



Precarização a um clique

Entre algoritmos, jornadas extensas e mobilizações digitais, entregadores enfrentam os efeitos do trabalho por plataforma.

POR LETÍCIA FREITAS



Entregador por aplicativo durante jornada de trabalho, Itabirito (MG), 2025 - Foto: Eduardo Bento.

PARA TODOS VEREM: Fotografia em movimento mostra o entregador em uma motocicleta, em via urbana. A imagem está desfocada propositalmente, transmitindo sensação de velocidade e deslocamento contínuo. O trabalhador usa capacete e carrega uma mochila térmica vermelha nas costas. Ao fundo, aparecem construções e a paisagem urbana também desfocadas, reforçando a ideia de uma rotina acelerada.

No Brasil, mais de 2 milhões de pessoas trabalham com serviços por aplicativo. Dessas, cerca de 1,7 milhão são motoristas e 455,6 mil, entregadores. Os dados são de pesquisa realizada, em 2025, pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), e revelam

uma grande massa de trabalhadores que carregam nas costas o serviço, a pressa e a precarização de um trabalho não regulamentado.

Em meio ao silêncio das ruas vazias, durante o pico da pandemia de Covid-19, em 2020, a imagem dos entregadores cruzando os centros urbanos se repetia nas cidades brasileiras e ganhou notoriedade. Com restaurantes fechados e famílias em casa, o delivery de comida disparou. Só no primeiro ano da crise sanitária, os pedidos por aplicativos aumentaram 187% no Brasil, segundo levantamento de 2020 da Mobills, empresa que atua por meio de site e aplicativo no gerenciamento de finanças pessoais.

Para esses trabalhadores, no entanto, o aumento da demanda não significou melhores condições. Expostos à contaminação pelo vírus, sem direito ao isolamento ou a equipamentos adequados, eles denunciaram a precariedade do trabalho por aplicativos (ou apps, na linguagem coloquial). Foi nesse contexto que surgiu o Breque dos Apps, movimento que marcou uma virada das ruas como um espaço de disputa política para motoboys e ciclo-entregadores.

Em 1º de julho de 2020, enquanto o país acumulava mais de 60 mil mortes por Covid-19, trabalhadores independentes de plataformas como iFood, Rappi e Uber Eats pararam. As manifestações se espalharam por diversas cidades e convocaram usuários, artistas e até políticos para um boicote digital. A hashtag #BrequeDosApps dominou o Twitter por cinco horas, de acordo com análise do (M)Dados na época. E mesmo sem resposta imediata das empresas, colocou em evidência um novo tipo de luta: a do entregador conectado.

2 mi+

trabalhadores por app no Brasil

455,6 mil

entregadores por plataforma

46 h

A precarização antes do algoritmo

A realidade do entregador que aguarda uma notificação no celular hoje revela um histórico mais profundo sobre o mundo do trabalho. A economia brasileira, sustentada pela exploração do trabalho escravizado, mesmo após a abolição, em 1888, consolidou um cenário marcado pela informalidade e pela ausência de proteção social ampla, gerando desigualdades que mantêm uma parcela dos trabalhadores à margem.



Grupo de pessoas escravizadas, trabalhando na colheita de café em uma fazenda no Vale do Paraíba (SP), c. 1882 - Fotografia de Marc Ferrez. Coleção Gilberto Ferrez / Acervo Instituto Moreira Salles (IMS).

PARA TODOS VEREM: Fotografia em preto e branco mostra um grupo de dez pessoas negras em uma plantação de café, sendo oito homens jovens e duas mulheres, uma delas grávida. Dois dos homens carregam grandes cestos nas costas, enquanto as outras pessoas estão reunidas ao redor de recipientes utilizados na colheita. Ao fundo, há vegetação densa e relevo montanhoso. A imagem registra o trabalho em uma fazenda no Vale do Paraíba, no litoral norte de São Paulo.

O professor de história Chrigor Libério, doutorando pela Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF), analisa que as desigualdades do mundo do trabalho brasileiro não surgem de forma isolada, mas se conectam a estruturas históricas construídas ainda no período escravocrata. “Existe um processo, desde o final do século XX, de transformação do mundo do trabalho, onde existia uma sociedade com uma economia muito baseada na escravidão e ela se transforma da noite pro dia, literalmente, com o 13 de maio [de 1888], afirma Chrigor.

O historiador explica que a transição não estruturada, pós escravatura, “influenciou algumas dinâmicas de trabalho que acabam desorganizando muito daquilo que existia. E desorganizando no sentido de: para onde vão essas pessoas? Para onde recaem as populações que eram estrangeiras? Para onde a gente vai com a população livre?”, provoca.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 38,1% da população ocupada no país estava na informalidade, em 2025. O percentual representa aproximadamente 39,5 milhões de pessoas nessa condição, evidenciando a instabilidade como um fenômeno persistente da estrutura trabalhista do país.

No entanto, as marcas do período escravocrata não explicam sozinhas a configuração do mercado de trabalho brasileiro atualmente. Nas décadas seguintes à abolição, o país passou por profundas transformações econômicas e sociais, marcadas pela industrialização, urbanização e expansão do trabalho assalariado. Em 1943, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) reuniu e regulamentou direitos trabalhistas, estabelecendo um marco para as relações de trabalho formal no país.

A Constituição Federal de 1988 ampliou os direitos sociais e trabalhistas, mas o mercado de trabalho brasileiro continuou marcado pela informalidade e por desigualdades entre diferentes grupos. Nas décadas seguintes, processos de reestruturação produtiva, terceirização e flexibilização modificaram novamente as formas de contratação e organização do trabalho.

Em 2017, a Reforma Trabalhista alterou dispositivos da legislação e criou novas modalidades de contratação, entre elas o trabalho intermitente, no qual a prestação de serviços ocorre de forma não contínua, conforme a demanda do empregador. A modalidade ganhou espaço nos anos seguintes. Segundo o Departamento Intersindical de Estatística e

Estudos Socioeconômicos (DIEESE), 40% dos contratos intermitentes ativos em dezembro de 2018 não registraram nenhuma atividade naquele mês. Entre os que tiveram algum trabalho, 43% receberam menos de um salário mínimo no período.

Os dados evidenciam que a proteção social não alcançou todos os trabalhadores da mesma maneira. De acordo com levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), em 2022, 62% da população brasileira em situação informal era composta por pessoas negras.

A situação é semelhante ao observar números relacionados a adolescentes e jovens, de 14 a 24 anos. Em levantamento do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), de 2025, os dados revelam que a ocupação informal atinge cerca de 44% dessa parcela. A maior incidência ocorre nas regiões Norte e Nordeste, onde a taxa de informalidade entre jovens ultrapassa os 60%.

Assim, as plataformas não inauguram a informalidade, elas se inserem em um mercado de trabalho que já apresentava diferentes formas de ocupação informal e desprotegida e acrescentam uma nova camada de mediação tecnológica a essa dinâmica. Antes, o capitalismo era marcado pela formação e ampliação de centros comerciais, conversão de terras em mercadorias, e mais tarde pelas linhas de produção no capitalismo industrial. Agora, o sistema também ocupa os meios digitais, como explica o ativista e entregador por apps Renato Assad.

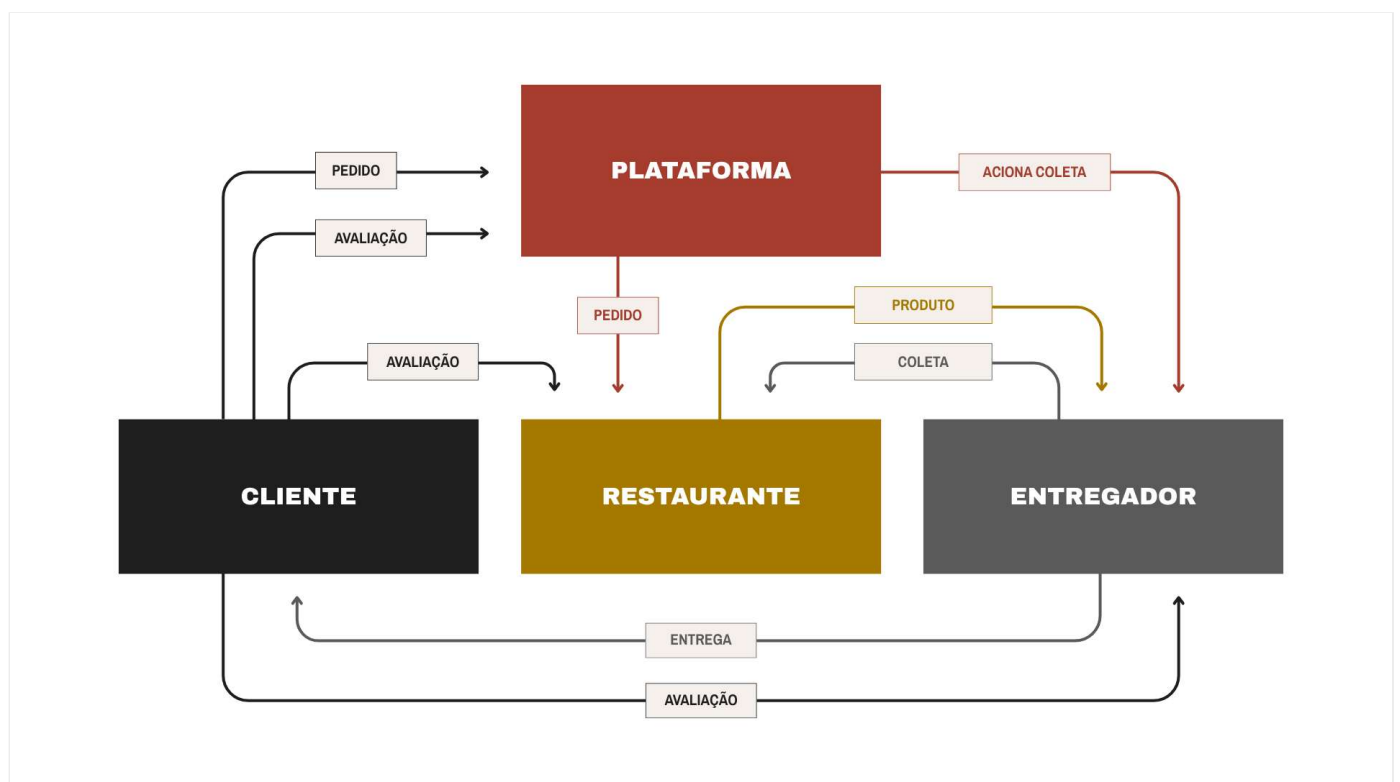
“As inovações tecnológicas na mão dos grandes capitalistas permitiram com que eles pudessem, de maneira qualitativa, controlar, gerenciar e se apropriar de mais trabalho alheio.”

O patrão invisível

O chamado capitalismo de plataforma, modelo que sustenta empresas como Uber, 99 e iFood, transformou profundamente a forma como o trabalho é organizado. A Uber, criada nos Estados Unidos em 2010, chegou ao Brasil em 2014, no mesmo ano em que o país sediou a Copa do Mundo. A 99 já operava desde 2012 e o iFood, desde 2011. Baseadas em aplicativos digitais, essas companhias oferecem serviços com a promessa de liberdade e autonomia, adotando um fluxo diferente.

Na prática, o modelo das plataformas digitais reorganiza relações tradicionais de trabalho por meio de sistemas automatizados de gestão que controlam diferentes etapas da dinâmica de trabalho. São os aplicativos que definem quais entregas aparecem para o trabalhador, os valores pagos, trajetos, prazos e os critérios de avaliação. O gerenciamento deixa de acontecer pela figura humana de um chefe e passa a operar por estímulos digitais como notificações, metas e ranqueamentos.

É o que analisa Douglas Silva, doutorando em Sociologia pela Universidade Federal de São Paulo: “Entre um cliente que solicita um serviço e um trabalhador que oferece o serviço, a gente tem a plataforma enquanto o novo ator, o ator digital. É uma infraestrutura que também tem seus trabalhadores. Ou seja, uma infraestrutura que é construída para para realizar essa intermediação”.



Fluxo de trabalho mediado por plataforma de entrega. Foto: Arte Letícia Freitas.

Embora não exista um gerente presencial fiscalizando cada passo, as plataformas exercem controle rigoroso sobre os trabalhadores. Esse controle acontece por meio de regras automatizadas, notificações e punições aplicadas pelo próprio sistema. Um entregador pode ser bloqueado temporariamente ou até perder acesso definitivo ao aplicativo por “quebrar” normas que, por vezes, não são claramente explicadas. Em alguns casos, basta recusar pedidos sucessivos para que o algoritmo reduza a oferta de chamadas, comprometendo a renda do dia.

O algoritmo ocupa, nesse modelo, o papel central de gestão. Ele decide a ordem das entregas, e define o valor pago por cada trajeto, sem precisar justificar essas escolhas. O controle digital cria uma relação de subordinação inédita no mercado de trabalho, que dispensa supervisores humanos, mas mantém o poder da empresa sobre quem presta o serviço.

Para Douglas Silva, esse domínio acontece porque “as plataformas estimulam o discurso da autonomia, da realidade, da flexibilidade e os trabalhadores só reproduzem”. O resultado é um ambiente de trabalho no qual cada corrida se torna uma disputa silenciosa, mediada por um patrão que ninguém vê, mas que controla tudo.

Parte disso, ainda de acordo com Silva, é reflexo da precarização geral em que a esfera trabalhista se encontra: “muitas vezes eles [os trabalhadores por aplicativo] vêm de experiências ocupacionais muito mais precárias e muito pior remuneradas do que nas plataformas, por exemplo. Essa constelação de valores, de experiências, faz com que eles interpretem a experiência dessa forma. Eu não decido com falsa autonomia. Para mim, se eles dizem que é autonomia, então, sim, é autonomia”, defende o pesquisador.

Corrida contra o tempo

Os números ajudam a dimensionar a realidade do trabalho por aplicativo no Brasil. Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), do IBGE, mostram que entregadores trabalham, em média, 46 horas semanais. A jornada é semelhante a de outros profissionais, mas os entregadores recebem menos. Enquanto o rendimento médio mensal de trabalhadores em plataformas gira em torno de R\$ 2.340, em outras ocupações ele ultrapassa os R\$ 4.600.

A diferença revela que longos períodos em atividade não refletem em maior renda. E sem vínculo empregatício formal, esses trabalhadores não têm acesso a direitos como férias remuneradas, décimo terceiro salário ou pagamento de horas extras, o que reduz ainda mais o valor efetivamente recebido ao final do mês.

Ao mesmo tempo, o número de pessoas que ingressam nesse tipo de serviço segue em crescimento. Entre 2022 e 2024, mais de 40 mil trabalhadores passaram a atuar como entregadores por aplicativo no país, segundo o IBGE. A expansão da categoria ocorre, portanto, em um cenário marcado por renda instável, ausência de garantias e alta exigência de tempo.

Mas os impactos do trabalho por plataformas não se limitam à renda ou à ausência de direitos formais, atravessando o corpo e a saúde mental dos trabalhadores. Para Marlon Campos, doutor em Psicologia Social e Institucional pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), o modelo atual impõe um desgaste que vai além da jornada extensa.

O psicólogo explica: “Pelo que a gente tem visto, principalmente com essas duas categorias [motoristas e entregadores] que é onde o mercado está dominado, é que esse trabalho não será sustentável do ponto de vista de saúde mental. Há um desgaste físico muito grande, e junto tem um desgaste mental, pelo estresse de estar no trânsito, o risco de acidente, o medo de bater, de não poder trabalhar no dia seguinte, menor convivência familiar”.

Marlon também analisa que o regime informal dificulta a mensuração de dados acerca das condições desses indivíduos e que “há um impacto dessa forma de trabalho na saúde dos trabalhadores, que talvez ainda não tenha dado tempo de aparecer enquanto dados. Até porque é muito difícil mapear, porque não está dentro da formalidade. Então um trabalhador que tem um burnout, ansiedade, depressão, que comete suicídio, não entra em estatísticas de notificação associada ao trabalho. O que torna muito difícil a gente fazer esse tipo de apuração”.

Se as consequências emocionais escapam às estatísticas, nas ruas elas ganham forma. É o que denuncia Diego Araújo, entregador por app e coordenador do Movimento Trabalhadores Sem Direito.

“Nós temos companheiros de serviço perdendo a vida por R\$7,50 nas ruas. E essas empresas de plataformas digitais, quais são as responsabilidades delas? Qual é a legislação que nós temos para fiscalizar essas empresas? Nenhuma.”

0:00 / 0:27

Diego Araújo comenta sobre a necessidade de legislações que fiscalizem as plataformas.

Quem regula a empresa-plataforma?

O questionamento de Diego reforça a problemática que a expansão das atividades laborais por apps criou no país. A demanda atravessa tribunais, gabinetes e o Congresso Nacional. Nos últimos anos, o avanço das plataformas digitais desafiou a legislação trabalhista brasileira e abriu um debate sobre quem deve regular, e como, esse novo modelo de trabalho.

Os números de denúncias e processos por precarização e superexploração da mão de obra reforçam a situação. Segundo um levantamento de 2024 da plataforma Data Lawyer, a

pedido do Broadcast, as ações de motoristas e entregadores que buscam o reconhecimento de vínculo empregatício cresceram 14 vezes desde 2019.

Quase 40 mil trabalhadores foram à Justiça desde 2014, somando pedidos que ultrapassam R\$ 3,17 bilhões, com maioria dos processos de decisão favorável às empresas. Cerca de 8,1 mil ações foram julgadas improcedentes, 3,2 mil tiveram pedidos parcialmente aceitos e 10 mil terminaram em acordos. O cenário expõe uma lacuna na regulamentação desse tipo de atividade e um conflito de interesses entre as empresas e quem presta o serviço.

No centro dessa disputa está a definição jurídica da relação entre trabalhadores e plataformas. O entregador Renato Assad defende que a formalização é importante, e dispara que entre a classe “a gente sempre fala que é necessário regulamentar as empresas de aplicativo. Porque hoje o que elas têm é única e exclusivamente a irrestrita liberdade de poder explorar a categoria conforme os seus próprios interesses. Então, reconhecer que há um vínculo entre os trabalhadores e as empresas é fundamental”, aponta a liderança que integrou o primeiro Breque dos Apps.

Renato vai além e explica que, para ele, as conquistas dos trabalhadores por aplicativo implicam uma mudança estrutural no regime celetista.

“A verdade é que nós precisamos de uma reforma trabalhista que atualize a CLT, que atualize o valor do salário mínimo, dos benefícios e coloque uma mudança que seja substancial na condição de vida dos trabalhadores e das trabalhadoras. Eu acho que esse é um ponto de partida.”

A plataformização da vida

A expansão das plataformas digitais ultrapassa o debate trabalhista e se consolida como uma reconfiguração mais ampla da vida social. Aplicativos deixam de ser apenas

ferramentas de mediação de serviços e passam a organizar práticas cotidianas, como o consumo, a mobilidade e a comunicação.

Nesse contexto, as redes digitais também se tornam espaços de disputa simbólica e política. Por um lado, as plataformas rastreiam dados, direcionam comportamentos e estabelecem mecanismos de controle sobre os usuários. Por outro, abrem margem para articulações coletivas e formas descentralizadas de mobilização.

É o que analisa a professora Marina Magalhães, da Universidade Federal de Campina Grande. A pesquisadora de movimentos sociais em rede explica que, mesmo diante das tentativas constantes de monitoramento e controle das plataformas, o net-ativismo mantém um caráter imprevisível e adaptável. “Existe uma tentativa de controle, mas o net-ativismo é subversivo. Ele está sempre um passo à frente de qualquer tentativa de teorização, de qualquer tentativa de controle”, afirma.

Segundo Marina, os próprios usuários encontram caminhos para reorganizar suas formas de comunicação e manifestação. “Os limites estão dados e são atualizados de forma rápida, mas o net-ativismo tem uma essência subversiva. Então os usuários sempre vão encontrar brechas, lacunas, outras redes, para fazer suas manifestações e mobilizações”.

0:00 / 1:42



Marina Magalhães analisa o papel do net-ativismo e das redes digitais na mobilização dos trabalhadores por aplicativos.

Nessa perspectiva, trabalhadores de aplicativos passaram a utilizar as próprias redes como ferramenta de mobilização. Grupos em aplicativos de mensagem, perfis em redes sociais e hashtags se tornaram centrais na articulação de protestos. Entre eles, o movimento que marcou uma nova fase da organização da classe dos entregadores no Brasil: o Breque dos Apps.

Os rastros do Breque dos Apps

No primeiro ano da pandemia de Covid-19, os índices alarmantes de desemprego acometiam 13,9% da população, de acordo com dados do IBGE. Nesse momento, as plataformas de entrega ganharam mais força, apresentando-se como alternativa para uma parte da massa desempregada. No entanto, o que parecia uma porta de entrada rápida para o mercado era, também, mais um modelo de trabalho sustentado pela precarização.

Renato Assad analisa que “a chegada de um grande contingente de mão-de-obra na pandemia deu de bandeja aquilo que as empresas estavam procurando: a disponibilidade de um maior número de trabalhadores e trabalhadoras na plataforma, o que permitiu com que as empresas pudessem reduzir as taxas de entrega.”

Foi então que, no auge da crise sanitária, quando o Brasil já contabilizava 1,4 milhão de casos de Covid-19 e mais de 60 mil mortes, os entregadores decidiram parar. Em 1º de julho de 2020, trabalhadores das plataformas iFood, Rappi, Uber Eats e Loggi se uniram na primeira grande greve nacional dos aplicativos, o chamado Breque dos Apps.



Entregadores por aplicativo realizam o primeiro Breque dos Apps, Belo Horizonte (MG), 2020 - Foto: Cadu Passos.

PARA TODOS VEREM: Fotografia colorida mostra uma manifestação de entregadores por aplicativo na Praça Sete, no centro de Belo Horizonte. Dezenas de pessoas ocupam o espaço ao redor de um monumento, muitas usando mochilas de entrega nas costas e capacetes. Alguns estão sobre motos, enquanto outros se reúnem a pé. No centro da imagem, um grupo segura um cartaz com a frase "Não somos números, somos vidas". Ao fundo, prédios altos cercam a praça, e o céu aparece claro e ensolarado.

A mobilização fazia reivindicações como aumento nas taxas por entrega, garantia de renda justa, seguro contra acidentes e ajuda para manutenção das bicicletas e motos. A paralisação uniu milhares de entregadores de diferentes cidades e realidades, demonstrando a articulação da categoria enquanto força coletiva.

O Breque dos Apps consolidou a categoria como força social no Brasil. Desde 2020, entregadores voltaram às ruas em diversas ocasiões, contra quedas nas taxas, bloqueios injustificados e até em apoio a colegas vítimas de acidentes ou violência. A presença constante nas ruas e nas redes sociais ajudou a criar uma identidade coletiva e ampliar o alcance de suas pautas.

O que começou como um dia de paralisação se transformou em um ciclo de mobilizações que, até hoje, pressiona as plataformas e provoca a discussão sobre os direitos dos trabalhadores por aplicativo.



Entregadores por aplicativo leem material sobre a paralisação nacional durante o Breque dos Apps. Belo Horizonte (MG). Foto: Cadu Passos.

PARA TODOS VEREM: Fotografia colorida mostra dois entregadores sentados em um degrau na calçada. Ambos usam roupas casuais e seguram panfletos com a frase “Paralisação Nacional”. Ao lado deles, há uma grande mochila de entrega e um capacete apoiado no chão. A cena acontece em frente a uma vitrine de loja.

A partir do breque, também surgiram importantes organizações nacionais e regionais, como o “Minas no Trecho”, primeiro coletivo de Belo Horizonte e região metropolitana, exclusivo de motogirls e entregadoras. A Aliança Nacional dos Entregadores (Anea) foi outro grupo que nasceu nessa conjuntura. Outros coletivos, que já atuavam antes da greve, também se somaram ao movimento. É o caso da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil (AMABR), fundada em 2018 e presidida, atualmente, pelo entregador Edgar Francisco da Silva, mais conhecido como Gringo Motoka.

De acordo com Gringo, motofretista há 25 anos, a movimentação do Breque dos Apps “foi um grito de indignação. Um desabafo de ‘eu não aguento mais’, tá ligado?”. Mas, apesar da repercussão nacional, a liderança avalia que, do ponto de vista das reivindicações, os avanços foram limitados.

“O aplicativo, com seu poder gigantesco de dinheiro sobre as mídias, conseguiu calar aquele movimento e colocar como se nada daquilo que a gente tava falando era verdade. Colocou que nós ‘ganhava’ R\$21 por hora. Aí o brasileiro faz a conta: ‘pô, peraí, R\$21 por hora. Esses caras tão ficando rico e tá achando ruim’. Essa é a impressão que passou quando o aplicativo noticiou.”

Quase dois anos após a primeira paralisação, em abril de 2022, a reportagem da Agência Pública revelou que o iFood teria contratado agências de comunicação para monitorar e influenciar a mobilização nas redes sociais. A estratégia, segundo a investigação publicada à época, incluía a criação de perfis para deslegitimar o movimento, com divulgação de fake news e até agentes infiltrados nas manifestações. Uma ação orquestrada para minar o Breque dos Apps e defender os interesses da empresa.

A resistência cotidiana

Em Resende Costa, cidade do interior de Minas Gerais, a união dos entregadores mostra que outra lógica de operação é possível. Embora conheçam o iFood, os motoboys recusam a intermediação na hora das entregas. Ao invés disso, se articulam para atender o estabelecimento de preferência, definindo uma diária fixa diretamente com o proprietário.

Para Lucas Pena, dono de uma hamburgueria no município, a adesão às plataformas no interior do estado “não pegou” porque os motoboys logo observaram que as taxas não compensam. E tendo a possibilidade de trabalhar em locais com valores melhores e pré-estabelecidos, vender a força de trabalho para um patrão invisível não faz sentido para essas pessoas.

“Nos grandes centros, o entregador não tem mais a opção de rodar pros estabelecimentos. Lá raramente um estabelecimento tem motoboy próprio. Agora, quando você vai para o interior, você tem a concorrência da plataforma versus as lojas que ainda preferem contratar o seu entregador.”

O pequeno empresário acredita, ainda, que a crescente tendência das plataformas é desumana. Ele atribui o problema ao fato dos motofretistas ainda não serem vistos como classe no âmbito da legislação e vai além: “já que essa é a tendência, o que nós vamos fazer pra esse pessoal? Porque eles não podem continuar do jeito que estão, é indigno. Vamos conversar sobre outras coisas, vamos obrigar as plataformas a fazerem seguro de vida para eles [os entregadores], ou então vamos ‘quebrar’ essas plataformas”, defende.

Para o psicólogo Marlon Campos, o caminho é semelhante. Ele aponta a necessidade de aplicativos independentes aos grandes monopólios, e defende que é preciso “ter alternativas de plataformas geridas pelos trabalhadores”. E vai além, ao pensar nessa possibilidade como um meio de soberania para o país. “Cada vez mais a gente precisa lutar para que se tenha um investimento massivo do Estado em infraestruturas digitais: rede, cabeamento, enfim, toda a infraestrutura da qual depende o trabalho por plataformas. Ela precisa estar

também sob gerenciamento e autonomia do Estado. A gente precisa ter esses dados sob o controle do povo brasileiro também”, analisa Marlon.

Enquanto o debate jurídico avança lentamente, trabalhadores seguem pressionando por mudanças nas ruas e nas redes. Ao mesmo tempo, propostas de regulamentação continuam em discussão no Congresso Nacional. Entre elas, o chamado “PL dos Apps”, com foco em motoristas de veículos de quatro rodas, reacende disputas entre empresas, governo e trabalhadores sobre temas como vínculo empregatício e proteção social.

No caso dos entregadores, o debate passa pelo Projeto de Lei Complementar (PLP) 152/2025, que propõe medidas voltadas especificamente à atividade de delivery por plataformas digitais. Entre os pontos discutidos estão critérios de remuneração, contribuição previdenciária e responsabilidades das empresas em casos de acidentes durante as entregas.

Segundo a ementa disponível no site da Câmara dos Deputados, o projeto pretende “regular os serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros e de coleta e entrega de bens prestados pelas empresas operadoras de plataforma digital”. O texto define motoristas e entregadores como “trabalhadores autônomos plataformizados”, afastando a possibilidade de vínculo empregatício com as empresas e classificando os aplicativos como plataformas de intermediação tecnológica.

A proposta também prevê mudanças diretas na dinâmica de trabalho da categoria. Entre elas estão a criação de um piso de R\$ 8,50 para entregas de até quatro quilômetros, regras para contribuição previdenciária, seguro contra acidentes e critérios mais rígidos para suspensão de contas nas plataformas. O projeto estabelece ainda que os trabalhadores contribuam com o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), enquanto as empresas ficam responsáveis por parte da arrecadação previdenciária.

A discussão em torno do PLP ganhou novos capítulos em 2025, quando a votação do parecer foi retirada da pauta após pressão de trabalhadores e falta de consenso entre representantes da categoria, empresas e governo. O adiamento expôs as dificuldades de

regulamentar uma atividade marcada pela rápida expansão das plataformas digitais e pela ausência de consenso sobre autonomia e direitos trabalhistas.

Mesmo diante do controle dos algoritmos e das jornadas exaustivas, a categoria parece ter consolidado algo que ultrapassa as reivindicações imediatas: **o reconhecimento de si enquanto classe.**

Leia mais

- **Uberizando a vida**
- **Entregadores antifascistas: “A uberização vem pra suprimir direitos”**
- **Trabalhadoras por aplicativo reivindicam regulamentação inclusiva e negociam com governo**
- **Dossiê da Unicamp aponta como a uberização prejudica saúde de motoboys**
- **Entregadores e moto apps — Página do governo com políticas públicas para entregadores e aplicativos.**
- **Move Brasil — Portal oficial com iniciativas sobre mobilidade e plataformas digitais.**