, 2021, p. 176). A conclusão foi de que o baixo nível de cobertura previdenciária se deve principalmente à desregulamentação da atividade e à classificação dos trabalhadores como profissionais autônomos, o que leva a uma cobertura de proteção social reduzida, decorrente por vezes de um acesso aos sistemas de Previdência Social apenas parcial e baseados em medidas voluntárias dos trabalhadores (OIT, 2024b, p. 87).

A OIT (2024b, p. 25) observa que a atividade econômica desempenhada via plataformas digitais tem um grande potencial para dissimular as relações de trabalho, contribuindo em grande medida para a precarização, ante a inexistência de legislação social protetora, o que favorece ainda mais a exploração da força de trabalho cooptada pelas plataformas digitais. Deste modo, as plataformas acabam atraindo os desempregados e os subempregados para um mercado de trabalho onde se luta por empregos mal remunerados (Pasquale, 2016, p. 311), cuja concorrência se estabelece para competir entre quem se dispõe a maiores sacrifícios para obter ganhos aparentemente mais vantajosos.

Conforme foi possível constatar, o trabalho mediado pelas plataformas digitais, em especial o dos ‘motoristas de aplicativos’, é pautado exclusivamente pelas demandas do mercado, ou seja, é regulado unicamente pela lei de oferta e procura. Uma vez que não se permitiu ainda uma regulamentação estatal efetiva, as empresas de tecnologia seguem explorando a força de trabalho sem garantias aos trabalhadores. A desregulamentação

associada à transferência dos riscos da atividade e à flexibilização de direitos sociais, geram para os trabalhadores a sua precarização e a ausência de proteção social.

2 A INCLUSÃO PREVIDENCIÁRIA DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO:

No Brasil, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) dispõe de relevante pesquisa sobre o exercício do trabalho executado sob intermediação das plataformas digitais, obtida através da Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílio Contínua (PNAD) sob o módulo temático sobre teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais, realizada no 4º trimestre de 2022.

Conforme o resultado da pesquisa, foram estimados 87,2 milhões de pessoas ocupadas no Brasil, sendo que 2,1 milhões de brasileiros trabalham sob intermediação de alguma plataforma digital, obtendo por essa via, sua fonte de renda principal. Foi apontado que 1.490.000 pessoas trabalham com aplicativos de prestação de serviços, e 628.000 obtêm sua renda por meio das plataformas de comércio eletrônico. Os dados indicam que 1,7% da população economicamente ativa trabalha sob intermediação das plataformas digitais de prestação de serviços no país (IBGE, 2023, p. 2).

Dentre os trabalhadores das plataformas digitais de prestação de serviços, foi apurado que 77,1% trabalhavam por conta própria, como autônomos, e 15,2% eram contratados. Dentre estes, a grande maioria, ou seja, 9,3% dos trabalhadores contratados não possuíam carteira de trabalho assinada, e apenas 5,9% dos casos apresentaram relação de trabalho formalizada (IBGE, 2023, p. 4).

No universo dos que trabalham sob intermediação de alguma plataforma digital, a pesquisa indica que mais da metade atua como motorista de aplicativo, correspondendo a 52,2% dos trabalhadores plataformizados. Os entregadores de refeições foram estimados no percentual de 13,9% dos plataformizados (IBGE, 2023, p. 3).

Conforme se observa na Tabela 2, a pesquisa fornece informações relevantes acerca da condição dos motoristas de aplicativos. O tempo de trabalho atinge a média de 47,9 horas semanais (frente à média de 39,5 horas de quem não trabalha via plataformas digitais). O rendimento por hora de trabalho equivale a R\$ 11,80 (face à média nacional de R\$ 14,60 dos trabalhadores). Já o faturamento médio mensal dos motoristas de aplicativos é de R\$ 2.454,00 (enquanto que a média nacional dos trabalhadores é de R\$ 2.513,00). Além disso, a pesquisa revela o baixíssimo índice de motoristas de aplicativos

vinculados ao Regime Geral da Previdência Social (RGPS), eis que, estima-se que apenas 23,6% desses trabalhadores realizam o pagamento de suas contribuições previdenciárias.

Tabela 2: Rendimentos, Jornada, e Cobertura Previdenciária no Trabalho Mediado pelas Plataformas Digitais no Brasil

Tipo de Plataforma	Percentual de Pessoas Ocupadas na Atividade	Rendimento Médio Mensal	Média de Horas Trabalhadas na Semana	Média do Valor da Hora de Trabalho	Contribuintes da Previdência Social
Aplicativos de Transporte de Passageiros	52,2%	R\$ 2.454,00	47,9	R\$ 11,80	23,6%
Aplicativos de Entrega de Refeições/ Mercadorias	39,5%	R\$ 1.784,00	47,6	R\$ 8,70	22,3%

Fonte: IBGE (2023, p. 1-9)

Constata-se dessa forma, que mais de 70% dos motoristas de aplicativos no Brasil não estão cobertos pela Previdência Social, que lhes garantiriam o amparo em forma de prestações no caso de infortúnios diversos que podem vir a afastá-los do trabalho. O baixo índice de vinculação dos motoristas de aplicativos ao sistema de proteção social é ainda mais expressivo quando comparado com a média nacional da população ocupada, eis que a pesquisa indica que 60,8% das pessoas que laboram no setor privado estão vinculados à Previdência Social, com o regular pagamento das contribuições previdenciárias (IBGE, 2023, p. 6).

Veja-se que, uma das primeiras iniciativas a se concretizar para a inclusão previdenciária dos trabalhadores de plataformas digitais no Brasil se deu através da regulamentação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), por meio do dispositivo introduzido pela Lei 13.640, de 26 de março de 2018, que definiu o chamado “transporte remunerado privado individual de passageiros” como sendo o “serviço remunerado de transporte de passageiros” para viagens “solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”¹.

Ao disciplinar o ‘transporte remunerado privado individual de passageiros’ na Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Lei 13.640/18 inseriu o dispositivo que prevê a filiação obrigatória dos motoristas de aplicativos no Regime Geral da Previdência Social

¹ Artigo 4º, inciso X da Lei 12.587/12.

como contribuintes individuais². Em conformidade com o que dispõe o Regulamento da Previdência Social, para se manterem vinculados ao sistema e terem direito à percepção dos benefícios, os motoristas de aplicativos devem solicitar sua inscrição no sistema e recolher mensalmente o equivalente a 11% do salário mínimo nacional³, a título de contribuição previdenciária.

A Lei 13.640/18 não introduziu qualquer obrigação previdenciária das empresas proprietárias das plataformas digitais no serviço de transporte de passageiros. Em contrapartida, o dispositivo foi regulamentado pelo Decreto 9.792 de 14 de maio de 2019, oferecendo a opção do motorista se inscrever como microempreendedor individual, permitindo a redução do valor da contribuição previdenciária ao percentual de 5% do salário mínimo nacional, nos termos do Regulamento da Previdência Social⁴.

A disciplina do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros prevê outras obrigações dos motoristas que desejam atuar nessa atividade, como o recolhimento das taxas veiculares, inexistência de antecedentes criminais, habilitação para dirigir, inscrição como contribuinte individual da Previdência Social, etc., sob pena de se caracterizar transporte ilegal de passageiros. O regulamento diz que compete aos Municípios e ao Distrito Federal fiscalizar a atividade dentro dos seus territórios.

É preciso destacar que a cobertura previdenciária conferida aos contribuintes individuais da Previdência Social, não é a mesma dispensada aos trabalhadores empregados, cuja relação de trabalho é formalmente registrada na Carteira de Trabalho e Previdência Social. Conforme disposição expressa da legislação que estabelece as prestações previdenciárias no Brasil, só tem direito à indenização do benefício de auxílio-acidente a categoria dos trabalhadores empregados, além dos trabalhadores avulsos, do segurado especial e dos empregados domésticos.

O auxílio-acidente corresponde a um benefício previdenciário concedido aos segurados da Previdência Social em caráter permanente, para o caso de acidentes que deixam sequelas nos indivíduos, reduzindo-lhes, mas não eliminando por completo a capacidade para o trabalho. Por meio do auxílio-acidente, a Previdência Social complementa a remuneração do trabalhador, na medida da redução da capacidade de o indivíduo prover a si mesmo (Maciel, 2023, p. 252).

² Artigo 11-A, parágrafo único, inciso III na Lei 12.587/12.

³ Artigo 199-A, inciso I do Decreto 3.048/99.

⁴ Artigo 199-A, inciso III, parágrafo 1º, do Decreto 3.048/99.

Logo, o motorista devidamente inscrito na Previdência Social, ainda que esteja em dia com o recolhimento das contribuições previdenciárias obrigatórias na condição de contribuinte individual, caso ele eventualmente venha a sofrer um acidente de trânsito, que não o torne definitivamente incapaz, mas que lhe reduza a capacidade para o trabalho de forma permanente, o mesmo não terá direito à prestação previdenciária que complementaria sua remuneração (Ibrahim; Ferreira, 2021, p. 19).

No caso de incapacidade temporária para o trabalho decorrente de acidente ou doença, com duração menor que quinze dias, os motoristas de aplicativos não terão direito à percepção do auxílio-doença. Este benefício garante ao trabalhador empregado a integralidade do salário devido pelo empregador no caso de afastamento do trabalho por motivo de acidente ou doença durante os primeiros quinze dias. Após esse período, caso perdure a incapacidade temporária, a partir do 16º dia o sistema de Previdência Social garante ao trabalhador a percepção de benefício previdenciário que substitui o salário desfalcado pelos dias de afastamento por impossibilidade física.

Enquanto contribuinte individual que provê o próprio sustento, o motorista de aplicativos não tem direito ao auxílio-doença nos primeiros quinze dias em que se manifesta a impossibilidade para trabalhar, ainda que esteja devidamente filiado ao sistema de Previdência Social, e em dia com suas contribuições previdenciárias.

Na realidade dos motoristas de aplicativos, essa circunstância se mostra mais gravosa, pois, uma vez impossibilitado ao trabalho, não disporá de qualquer renda na primeira quinzena de afastamento, período que costuma ser o mais crítico para definir se o afastamento será temporário, definitivo ou quanto tempo irá perdurar. Nesse contexto, os dias que não puder trabalhar por conta da incapacidade serão acompanhados pela angústia de não auferir renda e não saber até quando poderá se manter nessa situação (Ibrahim; Ferreira, 2021, p. 19).

Essas circunstâncias transparecem a condição de precarização dos motoristas de aplicativos, visto que, conforme expõe Guy Standing (2013, p. 39) o precarizado é pautado pelo curto prazo, sem saber ao certo como será o dia de amanhã, inviabilizado que é de planejar a própria vida a médio e longo prazo. Conforme o autor (Standing, 2013, p. 30), é peculiar dos trabalhadores precarizados a falta de amparo em momentos críticos de necessidade, em virtude do seu distanciamento das formas de solidariedade social materializadas em dispositivos estatais de Previdência Social.

Veja-se que a Lei 13.640/2018 poderia ter avançado mais no sentido da regulamentação da atividade laboral, pois a disposição que enquadra os motoristas de

aplicativos na categoria de contribuinte individual limita-se a regularizar os trabalhadores junto ao sistema previdenciário, sem qualquer garantia dos demais direitos trabalhistas que lhes poderiam ampliar a proteção social.

O disposto pela Lei 13.640/2018 busca suprir a ausência de regulamentação do trabalho mediado pelas plataformas digitais, mas não resolve a questão ao corroborar o status dos motoristas de aplicativos como trabalhadores autônomos, face ao que dispõe a legislação trabalhista sobre os critérios que identificam uma relação de emprego (Ibrahim; Ferreira, 2021, p. 18).

A partir da interpretação do Artigo 3º da Consolidação das Leis do Trabalho no Brasil, que diz que empregado é toda pessoa física que presta serviços sob a dependência de um empregador e mediante salário, extrai-se a grande contradição que se estabelece na relação entre os motoristas de aplicativos e as plataformas digitais, quanto à presença da subordinação dos trabalhadores às empresas de tecnologias (Feliciano; Pasqualeto, 2019, p. 16).

A Consolidação das Leis do Trabalho no Brasil dispõe que a subordinação caracteriza o vínculo formal de trabalho entre empregado e empresa, correspondendo ao controle e à supervisão do trabalho através de meios de comando utilizados pelo empregador. O ordenamento jurídico brasileiro não faz distinção entre os meios informatizados de comando e os meios pessoais e diretos utilizados pelo empregador, de modo que as ferramentas utilizadas para monitorar e gerir atividades realizadas por meios das tecnologias cibernéticas não descharacterizam a subordinação quando se fazem presente na relação de emprego (Dornelles Junior, 2020, p. 155).

Ocorre que o gerenciamento algorítmico da atividade resulta na subordinação dos motoristas de aplicativos às empresas de tecnologia, pois estas têm total controle sobre a oferta de serviços em resposta à demanda, bem como na definição do preço a ser pago pelo consumidor e na remuneração percebida pelo trabalhador. O controle de qualidade imposto pela sistemática de avaliação corrobora a presença da dependência, deixando os trabalhadores suscetíveis à exploração de sua força de trabalho, ante a inexistência de uma regulação trabalhista eficaz que lhes confira efetiva proteção social (Almeida; Martins, 2019, p. 49).

Assim, inexistindo disposição expressa que discipline o trabalho dos motoristas de aplicativos no Brasil, a classificação daqueles trabalhadores como contribuintes individuais não é capaz de proteger a relação de trabalho, nem é suficiente para suprir as incongruências sobre o status de trabalhadores autônomos (Serau Junior, 2019, p. 147).

Entretanto, ainda que os motoristas de aplicativos sejam considerados autônomos para fins previdenciários, as empresas proprietárias das plataformas digitais que exploram o serviço de transporte de passageiros, como a *Uber*, estariam obrigadas a efetuar o recolhimento previdenciário dos contribuintes individuais que prestam os serviços (Borges; Oliveira, 2019, p. 154). Mesmo desconsiderando eventual relação de emprego dos motoristas de aplicativos com as empresas de tecnologia, o ordenamento jurídico brasileiro atribui obrigações àqueles que dispõem da força de trabalho dos prestadores de serviços, cominando o dever de recolherem a contribuição previdenciária no percentual de 20% sobre a remuneração do trabalhador, conforme dispõe a Lei Orgânica da Previdência Social⁵.

A participação das plataformas digitais para o custeio do sistema previdenciário deveria ser mais efetiva, de modo que o atual modelo de inclusão previdenciária dos motoristas de aplicativos poderia ser incrementado pela retenção automatizada das contribuições previdenciárias quando do pagamento do serviço pelos usuários passageiros (Ibrahim; Ferreira, 2021, p. 22). No caso da *Uber*, a plataforma digital administra o pagamento pelo serviço por meio de sua plataforma, retendo entre 20% e 25% do valor pago pelo passageiro em seu favor, repassando ao motorista 75% do preço do serviço. Se fosse realizada a retenção previdenciária na fonte de pagamento, poderiam também ser retidos o percentual de 11% da contribuição previdenciária do motorista, ou 5% caso ele seja inscrito como microempreendedor individual, e mais 20% referente à obrigação previdenciária das empresas.

Contudo, a opção adotada até o presente foi a de afastar a possibilidade de retenção das contribuições previdenciárias na fonte de pagamento dos motoristas de aplicativos, pois o Decreto 9.792/2019, que regulamenta a inclusão previdenciária dos motoristas de aplicativos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, dispõe expressamente que o motorista de aplicativos é o responsável direto por sua inscrição no sistema de previdência social, portanto, é ele quem deve proceder ao recolhimento de sua contribuição previdenciária.

Conforme reportado pela OIT no seu relatório de 2024 sobre o trabalho mediado pelas plataformas digitais no mundo, quando os trabalhadores são classificados como autônomos e as plataformas não possuem obrigações previdenciárias, recaindo aos trabalhadores todo o ônus pelo pagamento das contribuições sociais, o resultado é o

⁵ Artigo 22, inciso III da Lei 8.212/99.

estímulo à informalidade que gera a desvinculação dos trabalhadores aos sistemas de Previdência Social (OIT, 2025, p. 83).

Segundo a OIT (2024b, p. 25), por sua própria natureza, a modalidade do trabalho mediado pelas plataformas digitais favorece a informalidade, sobretudo em contextos que não possuem rigor de fiscalização necessário para observar o cumprimento das obrigações relacionadas às empresas e aos trabalhadores, sendo comum o não pagamento deliberado das contribuições previdenciárias pelos trabalhadores autônomos.

Ocorre que a baixa remuneração, os altos custos para manutenção da atividade, bem como a falta de informações e de conhecimento dos indivíduos, favorecem a informalização, eis que o motorista “arca com riscos e custos, ao mesmo tempo que não conta com qualquer tipo de segurança sobre sua remuneração” (Abilio, 2019b, p. 21). A informalidade, nesse caso, gera benefícios às grandes empresas de tecnologia como a *Uber*, já que elas faturam sobre a força de trabalho dispensada pelos motoristas de aplicativos, sem exigência de contribuição previdenciária sobre esse faturamento (Borges e Oliveira, 2019, p. 157).

Outro ponto crítico a se observar com relação à inclusão previdenciária dos motoristas de aplicativos está relacionado à mais recente reforma da Previdência Social, por meio da Emenda Constitucional nº 103/2019, que impôs a obrigatoriedade de as contribuições dos contribuintes individuais terem como base de cálculo o salário mínimo, sob pena de não reconhecimento dos pagamentos realizados a menos. Antes da reforma, as contribuições previdenciárias dos trabalhadores autônomos poderiam ser baseadas no efetivo faturamento mensal, ainda que em valor inferior ao salário mínimo nacional. Observa-se que a nova legislação estabelece formas de compensação e a possibilidade de o contribuinte individual complementar a contribuição previdenciária a fim de alcançar o parâmetro do salário mínimo.

Em virtude da alteração constitucional, os motoristas de aplicativos que eventualmente arrecadarem ao final do mês quantia inferior ao salário mínimo, não poderão contribuir com base no percentual do rendimento líquido obtido com a atividade profissional. Logo, esses trabalhadores devem deduzir mensalmente uma parcela da quantia auferida durante o mês de trabalho, em percentual incidente sobre o valor do salário mínimo, e não sobre o que efetivamente lucrou após arcar com todas as despesas pessoais e mais os custos da atividade, dentre as quais, a manutenção do veículo, plano de dados de telefonia móvel, aluguel ou financiamento do carro, etc., para enfim ter o direito à percepção de benefícios previdenciários, ainda que limitados.

Ocorre que o dispositivo de inclusão previdenciária dos motoristas de aplicativos que vigora no Brasil através da Política Nacional de Mobilidade Urbana, acaba por incentivar a informalidade e a precarização. Como salientam Fábio Zambitte Ibrahim e Carlos Vinicius Ribeiro Ferreira (2021, p. 20-21), ao observar o fenômeno social com base na primazia da realidade, deduz-se que os motoristas de aplicativos darão prioridade ao atendimento de outras obrigações que lhe são mais imediatas e servem como subsistência, ante a obrigação de pagamento das contribuições previdenciárias baseadas em valores que eventualmente não dispõem.

Portanto, a previsão de filiação obrigatória dos motoristas de aplicativos como contribuintes individuais da Previdência Social, disposto pela Lei 13.640/18, limitou-se a viabilizar a obrigatoriedade das contribuições previdenciárias devidas pelos trabalhadores que atuam no ramo de transporte de passageiros via plataformas digitais, garantido uma cobertura apenas limitada de benefícios previdenciários (Serau Junior, 2019, p. 150).

A ausência de uma disciplina legal que resulte na formalização do trabalho mediado pelas plataformas digitais representa um verdadeiro entrave para a efetiva proteção social dos motoristas de aplicativos, prejudicando dessa forma, o exercício de um direito essencial à Dignidade da Pessoa Humana.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno da mediação da atividade econômica pelas plataformas digitais surtiu em novo método de gestão da força de trabalho, através do gerenciamento algorítmico da oferta sobre a demanda, por meio de decisões automatizadas que se voltam essencialmente à satisfação do mercado. No contexto em que as tecnologias cibernéticas são convertidas no principal meio de produção, favorecendo ganhos de produtividade e lucro para as empresas, os direitos dos trabalhadores acabam sendo relegados.

No caso dos motoristas do transporte de passageiros via aplicativos, a ausência de regras laborais possibilita às empresas proprietárias das tecnologias se desvincilar dos custos da produção e transferi-los aos trabalhadores, tornando-os ainda mais vulneráveis aos riscos sociais decorrentes da atividade econômica, ressaltando a importância da existência de dispositivos de proteção social de amparo aos trabalhadores.

Uma vez que os motoristas de aplicativos são onerados com todos os custos da atividade econômica, inclusive para sua manutenção no sistema de Previdência Social,

constata-se que o trabalho mediado pelas plataformas digitais estimula a informalidade e o afastamento dos mecanismos de proteção social. Os baixos índices de motoristas de aplicativos que efetivamente contribuem para os sistemas previdenciários, devem ser observados como decorrência da opção pela contratação desses trabalhadores como profissionais autônomos, sem qualquer obrigação das empresas proprietárias das plataformas digitais.

No Brasil, a legislação confere ao motorista de aplicativo a condição de filiado obrigatório do sistema previdenciário, na condição de contribuinte individual, diretamente responsável por sua vinculação ao sistema. Contudo, a previsão contida na Lei 13.640/18 não foi suficiente para proporcionar uma efetiva inclusão previdenciária daqueles trabalhadores, dada a baixa participação dos motoristas de aplicativos no custeio da Previdência Social, além das limitações impostas pelas regras previdenciárias no acesso à benefícios importantes para a atividade, como o auxílio-acidente e auxílio-doença.

Destarte, seria possível conferir aos motoristas de aplicativos uma cobertura previdenciária mais efetiva, própria dos contratos de trabalho protegidos pelas garantias do emprego formalizado, caso a legislação reconhecesse a presença da subordinação existente nas relações entre as empresas proprietárias das plataformas digitais e os trabalhadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABILIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformação do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Revista Sociologias**, Porto Alegre, v. 23, n. 57, p. 26–56, 2021. DOI: 10.1590/15174522-116484. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/article/view/116484>. Acesso em: 18 ago. 2025.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time?. **Estudos Avançados**. São Paulo, Brasil, v. 34, n. 98, 2020. p. 111–126. DOI: 10.1590/s0103-4014.2020.3498.008. Disponível em: www.revistas.usp.br/eav/article/view/170465. Acesso em: 18 ago. 2025.

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas: Individuo e Sociedad**, Valparaíso, Chile, v. 18, n. 3, novembro. 2019a. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>. Acesso em: 18 ago. 2025.

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: novos meios de informalização do trabalho. In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MISKULIN, Ana Paula Silva Campos.

Infoproletários e a Uberização do Trabalho: Direito e Justiça em um novo horizonte de possibilidades. São Paulo: LTr, 2019b. pp. 21-28.

ALMEIDA, Victor Hugo de; MARTINS. Murilo. A precarização dos direitos trabalhistas no modelo laboral da Uber. In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MISKULIN, Ana Paula Silva Campos. **Infoproletários e a Uberização do Trabalho:** Direito e Justiça em um novo horizonte de possibilidades. São Paulo: LTr, 2019. pp. 41-51.

BARBOSA, Mafalda Miranda. Dos *experts systems* aos *data systems AI*: impacto ao nível da proteção de dados. In: **Julgar**, Lisboa, nº 45, 2021. pp. 14-33. Disponível em: <https://julgar.pt/dos-expert-systems-aos-data-systems-ai-impacto-ao-nivel-da-protecao-de-dados/>. Acesso em: 18 ago. 2025.

BORGES, Camilla de Oliveira; OLIVEIRA, Patrícia Borges Orlando de. O deliberado descumprimento da legislação previdenciária pela Uber. In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MISKULIN, Ana Paula Silva Campos. **Infoproletários e a Uberização do Trabalho:** Direito e Justiça em um novo horizonte de possibilidades. São Paulo: LTr, 2019. pp. 152-158.

DE STEFANO, Valerio. *The rise of the “just-in-time workforce”: On-demand work, crowdwork and labour protection in the “gig-economy”*. Geneva: ILO, 2016. Disponível em: www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@travail/documents/publication/wcms_443267.pdf. Acesso em 18 ago. 2025.

DORNELLES JÚNIOR, Paulo Roberto. **A plataforma das relações de trabalho:** como as tecnologias inovadoras das plataformas digitais impactam na economia e desafiam as estruturas do trabalho. São Paulo: Tirant lo Blanch, 2020.

FELICIANO, Guilherme Guimarães; PASQUALETO, Olívia de Quintana Figueiredo. (Re)descobrindo o Direito do Trabalho: gig economy, uberização do trabalho e outras reflexões. In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MISKULIN, Ana Paula Silva Campos. **Infoproletários e a Uberização do Trabalho:** Direito e Justiça em um novo horizonte de possibilidades. São Paulo: LTr, 2019. pp. 13-20.

IBRAHIM Fábio Zambitte; FERREIRA, Carlos Vinicius Ribeiro. A Proteção Previdenciária dos Entregadores e Motoristas de Plataformas Digitais. In: **Revista Brasileira de Direito Previdenciário**. Porto Alegre: Magister, v. 11, n. 65, nov. 2021. p. 5-24.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022**. Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. ISBN: 9788524045806. Disponível em: www.biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102035_informativo.pdf. Acesso em: 18 ago. 2025.

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020.

MACIEL, Fernando. **Manual de Direito previdenciário**. 1. ed. São Paulo, SP: Rideel, 2023.

MÖHLMANN, Mareike; ZALMANSON, Lior. Hands on the Wheel: Navigating Algorithmic Management and Uber Drivers' Autonomy. In: **Proceedings of the International Conference on Information Systems**, Seul, South Korea: ICIS, 2017. pp. 1-17. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Mareike-Moehlmann-2/publication/319965259_Hands_on_the_wheel_Navigating_algorithmic_management_and_Uber_drivers'_autonomy/links/59c3eaf845851590b13c8ec2/Hands-on-the-wheel-Navigating-algorithmic-management-and-Uber-drivers-autonomy.pdf. Acesso em 18 ago. 2025.

MOROZOV, Evgeny. **Big Tech: A Ascensão dos dados e a morte da política**. Tradução: Claudio Marcondes. São Paulo: Ubu Editora, 2018.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Realizar o trabalho digno na economia das plataformas: Conferência Internacional do Trabalho 113.^a Sessão, 2025. Genebra: OIT, 2024b. ISBN: 978-972-704-507-5. Disponível em: www.ilo.org/sites/default/files/2025-02/Realizar-trabalho-digno-economia-plataformas-2024-PT.pdf. Acesso em 18 ago. 2025.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Perspectivas Sociais e de Emprego no Mundo 2021: O papel das plataformas digitais na transformação do mundo do trabalho. Genebra: OIT, 2021. Disponível em: www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40americas/%40roma/%40ilo-brasilia/documents/publication/wcms_845019.pdf. Acesso em 18 ago. 2025.

PASQUALE, Frank. Two Narratives of Platform Capitalism. **Yale Law & Policy Review**, New Haven, Connecticut, USA, v. 35, n. 1, p. 309-319, 2016. ISSN 07408048. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/26601713>. Acesso em: 18 ago. 2025.

SERAU JUNIOR, Marco Aurélio. Atividade de transporte individual de passageiros por plataformas digitais: Lei n. 13.640/2018 como norma de direito econômico e a ausência de regra específica sobre a relação de trabalho. In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MISKULIN, Ana Paula Silva Campos. **Infoproletários e a Uberização do Trabalho: Direito e Justiça em um novo horizonte de possibilidades**. São Paulo: LTr, 2019. pp. 145-151.

STANDING, Guy. **O Precariado: A nova classe perigosa**. Tradução de Cristina Antunes. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.