

NA CORRIDA PELA REPRESENTAÇÃO: OS SINDICATOS DE TRABALHADORES POR APLICATIVOS DE SÃO PAULO

*IN THE RACE FOR REPRESENTATION:
THE UNIONS OF APP WORKERS FROM SÃO PAULO*

Eduardo Rezende Pereira¹

Andréia Galvão²

RESUMO

Os motoristas e os entregadores por aplicativos ganharam destaque nos últimos anos, devido às suas condições de trabalho e sua importância para a sociedade, especialmente durante a pandemia da covid-19. Embora tenham sido criadas diversas organizações para representar seus interesses, a organização coletiva ainda é uma dimensão pouco investigada pelos pesquisadores do tema. Por meio de um estudo exploratório, que inclui entrevistas com dirigentes sindicais e análise de dados de duas organizações que atuam em São Paulo, buscamos compreender como ocorre a relação entre o sindicalismo e os trabalhadores por aplicativos. Nossos resultados elucidam que a atuação sindical voltada a esses trabalhadores se caracteriza pela prestação de serviços e pelas denúncias contra empresas diante das formas de precarização do trabalho. Ao mesmo tempo, há controvérsias quanto ao reconhecimento do vínculo empregatício via Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e o acesso pleno aos direitos sociais e trabalhistas.

Palavras-chave: Sindicalismo, Organização Coletiva, Trabalho por aplicativos, Uberização, Precarização.

ABSTRACT

Drivers and app deliverers have gained prominence in recent years due to their working conditions and their importance to society, especially during the Covid-19 pandemic. Although several organizations have been created to represent their interests, the collective organization is still poorly investigated dimension by researchers on the topic. Through an exploratory study, which includes interviews with union leaders and data analysis of two organizations that operate in São Paulo, we sought to understand how the relationship between unionism and app workers. Our results elucidate that the union action aimed at these workers is characterized by the provision of services and by the complaints against the companies in face of the forms of labor precarization. At the same time, there are controversies regarding the recognition of the employment relationship via CLT and full access to social and labor rights.

Keywords: Unionism, Collective Organization, Work through digital platforms, Uberization, Precariousness.

¹ Doutorando em Ciência Política pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), com bolsa outorgada pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

² Professora do departamento e do programa de pós-graduação em Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (IFCH/Unicamp).

1. INTRODUÇÃO

O trabalho subordinado às plataformas digitais é um fenômeno que tem causado intenso debate público em diversos países. Essa forma de exploração do trabalho vem sendo investigada, sobretudo, por pesquisadores das áreas da sociologia, do direito e da economia que buscam tanto caracterizar as condições precárias em que esse tipo de trabalho se realiza quanto elucidar os possíveis modos de regulação das plataformas e garantias de acesso dos trabalhadores aos direitos sociais e trabalhistas.

Por conta das expressivas manifestações realizadas pelos trabalhadores subordinados às plataformas digitais reivindicando melhores condições de trabalho e aumento de seus rendimentos, especialmente durante a pandemia da covid-19, as formas de organização e ação coletiva desses trabalhadores também têm se destacado no debate público e nas produções científicas, tanto em nível nacional como internacional. Todavia, o sindicalismo constitui uma dimensão ainda pouco explorada, mesmo que diversas organizações que se reivindicam politicamente como sindicatos tenham sido constituídas no último período visando organizar esses trabalhadores e representar suas demandas junto às empresas e instituições públicas (MONIZ; BOAVIDA, 2019; CAMPOS *et al.*, 2021; PEREIRA, 2022).

Partindo do pressuposto que os sindicatos são atores sociais, econômicos e políticos historicamente relevantes e ativos no que diz respeito às lutas por melhores condições de trabalho, regulação trabalhista e ampliação de direitos, além da própria defesa da democracia (Galvão, 2019), este artigo objetiva contribuir para superar a lacuna mencionada, lançando luz sobre a relação entre sindicalismo e trabalho subordinado às plataformas digitais. Essa proposta de diálogo entre o campo de pesquisa da ação sindical e os estudos do trabalho subordinado às plataformas digitais – ou uberizado, como também é chamado – se estabelece por meio de um estudo de caso sobre duas entidades sindicais que buscam organizar e representar os entregadores e os motoristas por aplicativos, categorias de trabalhadores tipicamente precarizadas e que correspondem à maior parcela desse tipo de trabalho. Nossos dados foram obtidos por meio da realização de entrevistas com dirigentes do Sindicato dos Mensageiros Motociclistas do Estado de São Paulo (SindimotoSP) e do Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transporte Terrestre Intermunicipal do Estado de São Paulo (STATTESP), bem como do material disponibilizado nos sites e redes sociais de ambas as organizações, cobrindo o período compreendido entre 2020 e 2022³. Por ser um problema ainda pouco investigado nacionalmente, essa pesquisa tem caráter descritivo e exploratório (GIL, 2010), propondo formular questões e hipóteses que poderão ser aprofundados em futuras investigações.

Além desta introdução e das considerações finais, o artigo conta com três seções. Na primeira seção, são apontadas as características gerais do mercado de trabalho brasileiro e do trabalho subordinado às plataformas digitais, discutindo, assim, a precarização social do trabalho e as possibilidades de regulação do trabalho por plataformas. A segunda seção trata da estrutura sindical brasileira e busca identificar suas limitações no que tange à liberdade sindical e à representação dos trabalhadores informais e precarizados. Por fim, na terceira seção, é apresentado o estudo de caso, evidenciando não apenas as características da atuação dos sindicatos que buscam representar os entregadores e os motoristas por aplicativos em São Paulo, organizando-os às margens e por fora da estrutura sindical oficial, mas também a forma com que atuam visando à regulação do trabalho subordinado às plataformas.

³ O levantamento e a análise de dados foram realizados no decorrer da pesquisa de mestrado do autor.

2. O MERCADO DE TRABALHO BRASILEIRO E O TRABALHO SUBORDINADO ÀS PLATAFORMAS DIGITAIS

O mercado de trabalho brasileiro é histórica e estruturalmente marcado pela heterogeneidade e por desigualdades socioeconômicas (OLIVEIRA; 1998; BALTAR, 2006; OLIVEIRA; PRONI, 2016; BARBOSA, 2016). Além disso, também é afetado pelo processo de precarização social do trabalho, compreendido como a intensificação da condição de trabalho precário e o seu agravamento ao longo do tempo (DRUCK, 2011).

A precariedade do trabalho está associada às formas de inserção dos trabalhadores no mercado e às iniciativas empresariais e legais que aumentam a vulnerabilidade dos ocupados e promovem a intensificação do trabalho. A flexibilização de direitos, com a introdução de contratos rebaixados, a terceirização, o desrespeito às normas de saúde e segurança no trabalho e a adoção de medidas que coíbem a atuação da justiça do trabalho (FRANCO; DRUCK, 2009 *apud* DRUCK, 2011) se sobrepõem às desigualdades sociais que atingem os trabalhadores de diferentes formas conforme a sua ocupação, seu grau de escolaridade, seu gênero, sua raça, entre outros aspectos (DRUCK, 2011; AZAÏS, 2012).

As diversas dimensões da precariedade atingem o conjunto da classe trabalhadora, mas o fazem de formas e em intensidades distintas. Há frações desprovidas de qualquer tipo de proteção social, a exemplo dos trabalhadores informais, sobretudo aqueles que obtêm sua renda exclusivamente por meio de bicos. Além disso, embora o setor industrial não seja imune ao trabalho precário, ele tende a ser maior nas ocupações dos setores de comércio e serviços privados, que são, também, aquelas com menos tradição de organização sindical ou atuação sindical incipiente. Nesse sentido, há uma correlação entre maior precariedade e ausência ou fragilização das formas de luta, representação e organização dos trabalhadores, expressa em baixas taxas de sindicalização e greves (GALVÃO; KREIN, 2019). A chegada das plataformas digitais complexifica esse cenário, pois elas se propagam entre ocupações já conhecidas, transformando a dinâmica das relações de trabalho de milhares de trabalhadores e alavancando o processo de precarização.

O trabalho subordinado às plataformas digitais é um fenômeno diversificado e em expansão. Sua origem se relaciona às estratégias adotadas pelo capitalismo neoliberal a partir da década de 1990 e ao desenvolvimento da microeletrônica e das novas tecnologias de informação nesse período. Embora as empresas detentoras de plataformas digitais se apresentem como mediadoras da relação entre prestadores de serviço e clientes, elas promovem a subordinação dos trabalhadores nelas cadastrados, justamente porque são as empresas que definem, por meio dos algoritmos, a possibilidade ou não da prestação de serviços e o seu preço (ABÍLIO; AMORIM; GROHMANN, 2021). No entanto, por ainda não ser regulado pela legislação brasileira, esse tipo de trabalho é realizado sem que os trabalhadores possam ter acesso aos direitos sociais e trabalhistas.

O trabalho subordinado às plataformas digitais pode ser categorizado de duas formas: o *crowdwork* e o *ondemand* (DE STEFANO, 2016 *apud* KALIL, 2020). De modo geral, a principal diferença entre uma forma de trabalho e outra é que o primeiro ocorre de maneira remota e consiste na realização de pequenas tarefas, sejam elas muito especializadas ou não, enquanto o segundo é realizado presencialmente e a única mediação online é feita por meio dos aplicativos que combinam a oferta e a demanda da força de trabalho.

Os tipos de trabalho subordinado às plataformas digitais que mais se destacam são de entrega de alimentos e objetos e de transporte de passageiros por meio de aplicativos (ARTUR; CARDOSO, 2020). As principais empresas do setor chegaram ao país em meados de 2015

e cresceram rapidamente. Para ter uma dimensão do espaço ocupado por essas empresas no Brasil, em 2021, a plataforma Uber, referência mundial nessa forma de exploração do trabalho, contava com 1 milhão de motoristas e entregadores cadastrados, seguida pela 99 (antiga 99 Táxi), com 600 mil motoristas, e o iFood e a Loggi, com 410 mil e 40 mil entregadores, respectivamente (PEREIRA, 2022). Mesmo que os números correspondam a aproximações da realidade, sendo estimados pelas próprias empresas e não mensurados por instituições de pesquisa ou serviços públicos, a quantidade de trabalhadores brasileiros cadastrados nessas plataformas, que são as principais atuantes no país, chama muita atenção.

Entre outros fatores, a demanda por esses serviços está relacionada à dinâmica de vida nos espaços urbanos, bem como à precarização e ao encarecimento do transporte público coletivo. A título de ilustração, em 2021, o iFood registrava sua presença em 1,2 mil municípios brasileiros, seguido pela 99, em mil, e pela Uber, em 500. Esses números correspondem, respectivamente, a 21,2%, 17,7% e 8,8% do total dos municípios brasileiros (PEREIRA, 2022).

Os entregadores e os motoristas por aplicativos convivem com diversas inseguranças e imprevisibilidades durante a jornada de trabalho, além dos constantes riscos de acidentes no trânsito (ABÍLIO, 2020a; 2020b). Os principais instrumentos de trabalho necessários aos serviços de entrega e transporte, aparelhos celulares para a conexão, motos e veículos, nunca são fornecidos pelas empresas proprietárias das plataformas digitais, devendo ser adquiridos ou alugados pelos próprios trabalhadores, que arcam, assim, com todos os custos do trabalho (ABÍLIO, 2020c). Ademais, esses trabalhadores são constantemente vigiados pelos algoritmos das empresas, que estabelecem regras de trabalho de forma arbitrária e podem puni-los sem qualquer justificativa (FONTES, 2017; CANT, 2021).

Apesar das excessivas horas disponibilizadas para o trabalho nas plataformas, seja na execução de entregas, no transporte ou na espera pela solicitação de serviços, enviados e precificados pelos algoritmos das empresas, os trabalhadores recebem remunerações cada vez mais baixas. Isso se deve ao aumento do número de entregadores e motoristas por aplicativos, especialmente após a crise sanitária decorrente da pandemia da covid-19, que levou muitos trabalhadores a ingressarem nessas formas de ocupação precárias como alternativa ao desemprego (ABÍLIO *et al.*, 2020; FILGUEIRAS; LIMA, 2020). Na pandemia, os trabalhadores ainda tiveram que arcar com grande parte dos custos dos equipamentos de proteção individual (EPI) para evitar o contágio pelo coronavírus, o que rebaixou ainda mais sua remuneração (ABÍLIO *et al.*, 2020; CARVALHO; PEREIRA; SOBRINHO, 2020; LAPA, 2021; MANZANO; KREIN, 2020; MARTINS; SCODRO; SOUZA, 2020; PEREIRA, 2023).

É importante ressaltar que a exploração do trabalho pelas plataformas digitais assume particularidades conforme cada contexto, encontrando, assim, potencialidades e limitações variadas a depender do modo com que foi constituído o mercado de trabalho de cada país e da regulação que é adotada pelos governos diante dos conflitos de interesse entre os trabalhadores e as empresas. Cabe destacar que divergências quanto à necessidade de reconhecimento do vínculo empregatício ocorrem tanto no interior das instituições estatais quanto nas próprias organizações dos trabalhadores, nacional e internacionalmente. Os conflitos se intensificaram após a pandemia e a realização de protestos, organizados em escala internacional (CARELLI; CARELLI, 2020; ROSENFELD; MOSSI, 2020; ALMEIDA; KALIL, 2021; ALMEIDA; KALIL; FONSECA, 2021). No caso brasileiro embora já existam casos de decisões judiciais favoráveis ao reconhecimento da subordinação desses trabalhadores (CARVALHO, 2021; GIONVANAZ, 2021), o debate acerca da formalização dos trabalhadores avançou pouco

no Legislativo federal, com a proposição de vários projetos de lei para regulamentar o trabalho por plataforma⁴.

De modo geral, existem quatro caminhos possíveis diante dos desafios que se impõem à regulação do trabalho subordinado às plataformas digitais no Brasil (PEREIRA, 2022). O primeiro caminho não representa nenhuma alternativa ao cenário atual: é a ausência de regulação. O segundo é uma derivação do primeiro, com as empresas proprietárias das plataformas fornecendo apenas alguns benefícios aos trabalhadores, e não direitos, sem estabelecer qualquer forma de vínculo empregatício sob o pretexto de ser um trabalho autônomo. O terceiro caminho é um modo de regulação precário, seja por meio do reconhecimento do trabalho autônomo ou do vínculo empregatício sob formas de contratação previstas na legislação atual, mas rebaixadas, como por meio do contrato intermitente, da jornada parcial ou da terceirização. Por fim, o quarto caminho é a regulação plena, com a promoção de uma jornada de trabalho digna e o acesso a todos os direitos previstos na legislação. O resultado do processo, tendo em vista essa escala de possibilidades, está condicionado à força e aos interesses dos agentes envolvidos.

Assim, as lutas articuladas e realizadas pelos trabalhadores por plataformas digitais, visando melhores condições de trabalho e maior remuneração, fazem parte de um processo permeado de disputas e que se conecta às expectativas de se ter reconhecida a suposta autonomia ou a subordinação do trabalho (MODA; GONSALES, 2020; MIGUEZ; MENENDEZ, 2021; PEREIRA, 2021a; 2021b). Nesse sentido, as organizações coletivas dos trabalhadores são uma das partes inseridas e interessadas nessa discussão e, conforme será apontado, disputam os rumos desse debate entre si, com as empresas e com as próprias instituições estatais.

3. AS LIMITAÇÕES IMPOSTAS PELA ESTRUTURA SINDICAL BRASILEIRA

O entrelaçamento da estrutura ocupacional com a estrutura sindical brasileira dificulta a organização sindical dos trabalhadores tipicamente precarizados, uma vez que parte considerável da classe trabalhadora brasileira se ocupa na informalidade⁵, e que os setores economicamente menos estruturados, justamente aqueles que concentram o maior número de trabalhadores expostos à precarização, estão formalmente cobertos por sindicatos que, apesar de possuírem prerrogativas sindicais, têm pouca representatividade (GALVÃO; KREIN, 2019). Os trabalhadores brasileiros informais e os formais precarizados estão, assim, fora ou às margens da estrutura sindical oficial, mas isso não impede, conforme será elucidado a partir do caso dos entregadores e dos motoristas por aplicativos, que esses trabalhadores sejam incorporados

⁴ O debate só avançou de modo mais sistemático após Lula da Silva (PT) assumir o terceiro mandato no governo federal e constituir um grupo tripartite, que funcionou ao longo de 2023, sob coordenação do Ministério do Trabalho e Emprego. Em março de 2024, o governo Lula anunciou o Projeto de Lei (PL) 12/2024, que visa regulamentar o trabalho dos motoristas por aplicativos. No entanto, é uma proposta controversa, posto que não reconhece o vínculo empregatício entre motoristas e plataformas, mas define jornada, remuneração mínima e forma de acesso à seguridade social, instituindo uma espécie de terceira via entre o assalariamento e o trabalho autônomo. De um lado, o PL foi criticado por pesquisadores e militantes que consideram a garantia de proteção ao trabalho insuficiente. De outro lado, foi atacado por parcela dos trabalhadores e parlamentares que acusam o governo de retirar a autonomia atribuída a esse trabalho. Diante disso, o PL não avançou no Congresso Nacional e teve retirado o seu caráter de urgência. O governo ainda não apresentou nenhuma proposta para os entregadores por aplicativos, que não aceitaram os termos do PL negociado com os motoristas (PEREIRA, 2024).

⁵ A título de ilustração, o nível de ocupação, em 2020, era de 51%, com as taxas de subutilização e desocupação em 28,3% e 13,8%, respectivamente. Do total de pessoas ocupadas, apenas 49,6% contavam com alguma forma de vínculo empregatício, incluindo os trabalhadores com contratos rebaixados, enquanto 18,1% estavam empregados sem carteira de trabalho assinada e 25,4% trabalhavam por conta própria (IBGE, 2021).

à ação dos sindicatos existentes ou que sejam constituídas associações que se reivindicuem politicamente como sindicatos para representar os interesses desses trabalhadores.

Embora os sindicatos possam organizar campanhas e lutas mais amplas, articulando-se com outros tipos de movimentos sociais e organizações, a exemplo dos partidos políticos, e atuando para formar politicamente os trabalhadores (MOURIAUX, 2006; HYMAN; GUMBRELL-MCCORMICK, 2010; GIRAUD; YON; BÉROUD, 2018), sua atividade mais elementar é a ação reivindicativa concernente a salários e condições de trabalho. De acordo com Boito Jr. (1991), essa atividade elementar exige um mínimo de representatividade junto a um determinado segmento de trabalhadores, bem como o poder de constranger os capitalistas, ou os seus representantes, a negociarem as taxas e as condições de exploração. Isso requer o reconhecimento, por parte dos trabalhadores, dos sindicatos como seus representantes legítimos, mas também o reconhecimento, por parte dos empregadores e do Estado, do direito dos sindicatos de agirem legalmente em nome dos trabalhadores que pretendem representar. No caso dos sindicatos brasileiros, é o próprio Estado quem outorga a determinados sindicatos essa capacidade de representação, constituindo aquilo que Boito Jr. (1991) conceitua como “sindicalismo de Estado”. Segundo o autor, os sindicatos oficiais brasileiros funcionam como pequenas células do aparelho estatal, que passa a ter controle sobre as possibilidades de ação e organização política dos trabalhadores.

O reconhecimento dos sindicatos por parte das instituições estatais é uma característica fundamental e invariante do sindicalismo de Estado, que se materializa na outorga da carta sindical, expedida pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). A unicidade sindical e o financiamento compulsório que também caracterizam o sindicalismo de Estado são decorrências necessárias ou possíveis dessa investidura, configurando uma estrutura sindical articulada que se reproduz graças à “ideologia legalista”, justificando a chancela legal-oficial por parte do Estado às organizações dos trabalhadores, tornando-as, em grande parte, dependentes de sua intervenção (BOITO JR., 1991; CORREGLIANO, 2020). Apesar da Constituição de 1988 ter afrouxado o controle do Estado sobre os sindicatos, não há efetiva liberdade sindical no Brasil⁶.

O segundo elemento que caracteriza a estrutura sindical brasileira é a unicidade, que, ao contrário de impedir, estimula a fragmentação dos trabalhadores em diferentes categorias profissionais (DAL ROSSO, 2013; GALVÃO; MARCELINO, 2019; GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2023). A unicidade sindical concede aos sindicatos oficiais o monopólio de representação sobre os trabalhadores de uma determinada categoria profissional e em um determinado território, definido em âmbito municipal ou regional.

O terceiro pilar da estrutura sindical brasileira são as contribuições compulsórias, a exemplo do velho “imposto sindical” – extinto com a reforma trabalhista de 2017 –, a taxa assistencial e a contribuição confederativa. As contribuições compulsórias asseguraram, por muito tempo, a sobrevivência financeira dos sindicatos, estimulando a fragmentação⁷ e desestimulando a sindicalização dos trabalhadores, comprometendo, assim, a efetiva representatividade dos sindicatos (PINTO, 2010; CORREGLIANO, 2020). A dependência dos

⁶ O Brasil não é signatário da Convenção 87 da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

⁷ O financiamento via imposto sindical, combinado à lei de reconhecimento das centrais sindicais, aprovada em 2008, não só serviu de estímulo para a fragmentação da base de representação e a criação de novos sindicatos, como também possibilitou o surgimento de novas federações, confederações e centrais sindicais. Como exemplo, Parton (2018) demonstra os efeitos da fragmentação sobre o sindicato de trabalhadores de bares, hotéis e restaurantes que passou a disputar parte da representação desse setor com o surgimento do sindicato de trabalhadores de *fast food*. Em Pereira (2022), é elucidado que somente no estado de São Paulo existem cerca de 18 sindicatos de motoboys, surgidos após a fragmentação da base de representação de um sindicato que antes era estadualizado.

sindicatos diante dessas fontes de recurso os colocou em dificuldades financeiras após decisões da Justiça proibirem o desconto da taxa assistencial dos trabalhadores não sindicalizados, da reforma trabalhista de 2017 estabelecer o fim da obrigatoriedade do imposto sindical e das medidas instituídas pelo governo Bolsonaro para restringir e dificultar a cobrança das contribuições (MARCELINO; GALVÃO, 2020)⁸.

Por fim, é importante considerar que essa estrutura opera em uma conjuntura que não é estática e sobre a qual os sindicatos buscam intervir, conforme a orientação político-ideológica de suas lideranças, sua capacidade de pressão e a correlação de forças vigentes na sociedade. A confluência entre os efeitos das crises econômica e sanitária e os impactos da agenda neoliberal, revigorada após 2015, sobre os direitos historicamente conquistados pelos trabalhadores promoveu o crescimento da informalidade e da precarização (DIEESE, 2020), repercutindo negativamente sobre as condições de ação e organização sindical. Os sindicatos vêm sendo obrigados a se adaptar a um contexto adverso (GALVÃO *et al.*, 2019; COLOMBI *et al.*, 2022), o que implica enfrentar os limites impostos pela própria estrutura sindical (GALVÃO, 2021).

Dadas as características históricas do mercado de trabalho brasileiro e da estrutura sindical oficial que ainda opera no país, caracterizada pela relação legal-oficial, na próxima seção discutimos sobre a ação sindical voltada aos trabalhadores por plataformas, tendo como foco os entregadores e os motoristas por aplicativos de São Paulo.

4. SINDICALISMO E TRABALHADORES POR PLATAFORMAS DIGITAIS

Embora muitas vezes sejam considerados inorganizáveis e incapazes de construir lutas, os setores da classe trabalhadora mais expostos à precarização também apresentam formas de resistência e mobilização política (GALVÃO; KREIN, 2019). Conforme apontam Collovald e Mathieu (2009), as lutas do sindicalismo e dos trabalhadores tipicamente precarizados, sejam eles formalizados ou não, podem se constituir em dois planos possíveis. O primeiro diz respeito ao combate feito pelos sindicatos às formas de precarização cotidiana dos trabalhadores no que tange às suas condições de trabalho e salário, à ausência ou insuficiência de fiscalização, à abrangência dos direitos sociais e trabalhistas e às formas de contratação atípicas. Já o segundo plano se relaciona às possíveis ações que transcendem os muros dos sindicatos em direção a esses trabalhadores, como a extensão de determinados serviços, a constituição de campanhas de solidariedade, a realização de manifestações conjuntas e o compartilhamento de estruturas.

Com foco nos trabalhadores por aplicativos, Fritzen e Misoczky (2018) comentam sobre o papel que as organizações sindicais tiveram na articulação de mobilizações por remuneração adequada, melhores condições de trabalho e regulação trabalhista em diversos países, e como, por outro lado, mobilizações desse tipo contribuíram para conformar sindicatos que representassem especificamente esses trabalhadores. Por meio de um breve levantamento das primeiras e/ou principais organizações de trabalhadores por aplicativos constituídas nos Estados Unidos, no Reino Unido, na Espanha, na Indonésia, na Austrália, na Itália, na França e no Brasil – citando, nesse caso, associações e sindicatos extraoficiais –, os autores mapeiam as principais características no âmbito da ação e da organização coletiva dos entregadores e dos motoristas por aplicativos, bem como as principais demandas e conquistas obtidas junto às empresas detentoras das plataformas e ao poder público nessas diferentes localidades.

⁸ Em 2023, o Supremo Tribunal Federal (STF) mudou de entendimento e declarou constitucional a cobrança da taxa assistencial dos não sindicalizados (STF, 2023).

Ainda são poucos os estudos que tratam da relação estabelecida entre o sindicalismo e os trabalhadores subordinados às plataformas no Brasil (PEREIRA, 2022), mesmo que existam algumas experiências de sindicatos oficiais que buscam se aproximar desses trabalhadores por meio da prestação de serviços e da atuação política (LIMA; BRIDI, 2020; COLOMBI *et al.*, 2022), ou que organizações extraoficiais – isto é, que não detêm a posse da carta sindical – se reivindicuem politicamente como representantes dos interesses desses trabalhadores (GONDIM, 2020; KALIL, 2020).

A título de exemplo, existem sindicatos extraoficiais de motoristas por aplicativos na Bahia (Simactter-BA), no Mato Grosso do Sul (Sindmob-MS), no Rio Grande do Sul (Simtrapli-RS), em Minas Gerais (Sicovapp), no Pará (Sindtapp), na Paraíba (Simtrapli), no Rio Grande do Norte (Sintat-RN), no Rio de Janeiro (Sindimobi), no Ceará (Sindaplic), em Rondônia (Simaron), em Sergipe (Simas), em São Paulo (STATTESP) e no Distrito Federal (Sindimaap) (LEME, 2022). Embora algumas dessas organizações sejam filiadas a centrais sindicais, todas estão fora da estrutura sindical e atuam de modo semelhante, mas em concorrência com as associações de motoristas por aplicativos, que se distinguem dos sindicatos extraoficiais por não buscarem representar os interesses dos trabalhadores, mas apenas prestar certos serviços⁹.

Para compreender a relação estabelecida entre o sindicalismo e os trabalhadores subordinados às plataformas digitais, realizamos um estudo de caso com duas organizações que atuam em São Paulo, local que concentra o maior número de clientes e trabalhadores dos serviços de entrega e transporte por aplicativos da América Latina (PEREIRA, 2022). Ambos os sindicatos se destacam no debate nacional acerca da representação de suas categorias, tendo diálogo estabelecido com outras organizações representativas e trânsito institucional com os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. Buscamos evidenciar que, mesmo com distinções – materializadas, sobretudo, na posse ou na ausência da carta sindical e na posição favorável ou contrária à formalização do trabalho subordinado às plataformas digitais –, ambas as organizações apresentam traços comuns na atuação junto aos trabalhadores por aplicativos, tendo como principais bandeiras de luta a redução das condições de precarização do trabalho.

4.1 SindimotoSP: atuando dentro e às margens da estrutura sindical¹⁰

A primeira organização investigada é um sindicato oficializado pelo Estado brasileiro que, além de agir junto aos motoboys com reconhecimento do vínculo empregatício, expande a sua atuação aos entregadores por aplicativos.

A consolidação do SindimotoSP acompanhou o próprio processo de surgimento e crescimento da categoria dos motofretistas na região metropolitana de São Paulo, que diante da necessidade patente do fluxo de informações, documentos e objetos, dado seu relevante papel na economia nacional, dependia e ainda depende de meios alternativos de locomoção e entrega (SILVA, 2009). Sem levar em conta outras variáveis e concentrando-nos somente na mudança

⁹ De modo geral, as associações expressam uma desconfiança em relação às organizações sindicais, seja por compreenderem que os sindicatos só representam os trabalhadores formalizados, seja por criticar a sua excessiva burocratização.

¹⁰ Os dados referentes ao SindimotoSP foram obtidos por meio de três entrevistas semiestruturadas, realizadas remotamente, com o vice-presidente do sindicato, Gerson da Silva Cunha, em março e outubro de 2021, e com o presidente do sindicato, Gilberto Almeida dos Santos, em fevereiro de 2022, bem como pela análise de documentos digitais, arquivos audiovisuais e demais informações que são disponibilizadas em seu site oficial e perfil em redes sociais digitais. Destaca-se, ainda, o uso da entrevista realizada com o presidente do sindicato por Renan Bernardi Kalil e Fernando Rugitsky para a Revista Rosa, em fevereiro de 2021 (SANTOS, 2021). Para conferir o site do sindicato, acesse: <<https://www.sindimotosp.com.br/>>.

do grupo à frente da direção, a história do SindimotoSP pode ser dividida em dois momentos: de 1991 a 2007; e de 2007 até os dias atuais.

O SindimotoSP foi fundado em 1991 e o primeiro grupo a assumir a direção permaneceu por quase uma década e meia à frente dessa organização, sendo cassado em 2007 por denúncias de corrupção. O grupo de motoboys que realizou a denúncia junto à justiça assumiu a direção do sindicato logo em seguida, primeiro como diretoria provisória e depois como chapa eleita, e desde então permaneceu ocupando os cargos de direção. A primeira greve convocada pelo sindicato foi em 2008 e suas principais conquistas são referentes às legislações municipais, estaduais e federais que dizem respeito à regulação do trânsito e, sobretudo, à ocupação do motofrete, prevendo a formalização da categoria, acesso a direitos e representação legal.

Nesse sentido, destaca-se que o SindimotoSP tem uma atuação notável junto ao poder público, apresentando forte diálogo com parlamentares e com instituições do Executivo e do Judiciário. O sindicato não apenas participa de conferências que são promovidas para discutir as questões que envolvem o motofrete, em âmbito municipal, estadual e federal, como também se coloca diante dos processos eleitorais, por meio da indicação dos candidatos que são favoráveis ou contrários aos interesses da categoria. Além disso, o presidente do SindimotoSP, Gilberto Almeida dos Santos, o Gil dos Motoboys, já foi pré-candidato ao cargo de vereador pelo Partido Social Democrata (PSD), o mesmo de Gilberto Kassab, ex-prefeito que realizou relevantes obras no trânsito paulistano e implementou legislações que impactaram os profissionais do motofrete.

Na luta pelos direitos dos motofretistas, o SindimotoSP se articula com a União Geral dos Trabalhadores (UGT) – central sindical de perfil pragmático e conservador (LEMOS, 2014) à qual é filiado – e com a Federação Brasileira de Motociclistas Profissionais (Febramoto) – também presidida por Gil e filiada à UGT. Além disso, visando ao compartilhamento de serviços, o SindimotoSP se articula com outros sindicatos oficiais do setor de comércio e serviços privados, como o Sindicato dos Comerciários de São Paulo (SECSP). Por outro lado, não estabelece nenhuma relação política com os diversos coletivos, movimentos e associações de motoboys existentes por considerá-los como uma forma de atuação rebaixada, uma vez que não celebram convenções coletivas em nome de uma categoria profissional.

Com o reconhecimento profissional do motofrete, em 2009, o SindimotoSP foi considerado o representante oficial do conjunto dessa categoria no estado de São Paulo, ação materializada com a outorga da carta sindical, vista pela direção do SindimotoSP como uma de suas principais conquistas para os trabalhadores. Destaca-se que, aos poucos, essa base foi se fragmentando e outros sindicatos de motoboys foram criados e legitimados pelo Estado brasileiro como representantes oficiais da categoria em outros municípios e regiões, e, justamente por conta dessa realidade, o SindimotoSP passou a ser um sindicato intermunicipal, representando atualmente cerca de 4,5 mil motoboys paulistas.

Os profissionais do motofrete fazem parte de uma categoria notavelmente fragmentada¹¹, marcada por condições de trabalho precarizadas, por contratos atípicos e pela própria

¹¹ A possibilidade de firmar convenções coletivas e, portanto, de representar os interesses dos trabalhadores formalizados depende do enquadramento do sindicato patronal. Conforme a análise das convenções coletivas disponibilizadas no site oficial do SindimotoSP, a organização negocia direitos com quatro sindicatos patronais diferentes: o das Empresas de Distribuição das Entregas Rápidas (SEDERSP), o setor dia, com as entregas comuns; o da Micro e Pequena Indústria do Tipo Artesanal (SIMPI), o setor diferenciado, com as entregas de produtos farmacêuticos, de lojas de autopeças, açougues etc.; o de Hotéis e Meios de Hospedagem (SINDIHOTEIS-SP) e o de Restaurantes, Bares e Similares (SINDRESBAR-SP), do setor delivery, com os alimentos; e o das Empresas Distribuidoras, Editoras, Publicadoras, Vendedoras, Entregas Rápidas, de Jornais, Revistas e Outras (SEDIJORE), do setor de distribuição de jornais e revistas.

informalidade, características que foram aprofundadas com a chegada e a expansão desregulada do trabalho por aplicativos. Com a expansão das plataformas digitais, muitas das empresas *express* que contratavam os motoboys como terceirizadoras de serviços de entrega deixaram de operar em todo o país, especialmente em São Paulo. Noutras palavras, a busca pelo serviço mais barato por parte de escritórios e empresas que antes terceirizavam os serviços de entrega, combinada com a falta de regulamentação do trabalho por plataformas por parte do Estado e de uma política de geração de empregos, custou a demissão de centenas de motoboys profissionais, parte dos quais foi posteriormente recontratada com vínculos precários. Cabe destacar que os trabalhadores terceirizados têm acesso rebaixado aos direitos sociais e trabalhistas mesmo sendo formalizados, sendo que parte considerável da categoria é empregada sob contratos intermitentes ou temporários. Por fim, cumpre ressaltar que a realização de bicos de entrega no contra turno é muito comum entre esses trabalhadores, sobretudo por meio dos aplicativos.

Além dos profissionais do motofrete, trabalhadores que por sua condição formal têm acesso aos direitos sociais e trabalhistas previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), o SindimotoSP também busca se aproximar dos entregadores por aplicativos, categoria informal que ainda em 2024 não conta com o reconhecimento do vínculo empregatício e que tem crescido às margens da base do sindicato. Apesar da diferença jurídica existente entre esses dois grupos, que acaba por impactar diretamente suas condições de vida e trabalho, a atuação do SindimotoSP para ambos é muito semelhante. Embora negocie as convenções coletivas em nome dos trabalhadores formais, o sindicato realiza denúncias nos canais do poder público e realiza manifestações de rua junto aos entregadores por aplicativos, relacionadas, sobretudo, às suas condições de trabalho precarizadas – materializadas nos acidentes, nas multas de trânsito e nos baixos rendimentos. Destaca-se que, para ambos os grupos, o SindimotoSP presta os mesmos serviços mediante filiação e que utiliza o termo “motofretistas” taticamente para incorporar, em seu discurso e prática, tanto os motoboys formalizados quanto os entregadores por aplicativos.

4.2 STATTESP: atuando fora (e em busca) da estrutura sindical¹²

A segunda organização investigada é uma entidade que se reivindica politicamente como sindicato e busca representar exclusivamente os motoristas por aplicativos.

A criação do sindicato de motoristas por aplicativos de São Paulo, o STATTESP, está intimamente relacionada à trajetória pessoal e política do seu primeiro e atual presidente, Leandro da Cruz Medeiros, que trabalhou por mais de vinte anos em cargos administrativos no Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores em Transporte Rodoviário Urbano de São Paulo (Sindimotoristas), filiado à UGT. Após ficar desempregado em 2017, Leandro começou a trabalhar como motorista por aplicativos e se juntou a outros colegas que também tinham interesse em constituir uma organização que representasse os interesses da categoria. Um ano depois, esse grupo organizou uma assembleia, criou um edital e um processo eleitoral, foi eleito, oficializou a ata de fundação do sindicato, constituiu um Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) e enviou ao MTE uma solicitação de outorga da carta sindical.

No entanto, a solicitação do STATTESP para se tornar representante oficial dos motoristas por aplicativos foi negada justamente por conta da compreensão de que essa

¹² Os dados referentes ao STATTESP foram obtidos por meio de duas entrevistas semiestruturadas com o presidente do sindicato, Leandro da Cruz Medeiros, realizadas em março e outubro de 2021, bem como pela análise de documentos digitais, arquivos audiovisuais e demais informações que são disponibilizadas em seu site oficial e perfil em redes sociais digitais. Acesse o site oficial do sindicato em: <<https://stattes.com.br/home>>.

organização não representa uma categoria profissional. Tal situação poderia ser revertida caso houvesse o reconhecimento do trabalho de transporte por aplicativos na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) e a definição legal desses trabalhadores como autônomos ou assalariados. Assim, seria estabelecido o vínculo de emprego e esses trabalhadores seriam formalizados, passando a contar com direitos sociais e trabalhistas que seriam negociados em convenções coletivas firmadas por sindicatos.

É importante destacar que, caso esse cenário se concretize no futuro, o Estado não reconhecerá necessariamente o STATTESP como a organização apta a representar esses trabalhadores, que poderão ser disputados por outros sindicatos de categorias profissionais semelhantes, a exemplo do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo (SinditaxiSP)¹³.

O STATTESP é, atualmente, filiado à UGT, mas já foi filiado à Força Sindical (FS). Diferentemente do SindimotoSP, esse sindicato apresenta uma relação mais distante da central, algo que se reflete apenas no cotidiano das lutas e não na ideologia sustentada pelo sindicato, uma vez que ambos são igualmente conservadores e pragmáticos (PEREIRA, 2022). A articulação política prioritária do STATTESP ocorre com os outros sindicatos extraoficiais de motoristas por aplicativos, que passaram a ser conformados em diversos estados brasileiros depois da sua criação – sendo que alguns deles contaram, inclusive, diretamente com a sua ajuda no processo de constituição. O presidente do sindicato também preside a Federação Nacional dos Sindicatos de Motoristas por Aplicativo (FENASMAPP), organização extraoficial que também é filiada à UGT atualmente.

Embora a ausência da carta sindical o assemelhe às associações, o STATTESP busca se distanciar dessas organizações e as vê como concorrentes quanto à prestação de serviços aos motoristas por aplicativos. Sua maior rival é a Associação de Motoristas por Aplicativos de São Paulo (Amasp), de quem publicamente discorda, realizando provocações via redes sociais, sobretudo na pessoa do seu ex-presidente, Marlon Luz – eleito vereador de São Paulo pelo Partido Patriota com o discurso de representante dos interesses da categoria.

O STATTESP conta com a filiação de cerca de 5 mil motoristas por aplicativos, numa base que estima ser composta por mais de 300 mil trabalhadores. Além de uma sede em São Miguel Paulista, o sindicato conta com grupos de trabalhadores articulados em subsedes no ABC Paulista e na Baixada Santista. Como não pode negociar os direitos e firmar convenções coletivas em nome dos motoristas por aplicativos de São Paulo junto às empresas detentoras das plataformas digitais, o STATTESP presta serviços variados aos trabalhadores filiados, além de acolher denúncias por meio de seus canais internos e interpelar os órgãos públicos em benefício daqueles que o procuram – sobretudo com relação aos baixos rendimentos, à exclusão dos trabalhadores nas plataformas e às multas no trânsito.

4.3 Na corrida pela organização e representação dos trabalhadores por aplicativos

Embora o SindimotoSP e o STATTESP se reivindicuem como representantes legítimos dos trabalhadores subordinados às plataformas digitais, a atuação de ambas as organizações junto a esses trabalhadores esbarra nos limites impostos pela estrutura sindical devido à ausência de reconhecimento jurídico do trabalho por plataformas digitais. Uma vez que o Estado não confere oficialmente a nenhuma dessas organizações o direito de representar legalmente os

¹³ Sem dúvida essa disputa jurídica teria uma dimensão política de enorme relevância, pois embora exerçam uma ocupação muito semelhante à dos motoristas por aplicativos, os taxistas não os consideram parte de sua categoria profissional, uma vez que o surgimento das plataformas digitais gerou inúmeros impactos na profissão, a começar pela queda dos rendimentos diante da concorrência que passou a ser promovida.

trabalhadores subordinados às plataformas, elas buscam conquistar esse direito a partir de seu discurso e sua prática.

Conforme elucidado, o discurso do SindimotoSP se ampara, sobretudo, no fato de ser o representante oficial dos profissionais do motofrete e nas semelhanças entre essa categoria e os entregadores por aplicativos. Já o discurso do STATTESP apela para o fato de que essa organização foi a primeira a se reivindicar politicamente como sindicato dos motoristas por aplicativos em São Paulo, além de ter CNPJ ativo. Em ambos os casos, as denúncias efetuadas junto aos órgãos públicos, sobretudo no Ministério Público do Trabalho (MPT), servem para fortalecer a imagem dessas organizações como parte interessada na melhoria das condições de trabalho desses trabalhadores informais.

Para que essa reivindicação de representação legítima por parte dos sindicatos encontre eco junto aos trabalhadores, é necessário que ambos estejam no cotidiano daqueles que buscam representar. Isso se torna possível por meio do investimento em canais de diálogo e comunicação, da prestação de serviços e da realização de denúncias por melhores condições de trabalho e maiores rendimentos. Desse modo, agem tradicionalmente como os sindicatos de trabalhadores tipicamente precarizados, que têm como foco as lutas contra os baixos salários e a melhoria das condições e as relações de trabalho de seus representados (GALVÃO; KREIN, 2019).

No âmbito das formas de comunicação, o SindimotoSP – provavelmente por contar com maiores recursos financeiros e ter uma melhor estrutura, sendo um sindicato oficial – se sobressai diante do STATTESP. A assessoria do sindicato dos motoboys periodicamente produz jornais e informativos, que são impressos e também disponibilizados em seu site, e constantemente atualiza o conteúdo do site e dos perfis do sindicato nas redes sociais, que contam com engajamento notável por parte dos seus seguidores. Além disso, vinculados às formas de comunicação do SindimotoSP, existe o Blog do Gil e os grupos nas plataformas de comunicação Telegram e WhatsApp, com grande fluxo de informações dirigidas à base.

Além de não produzir nenhum tipo de informativo para a categoria, a assessoria do STATTESP não atualiza o seu site e nem seus perfis em redes sociais de modo constante. O foco da comunicação desse sindicato são os inúmeros grupos de motoristas por aplicativos em plataformas de comunicação, criados ou acompanhados por seus dirigentes. Para além do virtual, a comunicação com os trabalhadores ocorre presencialmente, pois o sindicato constitui grupos setoriais, territorialmente localizados, com os quais busca manter vínculo. Tais grupos promovem discussões sobre as pautas da categoria e fazem o trabalho de base para o sindicato, sendo as suas lideranças consideradas dirigentes do sindicato. Destaca-se, ainda, uma experiência breve, embora muito inovadora, por parte do STATTESP de realizar um programa de rádio, chamado “Alô, motorista”.

Os serviços prestados aos trabalhadores associados ao SindimotoSP e ao STATTESP são muito semelhantes ao conjunto do sindicalismo brasileiro, com destaque às colônias de férias, às parcerias com empresas de consulta médica e de seguro de vida e aos convênios para serviços variados (COLOMBI *et al.*, 2022). No caso do SindimotoSP, esses serviços oferecidos aos trabalhadores filiados são para hotéis e atividades de lazer e instituições de ensino superior privado. Além disso, o sindicato conta com departamentos de orientação e expedição de documentos profissionais¹⁴, de homologação, de recursos de multa e de aposentadoria. No

¹⁴ Trata-se do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) e do Condutores, documentação necessária aos profissionais do motofrete, exigida pela Lei Federal 12.009/2009 e pela Lei Municipal 14.491/2007, expedida pelo Departamento de Transportes Públicos (DTP) da prefeitura de São Paulo. Conferir em Pereira (2022).

caso do STATTESP, os motoristas por aplicativos filiados podem ter acesso a *vouchers* de clubes de compras e convênios com instituições de ensino superior privado, oficinas mecânicas, lava rápido, lojas de autopeças e postos de combustível. O sindicato dos motoristas por aplicativos também conta com departamento jurídico e de recursos de multa, e tem buscado implementar uma parceria com empresas de locação de automóveis.

É importante destacar que, no contexto da pandemia da covid-19, ambos os sindicatos realizaram ações de solidariedade junto às suas categorias. O SindimotoSP distribuiu kits de EPI aos motoboys formalizados e aos entregadores por aplicativos, enquanto o STATTESP distribuiu cestas básicas àqueles motoristas por aplicativos em situação de maior vulnerabilidade, tendo como critério o atraso do pagamento de contas, sobretudo as dívidas relacionadas à locação ou impostos de veículos (PEREIRA, 2023).

Tanto no caso do SindimotoSP quanto do STATTESP, os trabalhadores podem tirar dúvidas e realizar denúncias sobre as suas condições de trabalho por meio do envio de e-mails, da realização de ligações telefônicas e da conversa presencial nas sedes dos sindicatos. Destaca-se, por fim, que ao contrário do SindimotoSP, que frequentemente convoca assembleias e realiza manifestações de rua junto aos motoboys formalizados e aos entregadores por aplicativos, o STATTESP ainda não apresenta tanta familiaridade com essas formas de ação junto aos motoristas por aplicativos. Isso pode se explicar mais pelo caráter recente da trajetória política do STATTESP do que indicar que sua direção apresenta uma predisposição a abrir mão desses repertórios clássicos de ação coletiva do sindicalismo¹⁵.

4.4 O SindimotoSP e o STATTESP diante da regulação do trabalho por plataformas digitais¹⁶

Observamos que, cada um à sua maneira, ambos os sindicatos buscam representar legalmente os interesses dos entregadores e dos motoristas por aplicativos, afastando-se das associações de trabalhadores informais que também se aproximam desses trabalhadores para organizá-los e prestar certos tipos de serviços a eles (GALVÃO; LEMOS; TRÓPIA, 2023). Além da promoção de serviços, tanto o SindimotoSP quanto o STATTESP realizam denúncias no MPT, mas o lugar tático que essas denúncias ocupam e o que ambos esperam delas, no que tange à regulação e à formalização do trabalho subordinado às plataformas digitais, é muito diferente.

Por ter uma experiência de atuação sindical junto a um segmento de trabalhadores que há duas décadas não era reconhecido juridicamente como uma profissão, a direção do SindimotoSP acredita na possibilidade de que a justiça brasileira reconhecerá a subordinação do trabalho por plataformas digitais e, conseqüentemente, pressionará as empresas donas das plataformas pela formalização dos entregadores por aplicativos. Assim, o SindimotoSP atua junto aos trabalhadores informais com a expectativa de que um dia eles serão reconhecidos como parte de uma categoria formalizada – sendo, portanto, incorporados aos profissionais do motofrete. Nesse sentido, o SindimotoSP se move em defesa do vínculo empregatício via CLT. Porém, seja como estratégia de convencimento das empresas, seja devido a uma leitura rebaixada com relação ao acesso e à garantia plena dos direitos sociais e trabalhistas, o sindicato

¹⁵ A primeira greve articulada pelo STATTESP foi realizada em fevereiro de 2021, reivindicando melhores condições de trabalho e denunciando as políticas promocionais da Uber e 99. Conferir Pereira (2021a).

¹⁶ Lembramos que essa análise tem como base entrevistas realizadas em 2021. O debate sobre a regulamentação do trabalho por aplicativos é muito dinâmico, de modo que é possível que os discursos dessas organizações tenham sofrido e ainda venham a sofrer alterações ao longo do governo Lula (PT). Assim, a continuidade dessas análises requer novas investigações.

admite que o vínculo empregatício para esses trabalhadores poderia acontecer por meio de contratos de trabalho intermitente, jornada parcial e terceirização¹⁷.

Em direção oposta, o STATTESP não faz nenhuma defesa da formalização dos motoristas por aplicativos via CLT, e isso ocorre por duas razões principais: a primeira, por acreditar que a categoria não deseja ser formalizada; e a segunda, por acreditar que, caso haja formalização, as empresas donas das plataformas digitais deixariam de operar no país, levando à desocupação de milhares de trabalhadores. Conforme se pode apreender, a leitura do sindicato é que a justiça brasileira não atuaria efetivamente para garantir o reconhecimento do vínculo empregatício por conta das consequências econômicas e sociais derivadas dessa decisão. É importante ressaltar que, apesar de seu diagnóstico, o STATTESP não promove debates e atividades formativas junto à base para mudar a suposta opinião dos trabalhadores quanto ao desejo pelo não reconhecimento do vínculo empregatício e acesso a direitos sociais e trabalhistas via CLT e tampouco elabora uma agenda política que proponha a superação do trabalho por aplicativos, apontando alternativas para a geração de emprego e renda. Em um sentido contrário, a direção do STATTESP elaborou uma agenda de propostas que considera serem necessárias aos motoristas por aplicativos e que poderiam ser asseguradas por parte das empresas donas das plataformas. Assim, o sindicato busca negociar essa agenda diretamente com as empresas, assumindo o papel de possível mediador quanto à concessão de benefícios¹⁸.

Ao ter uma expectativa positiva quanto à extensão do reconhecimento do vínculo empregatício aos entregadores por aplicativos, o SindimotoSP realiza denúncias no MPT como tática para pressionar politicamente as instituições públicas e fortalecer o seu discurso de que a condição informal do trabalho subordinado às plataformas digitais gera precarização social do trabalho. O STATTESP, porém, ao não ter expectativas quanto à possibilidade do reconhecimento do vínculo empregatício, realiza denúncias no MPT como tática para pressionar tanto as empresas pela concessão de benefícios aos motoristas por aplicativos – servindo como uma suposta resposta às condições de precariedade que vivenciam cotidianamente –, quanto as próprias instituições públicas, para ser reconhecido como o representante dos interesses dessa categoria.

Todo o processo que elucidamos se relaciona com o papel que ambos os sindicatos esperam que lhes seja atribuído pelo Estado. Ao serem regulamentados como parte da categoria profissional dos motofretistas, os entregadores por aplicativos seriam somados à base do SindimotoSP e incorporados oficialmente a esse sindicato que, como vimos, detém o monopólio de representação da categoria na região metropolitana de São Paulo. No caso do STATTESP, outro cenário seria traçado, pois, ao mesmo tempo em que as instituições públicas agiriam para minimizar a condição de precariedade dos motoristas por aplicativos, eles poderiam continuar a trabalhar na informalidade e ter certos benefícios garantidos pelas empresas. Assim, as empresas poderiam continuar operando no país sem reconhecer o vínculo empregatício dos motoristas, desde que melhorassem suas condições de trabalho. Para evitar o risco de que a concessão de benefícios representasse o reconhecimento do caráter subordinado do trabalho, as donas das plataformas poderiam terceirizar essa responsabilidade ao representante “legítimo” dos trabalhadores, isto é, o seu sindicato – o próprio STATTESP –, que passaria a ser financiado por trabalhadores e empresas para isso.

¹⁷ Isso pode ser constatado não apenas nas entrevistas que foram realizadas por nós com os dirigentes desse sindicato, mas em outros pronunciamentos públicos, conforme pode ser conferido em Santos (2021).

¹⁸ Importante registrar que o STATTESP passou a ampliar suas táticas pois, assim como todos os outros sindicatos de motoristas por aplicativos do país, apoiou o Projeto de Lei (PL) 12/2024, mencionado anteriormente.

QUADRO 1 – A ATUAÇÃO DO SINDIMOTOSP E DO STATTESP JUNTO AOS TRABALHADORES POR APLICATIVOS

		Debate sobre a regulação do trabalho subordinado às plataformas digitais			
	Características gerais	Forma de atuação sindical	Posição sobre o reconhecimento do vínculo empregatício	Tática adotada para alcançar esse objetivo	Horizonte estratégico
SindimotoSP	Sindicato que representa oficialmente os motoboys formalizados e que busca se aproximar dos entregadores por aplicativos.	<p>Ambo os sindicatos se articulam com outros agentes (inseridos ou não no campo sindical); prestam variados serviços aos trabalhadores filiados; e realizam denúncias ao MPT acerca das condições precárias do trabalho por aplicativos.</p>	<p>Tem posição otimista sobre a regulação e defende o vínculo empregatício.</p> <p>↓</p> <p>Defende e busca a CLT (mesmo que as condições de contrato sejam rebaixadas).</p>	<p>Pressiona as instituições públicas, por meio de denúncias no MPT, para que haja regulação.</p>	<p>Com a regulação do trabalho por aplicativos, o sindicato passaria a ser o representante oficial dos entregadores por aplicativos.</p>
STATTESP	Sindicato extraoficial (sem a carta sindical que autoriza a representação de uma categoria profissional) que busca se aproximar dos motoristas por aplicativos.		<p>Não tem expectativas quanto ao reconhecimento do vínculo empregatício.</p> <p>↓</p> <p>Não defende e não busca a CLT.</p>	<p>Pressiona as instituições públicas e as empresas, por meio de denúncias ao MPT, para ser reconhecido como representante dos interesses da categoria e para que sua agenda de benefícios seja materializada.</p>	<p>Diante da ausência de regulação do trabalho por plataformas, a pressão para que as empresas deem respostas às condições precárias de trabalho e da recusa das mesmas a admitir qualquer forma de vínculo, o sindicato poderia ser considerado como o mediador oficial na prestação de benefícios aos motoristas por aplicativos.</p>

Fonte: PEREIRA (2022). Elaboração própria (2022).

Nesse sentido, percebe-se que a prestação dos variados serviços em prol dos trabalhadores – de forma concorrente com as associações –, a promoção de denúncias junto às instituições públicas e, sobretudo, ao MPT acerca das condições precárias do trabalho por plataformas e o interesse em representar juridicamente os entregadores e os motoristas por aplicativos não são indícios de que os sindicatos que buscam organizar esses trabalhadores estejam automaticamente caminhando em direção à defesa do reconhecimento do vínculo de emprego entre esses trabalhadores informais e as empresas donas das plataformas, tampouco que assumam uma posição em defesa da CLT e da plena concessão de direitos sociais e trabalhistas.

Apesar de a CLT estar enfraquecida e sofrendo sucessivos ataques, consideramos que constitui um mecanismo capaz de garantir melhores condições de vida e trabalho. Desse modo, sua extensão a novas parcelas da classe trabalhadora mediante o reconhecimento jurídico do vínculo empregatício por parte das empresas proprietárias das plataformas digitais aos trabalhadores que garantem os seus lucros se faz cada vez mais urgente e necessária. Conforme as pesquisas científicas têm demonstrado e ao contrário do que afirma o discurso empresarial, a prestação de trabalho via plataformas digitais é realizada de maneira totalmente subordinada e não autônoma. Mas, como sabemos, as conquistas e os avanços nesse sentido dependem da capacidade política dos agentes envolvidos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos de caso realizados nesta pesquisa exploratória nos ajudam a compreender como o sindicalismo se relaciona com os trabalhadores por plataformas digitais. Os casos do SindimotoSP e do STATTESP demonstram como a combinação da estrutura ocupacional com a estrutura sindical corporativa que ainda opera no país fragmenta a classe trabalhadora e dificulta a ação sindical voltada aos trabalhadores informais e tipicamente precarizados. As regras que regem a organização sindical no Brasil levam o conjunto dos trabalhadores a ingressar em entidades subordinadas à burocracia do Estado e a serem atraídos por esse modelo – distanciando-os, portanto, da autonomia e da liberdade sindical. Isso ocorre por conta dos efeitos da ideologia da legalidade sindical, que é materializada na busca da legalidade concedida pelo próprio Estado, na contramão da legitimidade política obtida junto aos próprios trabalhadores e à sociedade.

Nesse sentido, vimos que o SindimotoSP, enquanto sindicato oficial, atua dentro e às margens da estrutura sindical. Assim, a oficialidade conferida pelo Estado para essa entidade, materializada na posse da carta sindical, não a impede de organizar os trabalhadores informais e de lhes oferecer serviços que são comuns aos trabalhadores formalizados que a ela se filiam. No entanto, ela não pode representá-los juridicamente, o que constitui um limite importante. O STATTESP, por sua vez, enquanto organização não é reconhecida pelo Estado brasileiro, atua por fora da estrutura sindical – realidade com a qual busca romper, motivado pelo desejo de ingressar na oficialidade.

Embora apresentem certas particularidades, ambos os sindicatos atuam de forma semelhante, provendo serviços e denunciando as condições precárias de trabalho e vida dos entregadores e dos motoristas por aplicativos. Todavia, tais denúncias são motivadas por diferentes estratégias, que são amparadas na forma como enxergam e se engajam no debate da regulação do trabalho por plataformas digitais e do reconhecimento do vínculo empregatício. Conforme pudemos apreender por meio dos estudos de caso realizados, a luta contra a precarização do trabalho por plataformas digitais não representa um passo automático na defesa

do reconhecimento do vínculo empregatício, da concessão plena de direitos sociais e trabalhistas ou mesmo da defesa da CLT por parte dos trabalhadores e suas organizações.

As investigações sobre a relação do sindicalismo com os trabalhadores subordinados às plataformas digitais, em geral, e com os trabalhadores por aplicativos, em específico, podem contribuir com a caracterização das formas de ação e organização desses trabalhadores diante dos desafios impostos pelo capitalismo contemporâneo. Nesse sentido, novos estudos de caso sobre as organizações sindicais próprias desses trabalhadores, a relação das outras categorias formais ou informais com as suas demandas, a forma como se articulam e se opõem às associações, aos coletivos e a outras organizações dentro e fora do campo sindical, entre outros pontos, poderão qualificar e dar novas dimensões aos elementos que foram apresentados neste artigo. Esperamos que este estudo de caso contribua com essa promissora agenda de pesquisas.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Plataformas digitais e uberização: globalização de um Sul administrado? **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p.12-26, abr./jul. 2020a.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização e juventude periférica. **Novos Estudos Cebrap**, São Paulo, v. 39, n. 3, p. 579-597, set./dez. 2020b.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador just-in-time? **Estudos Avançados**, São Paulo (SP), v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020c.

ABÍLIO, ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 23, n. 57, p. 26-56, maio/ago. 2021.

ABÍLIO, Ludmila Costhek *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, Edição Especial – Dossiê Covid19, p. 1-21, 2020.

ALMEIDA, Paula Freitas de; KALIL, Renan Bernardi. Uma visão comparada de decisões sobre o vínculo jurídico dos trabalhadores via plataformas digitais: EUA (Califórnia), Espanha, Uruguai e Brasil. **Revista Ciências do Trabalho**, n. 29, p. 1-13, out. 2021.

ALMEIDA, Paula Freitas de; KALIL, Renan Bernardi; FONSECA, Vanessa Patriota da A disputa política em torno da regulação do trabalho via plataforma digital e os entregadores motofretistas. *In: KREIN, José Dari et al. (org). O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017). V. 1. São Paulo: Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT), 2021.*

ARTUR, Karen; CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. O Controle das plataformas digitais: nomear a economia, gerenciar o trabalho e (des)regular os direitos. **Revista Tomo**, n. 37, p. 349-389, 2020.

AZAÏS, Christian. A zona cinzenta do assalariamento: os contornos da legalidade. *In: AZAÏS, Christian; KESSLER, Gabriel; TELLES, Vera da Silva. (orgs.), Ilegalismos, cidade e política: perspectivas comparativas. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.*

BALTAR, Paulo. Formação, estruturação e crise do mercado de trabalho no Brasil. *In: DEDECCA, Cláudio Salvadori; PRONI, Marcelo Weishaupt (orgs.). Políticas públicas e trabalho. Campinas: Unicamp-IE; Brasília: MTE; Unitrabalho, 2006.*

BARBOSA, Alexandre de Freitas. O mercado de trabalho: uma perspectiva de longa duração. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 30, n. 87, p. 7-28, 2016.

- BOITO JR., Armando. **O sindicalismo de Estado no Brasil: uma análise crítica da estrutura sindical**. Campinas: Editora da Unicamp, São Paulo: HUCITEC, 1991
- CAMPOS, Anderson *et al.* Ação sindical de trabalhadores em serviços essenciais na pandemia de COVID-19 no Brasil. In: KREIN, José Dari *et al.* (Org). **O Trabalho pós-reforma trabalhista (2017)**, vol. 1. Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho, 2021.
- CANT, Callum. **Delivery Fight!** A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021.
- CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CARELLI, Bianca Neves Bonfim. A zona cinzenta de trabalho e emprego, trabalhadores sob demanda em plataformas digitais e trabalhadores portuários avulsos: direitos trabalhistas além da relação de emprego. **Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 2, p. 28-41, ago./nov. 2020.
- CARVALHO, Felipe Santos Estrela; PEREIRA, Sullivan dos Santos; SOBRINHO, Gabriela Sepúlveda Sobrinho. #BrequeDosApps e a organização coletiva dos entregadores por aplicativo no Brasil. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v. 3, p. 1-29, 2020.
- CARVALHO, Igor. TST Reconhece vínculo empregatício entre motoristas e Uber, 99 e Cabify: “Abriu precedente”. **Brasil de Fato**. São Paulo, 17 dez. 2021.
- COLLOVALD Annie; MATHIEU, Lilian. Mobilisations improbables et apprentissage d’un répertoire syndical. **Politix**, n. 86, p. 119-143, 2009.
- COLOMBI, Ana Paula Fragnani *et al.* **Panorama do sindicalismo brasileiro no Brasil: 2015-2021**. São Paulo: Fundação Friedrich Ebert, 2022.
- CORREGLIANO, Danilo Uler. **O direito e as greves por fora**. Belo Horizonte: RTM, 2020.
- CUNHA, Gerson Silva. **Entrevista**. Concedida a Eduardo José Rezende Pereira. Arquivo institucional, 2021.
- DAL ROSSO, Sadi. Fragmentação sindical. *Educar em Revista*, Curitiba, Brasil, n. 48, abr./jun. 2013.
- DIEESE. Índice da Condição do Trabalho (ICT): 3º trimestre de 2020. **Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos**, n. 7. 2020.
- DRUCK, Graça. Trabalho, precarização e resistências: novos e velhos desafios? **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. 1, p. 37-57, 2011.
- FILGUEIRAS, Vitor Araújo; LIMA, Uallace Moreira. **Levantamento sobre o Trabalho dos Entregadores por Aplicativos no Brasil**. Salvador: Universidade Federal da Bahia (UFBA), 2020.
- FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. **Marx e o Marxismo**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 8, p. 45-67, jan./jun., 2017.
- FRITZEN, Fabiano Milano; MISOCZKY, Maria Ceci. O fetiche das empresas-aplicativo. In: FRITZEN, Fabiano Milano (org.). **Nuevas formas de organización y trabajo: Latinoamérica frente a los actuales desafíos económicos, sociales y medioambientales**. Santiago: Red Pilares, 2018.
- GALVÃO, Andréia. Desafios político-ideológicos e organizativos para o sindicalismo do futuro. **Revista Brasileira de Economia Social e do Trabalho**, v.3, p.01-08, 2021.
- GALVÃO, Andréia. **Sindicalismo, direitos e conflitos sociais no Brasil (2003-2018)**. Material para concurso de livre docência, 2019.

GALVÃO, Andréia; LEMOS, Patrícia Rocha; TRÓPIA, Patrícia Vieira. Trade union strategies for organizing workers affected by precarization in Brazil. **Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo** (RELET), vol 27, nº 44, p. 185-209, 2023.

GALVÃO, Andréia *et al.* Reforma trabalhista: precarização do trabalho e os desafios para o sindicalismo. **Caderno CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 253-269, maio/ago. 2019.

GALVÃO, Andréia; MARCELINO, Paula. O sindicalismo brasileiro e a Convenção 87 da OIT. Cesit. **Carta Social e do Trabalho**, n. 39-40, p. 20-34, jan./dez. 2019.

GALVÃO, Andréia; KREIN, José Dari. Dilemas da representação e atuação dos trabalhadores precários. In: RODRIGUES, Iram Jácome (Org.) **Trabalho e ação coletiva no Brasil: contradições, impasses, perspectivas** (1978-2018). São Paulo: Annablume, v. 1, 2019.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos e pesquisa**. 5ª ed. São Paulo (SP): Atlas, 2010

GIONVANAZ, Daniel. “Dumping social”: entenda condenação inédita e milionária contra a Uber no TRT4. **Brasil de fato**. São Paulo: 27 set. 2021

GIRAUD, Baptiste; YON, Karel; BÉROUD, Sophie. Pluralisme et (dé)politisation du syndicalisme In: GIRAUD, Baptiste; YON, Karel; BÉROUD, Sophie (orgs). **Sociologie politique du syndicalisme**. Paris: Armand Colin, 2018.

GONDIM, Thiago Patrício. A Luta por Direitos dos Trabalhadores “Uberizados”: Apontamentos Iniciais Sobre Organização e Atuação Coletivas. **Mediações**, Londrina (PR), v. 25, n.2, p. 469-487, mai./ago. 2020.

HYMAN, Richard; GUMBRELL-MCCORMICK, Rebecca. Syndicats, politique et partis: une nouvelle configuration est-elle possible? **La Revue de l’Ires**. n. 65, v. 2, p. 17-45, 2010.

IBGE. Síntese de indicadores sociais uma análise das condições de vida da população brasileira. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, Rio de Janeiro, 2021.

KALIL, Renan Bernardi. Organização coletiva dos trabalhadores no capitalismo de plataforma. **Contracampo**, Rio de Janeiro, v. 39, n. 2, p. 79-93, nov. 2020.

LAPA, Raphael Santos. **O trabalho em plataformas digitais e a pandemia da Covid-19: análise dos dados da PNAD Covid-19/IBGE**. Mercado de trabalho: conjuntura e análise. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2021.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil**. Tese (Doutorado em Direito). Universidade Federal de Minas Gerais – Faculdade de Direito, 2022.

LEMOS, Patrícia Rocha. **Entre o mercado e a sociedade: o sindicalismo da União Geral dos Trabalhadores (UGT)**. 2014. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas, 2014.

LIMA, Jacob Carlos; BRIDI, Maria Aparecida. Trabalho digital e emprego: a reforma trabalhista e o aprofundamento da precariedade. **Caderno CRH**, Salvador, v. 32, n. 86, p. 325-341, mai./ago. 2019.

MANZANO, Marcelo; KREIN, André. **A pandemia e o trabalho de motoristas e de entregadores por aplicativos no Brasil**. Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT), jul. 2020.

MARCELINO, Paula; GALVÃO, Andréia. O sindicalismo brasileiro frente à ofensiva neoliberal restauradora. **Tempo Social**, v.32, p.157-182, 2020.

- MARTINS, Juliane Caravieri; SCODRO, Catharina Lopes; SOUZA, Felipe Melo de. O papel dos sindicatos e o (des)amparo aos direitos laborais dos entregadores de aplicativo frente à pandemia de Covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, Campinas, v.3, p. 1-27, 2020
- MEDEIROS, Leandro da Cruz. **Entrevista**. Concedida a Eduardo José Rezende Pereira. Arquivo institucional, 2021.
- MIGUEZ, Pablo; MENENDEZ, Nicolas Diana. Platform workers in Latin America: Transnational logics and regional resistances? **Tempo Social**, São Paulo, v. 33, n. 2, p. 231-251, 2021.
- MODA, Felipe; GONSALES, Marco. Por dentro da mobilização global dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Pensata**, Guarulhos, v. 9, n. 1, p. 1-19, jul. 2020.
- MONIZ, Antônio Brandão; BOAVIDA, Nuno. Trabalho baseado em plataformas digitais: a caminho de um novo sindicalismo? **Esquerda**. Dossiê 297: Precariedade Uber Alles: a ameaça da uberização do trabalho. 2019.
- MOURIAUX, René. Syndicalisme et politique: liaison dangereuse ou tragédie moderne? **Mouvements**, n. 43, janvier-février, 2006.
- OLIVEIRA, Tiago; PRONI, Marcelo Weishaupt. Um mercado de trabalho heterogêneo e flexível: um problema persistente no Brasil. **Revista da ABET**, v. 15, n. 2, p. 60-86, dez. 2016.
- OLIVEIRA, Carlos Alonso Barbosa de. Formação do mercado de trabalho no Brasil. In: OLIVEIRA, Marco Antônio de (org.). **Economia e trabalho: textos básicos**. Campinas: Unicamp/IE, 1998.
- PARTON, Benjamin John. **Organização sindical e condições de trabalho no setor de fast food em São Paulo e na Zelândia**. 2009. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas (SP), 2009.
- PEREIRA, Eduardo José Rezende. Paralisação dos motoristas de aplicativos expõe os efeitos da precarização. **Brasil de Fato: Opinião**, São Paulo, 4 mar. 2021a.
- PEREIRA, Eduardo José Rezende. Boicote, breque e apagão: as formas de resistência dos trabalhadores por aplicativo. **Brasil de Fato**. Opinião. São Paulo (SP): 13 set. 2021.
- PEREIRA, Eduardo José Rezende. **Na corrida pela representação sindical: o caso dos entregadores e dos motoristas por aplicativos de São Paulo**. 2022. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas (SP), 2022.
- PEREIRA, Eduardo José Rezende. Atuação dos sindicatos de entregadores e de motoristas por aplicativo durante a pandemia da Covid-19 em São Paulo. **Revista Brasileira De Economia Social E Do Trabalho (RBEST)**, n. 5, Campinas, 2023.
- PEREIRA, Eduardo Rezende. Motoristas por aplicativos ganham regulamentação nos marcos da precarização: **Brasil de Fato: Opinião**, 11 mar. 2024.
- PINTO, Almir Pazzianotto. Sindicalismo no Brasil: breve história – Convenção 87 da OIT. **Revista Cordis**. Dossiê: História e Direito – representações e perspectivas, São Paulo, n. 24, v. 1, 2020.
- ROSENFELD, Cinara; MOSSI, Thays Wolfarth. Trabalho decente no capitalismo contemporâneo: dignidade e reconhecimento no microtrabalho por plataformas. **Sociedade e Estado**, Brasília, v. 35, n. 3, p. 741-64, 2020.

SANTOS, Gilberto Almeida dos. Entrevista concedida a Renan Bernardi Kalil e Fernando Rugitsky. **Revista Rosa**, n. 1, v. 4, 27 ago. 2021. Disponível em: <https://revistarosa.com/4/entrevista-com-gilberto-santos>. Acesso: 9 ago. 2022.

SANTOS, Gilberto Almeida. **Entrevista**. Concedida a Andreia Galvão e Eduardo José Rezende Pereira. Arquivo institucional, 2022.

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Os motoboys no globo da morte**: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo (USP), 2009.

STF. STF declara constitucionalidade da contribuição assistencial a trabalhadores não sindicalizados. Portal STF: 12 set. 2023.

STÜRMER, Gilberto; LEMONJE, Julise. Liberdade sindical e trabalho em plataformas digitais; repercussões da estrutura sindical na representação de trabalhadores de aplicativos. **Revista Direito do Trabalho e Seguridade Social (RDT)**, v. 48, n. 221, jan./fev. 2022.

Recebido em: 11/05/22

Aprovado em: 05/07/24