

ECONOMIA COMPARTILHADA APLICADA À PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE ENTREGA E DE TRANSPORTES DE ENCOMENDAS

Jéssica da Silva Almeida ¹

Resumo

A economia compartilhada alinhada à tecnologia traz à sociedade benefícios, tais como economia, melhor utilização de seus recursos, conecta um maior grupo de pessoas e facilita a comunicação entre elas. Os avanços tecnológicos transformam as estruturas da sociedade através da criação de plataformas de participação que possibilitam novas formas de contratação de serviços. O foco deste artigo é o *motoboy* como um prestador de serviços que tem a sua rentabilidade reduzida, devido parte dela ser direcionada à empresa contratante para administrar os seus recursos e sustentar a sua hierarquia e da crença de que uma plataforma tecnológica direcionada a prestação de serviços, permitirá aos usuários, além dos benefícios já descritos, a facilidade permitida por um equipamento com Internet móvel e sem a utilização de intermediário que onera o serviço, a segurança da operação e a melhor remuneração do protagonista do principal responsável pelo serviço de *courier* – o motoboy.

Palavras-chave: Plataformas de Tecnologia. Economia compartilhada. Motoboy.

Abstract. Shared economy applied to courier services.

The sharing economy aligned with technology brings benefits to society, such as economy, better use of its resources, connects a larger group of people and facilitates communication between them. Technological advances transform the structures of society through the creation of platforms for participation that enable new forms of contracting services. The focus of this article is the courier as a service provider that has its profitability reduced, due to part of it being directed to the contracting company to manage its resources and sustain its hierarchy and the belief that a technological platform aimed at providing services, will allow users, in addition to the benefits already described, the ease allowed by equipment with mobile internet and without the use of an intermediary that burdens the service, the safety of the operation and the best remuneration of the protagonist of the main person responsible for the courier service - the courier.

Keywords: Technology Platforms. Sharing economy. Courier.

¹ Egressa do Curso Superior de Tecnologia de Gestão da Tecnologia da Informação da FATEC Barueri. Este artigo é resultado da Bolsa de Iniciação em Desenvolvimento Tecnológico e Inovação - PIBITI/CNPq que originou o Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado e aprovado em dezembro de 2017.

1 Introdução

A economia compartilhada (*sharing economy*) tem gerado profundas alterações em diversos setores da economia e transformado os padrões de consumo da sociedade. Desde a música à hospedagem, a economia compartilhada vem criando base sólida nos mais diversos setores da economia mundial e ganhando cada vez mais participação em mercados antes controlados por algumas poucas empresas. O efeito justifica-se não apenas pelos preços relativamente menores encontrados na economia compartilhada, mas, sobretudo, pela comodidade e praticidade dos serviços oferecidos que, além de utilizarem plataformas de participação digitais seguras e interativas, trabalham com mercados de redistribuição, ou seja, em alguns casos realocam bens ociosos, que são transferidos de locais onde não têm utilidade para outros onde possuem (GANSKY, 2011).

É da natureza humana compartilhar bens e serviços. Qualquer pessoa, em algum momento da sua vida, já emprestou livros, CDs, carro, bicicleta, DVDs etc. Entretanto, este comportamento individual de compartilhar coisas nunca teve o condão de alterar a economia. Faltava escala e as transações se restringiam a amigos, vizinhos e familiares. Este contexto sofreu mudanças nas últimas décadas, a partir da difusão da Internet no mundo. Inicialmente, a rede mundial de computadores não alterou significativamente o hábito dos consumidores e sua cultura de empréstimo. No começo, poucos se arriscavam a realizar transações por intermédio desta plataforma de participação e apenas um grupo pequeno de pessoas conseguia vislumbrar formas de ganhar dinheiro com ela. A grande pergunta que se fazia à época era: como monetizar por meio da rede mundial? A Yahoo, mediante seu buscador, estudava uma forma de lucrar com a Internet, mas não obteve grande êxito. Foi outro buscador que conseguiu descobrir a fórmula do sucesso - o Google chegou à equação ou fórmula para ganhar dinheiro: o usuário fornece seus dados e informações e a empresa oferece publicidade, bancada por anunciantes, voltada especificamente para cada um destes mesmos clientes (CHASE, 2015).

Tal período, marcado por forte experimentalismo, foi também palco de diversas outras invenções que disseminaram o uso da Internet e revolucionaram costumes sociais, como é o caso do Napster, primeiro grande teste de compartilhamento pela rede mundial. A sua história começa em 1999, quando Shawn Fanning e Sean Parker criaram nos Estados Unidos da América (EUA) uma plataforma de compartilhamento de arquivos em rede P2P², incorporando à Internet o já tradicional hábito de emprestar e dividir coisas. O Napster permitia que os usuários fizessem o *download* de arquivo de músicas diretamente do computador de um ou mais usuários. Assim, cada computador conectado à sua rede desempenhava tanto as funções de servidor quanto as de cliente. Em que pese seu inicial sucesso, o serviço foi proibido em março de 2001, sob a acusação de promover a pirataria e o desrespeito aos direitos autorais. Ocorre que as decisões judiciais, apesar de terem levado ao fechamento do Napster, não foram capazes de deter a revolução do compartilhamento on line. Novos programas surgiram no mesmo ano: WinMX, Kazaa, eDonkey, Morpheus, Audiogalaxy, entre outros. Apesar das principais iniciativas à época adotarem modelos igualmente ilegais, a praticidade e a comodidade de tais plataformas de participação fomentaram a busca por outros meios legítimos de compartilhamento, o que culminou, no final da década, no surgimento de aplicativos como o Uber e o Airbnb – atualmente bastante populares (GANSKY, 2011).

² P2P (Peer to Peer) é um formato em que a principal característica é a descentralização das funções convencionais de rede - o computador de cada usuário conectado realiza funções de servidor e de cliente ao mesmo tempo (TECMUNDO, 2017).

O Uber, através de aplicativo para *smartphone*, permite o uso de carros de passeio ociosos para o transporte privado de outras pessoas, além de seus próprios donos. Suas atividades começaram em junho de 2010 em São Francisco (EUA), oferecendo ao consumidor inovações como a chamada de corrida por meio de sistema de posicionamento global (GPS), o pagamento do serviço via cartão de crédito, bem como a possibilidade de avaliação do motorista ao final da corrida.

Quanto ao Airbnb, a sua plataforma de participação permite que os indivíduos – por meio de um serviço *on line* de anúncio, busca e reserva – aluguem o todo ou parte da sua própria casa, como uma forma de acomodação extra. Além de promover diversas facilidades e comodidades, o aplicativo possibilita que os usuários façam comentários e críticas sobre os imóveis disponibilizados, o que garante maior segurança ao consumidor. Percebe-se, assim, que o fenômeno do compartilhamento ganhou novas proporções diante da popularização e do desenvolvimento da Internet. A partir dela, sedimentou-se o caminho para a economia compartilhada, que tem se firmado enquanto um novo setor da economia, dotado de várias nuances e especificidades.

Economia compartilhada e os novos desafios gerados

Como se pode inferir pelos exemplos citados, a economia compartilhada distingue-se pelo aproveitamento do excesso de capacidade e funcionalidade de bens duráveis, assim como pelo uso de meios tecnológicos que facilitam e aprimoram a qualidade e eficiência de produtos e serviços. Podem-se notar quatro características básicas: o compartilhamento de bens ociosos; o uso avançado da Internet e das redes móveis; o comprometimento com os clientes através das redes sociais e o ranqueamento dos serviços, que oferece maior proteção e segurança ao usuário e, finalmente, mitigação dos efeitos perversos decorrentes da assimetria de informação existente entre vendedores e compradores, falha de mercado que acaba sempre por prejudicar os últimos que possuem menos dados acerca do produto negociado. Esta nova economia, devido a tais características, diferencia-se, em grande medida, do capitalismo tradicional que tinha como sua grande mola propulsora o ato de possuir e de acumular a maior quantidade possível de bens.

A economia compartilhada, por outro lado, altera o teor de alto consumo que pautava as relações sociais. Não por outro motivo, percebe-se que, atualmente, diversas empresas tradicionais têm direcionado ao menos parte de suas atividades a esse setor.

Como exemplo, pode-se citar o caso da empresa de mapeamento urbano Waze, pertencente à Google, que começou a liberar um programa piloto de caronas em Israel, onde usuários podiam pagar a motoristas uma pequena taxa por uma carona de ida e volta do trabalho. No mesmo contexto, igualmente merece destaque a atual tendência de empresas tradicionais do setor automotivo a aderirem a tal movimento. Este é o caso da Ford, General Motors e BMW, que anunciaram em junho de 2015, mas que ainda não se concretizou em negócios, que estão construindo uma linha de carros que possibilitarão aos donos compartilhá-los. Neste sentido, a economia compartilhada tem se mostrado um paradigma apto a revolucionar diversos setores, o que, no entanto, exige forte atenção da sociedade. De fato, apesar de prestarem serviços semelhantes, esse ramo da economia não pode ser interpretado a partir de modelos antigos, que certamente não respondem aos desafios próprios da *sharing economy* (RIFKIN, 2015).

Sem o entendimento desta grande revolução econômica que vem alterando os rumos dos mercados, tende-se a enxergar as empresas oriundas da economia compartilhada com base em um

paradigma único e ultrapassado. O fenômeno Uber, neste contexto, é entendido como uma espécie de táxi e o Airbnb é tido como nada mais do que particulares fazendo o papel de hotéis.

No entanto, os exemplos demonstram que, antes de casos isolados, a economia compartilhada representa um movimento forte e em franca expansão. A cada ano, novas ideias e formas de compartilhamento são geradas, o que demonstra a necessidade de se avaliar tal fenômeno em toda a sua complexidade, especialmente se considerarmos que, como esclarecido anteriormente, os consumidores são os maiores beneficiados pela expansão da sharing economy (SUNDARARAJAN, 2016).

2 Problema

O mercado de serviços de entregas através de *motoboy* (*courier*³), uma das respostas à reestruturação produtiva ocorrida no Brasil, processo este que não será objeto deste trabalho, é caracterizado pela existência de um microempresário que atua como o contato entre o cliente, que possui a necessidade de entregar ou retirar algum material, e motociclista que executa o serviço contratado - do valor cobrado do contratante são subtraídos os custos relacionados à gestão do negócio e ao lucro, repassando-se, assim, somente uma pequena parte para o *motoboy* – o protagonista da cadeia produtiva é o que fica com o menor ganho financeiro. Na busca de melhorar seu rendimento, o motociclista executa o maior número de entregas e/ou retiradas no menor espaço de tempo possível (OLIVEIRA, 2016). Infere-se, assim, que o microempresário é uma figura que onera a estrutura produtiva em suas duas pontas: para o cliente, que paga seus custos e seu lucro, e para o executor final, repassando somente pequena parte do valor pago pelo serviço contratado. Em pesquisa realizada com o sindicato, verificou-se que o preço médio cobrado na entrega pela distância mínima é de R\$ 25,00 (vinte e cinco reais), e desse valor, o mínimo que deve ser pago ao prestador de serviço é de R\$ 8,52 (oito reais e cinquenta e dois centavos), rentabilizando ao intermediário um retorno de 66%.

O problema da pesquisa busca entender os conceitos relacionados à esta estrutura produtiva (*courier*) e à economia compartilhada (*sharing economy*) para propor, no futuro, o desenvolvimento de um aplicativo *mobile*, a ser hospedado em uma plataforma de participação, para integrar cliente e prestador de serviço (*motoboy*) na contratação de serviços de *courier*, utilizando uma parte de seu tempo, sem a necessidade de intermediação do microempresário, barateando o custo da prestação de serviços para o cliente e aumentando a rentabilidade do motoboy a partir da transformação da lógica de contratação existente neste mercado através de um *app mobile*⁴. O foco do artigo não é tratar do aplicativo, mas sim trazer à tona os aspectos conceituais que podem embasar este futuro desenvolvimento, além de servir como base para a inscrição e aprovação no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação em Desenvolvimento Tecnológico e Inovação - PIBITI/CNPq.

³ *Courier* é uma palavra de origem inglesa que significa serviço de entrega e cuja prioridade é entregar a encomenda no tempo mais rápido possível, sempre com o objetivo de superar a expectativa do cliente (tradução da própria autora).

⁴ Aplicativo (App) desenvolvido para utilização em equipamentos com Internet móvel, tais como *smartphones*, *tablets*, entre outros (tradução da própria autora).

3 Hipótese

O desenvolvimento de um aplicativo *mobile* a ser utilizado em uma plataforma de participação integrada permite intermediar o contato entre cliente e motociclista para os serviços de *courier*, sem a necessidade de um “atravessador”, além de baratear o custo de contratação com a implantação da tecnologia e maximizar o retorno econômico-financeiro para o *motoboy*. A plataforma de participação, objeto de bolsa de PIBITI/CNPq, será gerida por um proprietário responsável que disponibilizará a gestão do *app* em relação ao cliente e ao prestador de serviços, com função de manter as funcionalidades do aplicativo e gerir os clientes e prestadores de serviço.

4 Objetivos Geral e Específicos

Os objetivos definidos para este projeto são estudar os principais conceitos relacionados à economia de compartilhamento (*sharing economy*) e ao mercado de transporte e entrega de encomendas realizados através de serviços de *motoboy*. A ideia é eliminar as empresas que atuam como intermediárias entre o cliente (pessoa física) e o prestador de serviço (*motoboy*), reduzindo, assim, o preço do serviço para o contratante e aumentando a rentabilidade para o contratado. Considera-se necessário ter uma plataforma de participação para administrar as transações (contratação, prestação de serviços, pagamentos, monitoração, entre outros aspectos), além de definir modelos de precificação para estes produtos e serviços através da criação de uma tabela em função do ponto de origem e destino para o usuário (*on demand pricing*⁵).

5 Justificativa

Colaborar para a reestruturação produtiva deste setor de atividade a partir da utilização de uma plataforma e de um aplicativo *mobile* para integrar cliente e prestador de serviço (*motoboy*) sem a necessidade de intermediação de empresas. Além disto, criar condições para baratear o custo da prestação de serviços de *courier* para o cliente, aumentar a rentabilidade para o motociclista a partir da transformação da lógica de contratação existente neste mercado.

6 Metodologia de pesquisa

Para análise do tema e possíveis soluções utilizar-se-á a pesquisa bibliográfica, seja em relação às obras já identificadas neste projeto, como outras que se façam necessárias para o desenvolvimento de aplicativo *mobile*, para tratar dos principais conceitos relacionados à estratégia e ao modelo de negócios, à economia compartilhada e interação entre cliente e prestador de serviços via aplicativos e sistemas *on demand*.

⁵ Preços definidos de acordo com a demanda do serviço, ou seja, no caso de serviços de *courier* o valor é estabelecido em razão da quilometragem percorrida, como regra (tradução da própria autora).

7 A profissão de Motoboy

Ser *motoboy* é exercer uma profissão arriscada e muitos profissionais não têm a opção de desempenhar outra ocupação, seja por falta de qualificação e/ou por buscar algo que lhe conceda autonomia, assim essa atividade permite obter uma renda. Embora seja um emprego em que os trabalhadores corram riscos de vida, acima daqueles outros consideradas convencionais, não há assistência da empresa em caso de acidentes pela falta de vínculo empregatício. Com a baixa escolaridade, os poucos benefícios e a pouca proteção o indivíduo segue esta carreira como forma de garantir a sua subsistência e a de seus familiares.

O vínculo informal de trabalho é uma característica da profissão (SILVA *et al*, 2007) - as empresas optam por não ter vínculo empregatício com o trabalhador para que não se responsabilizem por impostos, tributos e taxas decorrentes da prestação do serviço, tampouco repassam parte deste valor sonegado para o empregado para a aquisição e a manutenção da moto, a contratação de seguro de vida e do seguro do veículo (SILVA, 2009).

A profissão traz riscos ao condutor da motocicleta, já que está propensa à maior ocorrência de acidentes devido à sua vulnerabilidade no trânsito (BRASIL, 1997; WASELFIZ, 2012). Aliado a este aspecto, também é potencializado o risco pela submissão do profissional a longas horas de trabalho para compensar a baixa remuneração, implicando em condução perigosa para realizar entregas nos prazos impostos por clientes ou contratante.

O desrespeito às leis de trânsito é justificado pela necessidade de realizar um maior número de entregas em menor espaço de tempo, aumentando assim a produtividade. Os comportamentos arriscados no trânsito não ocorrem apenas pelo fato de os *motoboys* ganharem por produtividade, mas também, e principalmente, pela grande pressão exercida pelas empresas para a realização de entregas em um curto espaço de tempo [...] (SILVA *et al*, 2007).

Assim, as precárias condições de trabalho elevam os riscos de acidentes, devido ao estresse e exaustividade física do trabalhador, reduzindo o reflexo durante a condução da moto em decorrência do cansaço.

Há uma constante inserção de trabalhadores, pois a lógica é injusta – alto desemprego aliado à baixa escolaridade resulta em indivíduos aceitando oportunidades informais de trabalho. Esta relação traz insegurança aos *motoboys* e, para justificar melhores salários, conduzem suas motocicletas de maneira perigosa – o valor repassado do frete é baixo, assim fazer mais serviços em menos tempo significa ter uma remuneração mensal maior. Esta dinâmica estabelecida traz riscos aos profissionais da categoria e ao seu entorno no trânsito das metrópoles (SILVA *et al*, 2007 *apud* OLIVEIRA & MENDES, 1997).

A empresa intermediadora aproveita-se da vulnerabilidade e desespero destes indivíduos que aceitam precárias condições de trabalho a eles oferecidas em razão da sua carência de emprego. Esta

organização, que apenas representa o elo entre o cliente e prestador, não realiza a atividade primária do negócio - a entrega da encomenda de maneira rápida, apenas administra a contratação e a cobrança e fica com a maior parte do lucro.

[...] conter dentro delas um conjunto de unidades operacionais que são gerenciadas por uma hierarquia de empregados assalariados. Cada unidade operacional tem um número de funcionários adicional que se envolve em várias atividades econômicas: há uma coordenação e troca entre as unidades que é facilitada por essa hierarquia de executivos, e a unidade como um todo interage com clientes, bem como com fornecedores, através do mercado (SUNDARARAJAN, 2016, p. 70).

A partir de uma estrutura hierárquica e administrativa robusta a empresa necessita de mais recursos para se manter, negligenciando, assim, o principal ator deste processo (o *motoboy*), oferecendo precárias e inseguras condições de trabalho.

6 Transformação da relação entre empresa e pessoas

A constante inovação da tecnologia traz a solução para diversas demandas impostas pela atualidade.

Uma mudança radical está em andamento. Este tipo de declaração tornou-se muito comum nas últimas duas décadas. Os executivos de negócios parecem resignados com a eventualidade de mudanças persistentes, e especialmente a mudança causada pelas tecnologias digitais [...]. Temos sido nutridos por uma dieta constante de conversas TED⁶ para esperar afirmações ousadas sobre tecnologias digitais sendo um catalisador para a revolução, uma panaceia para os grandes problemas do mundo (SUNDARARAJAN, 2016, p. 2).

A oportunidade de conectar e compartilhar bens, pessoas, ideias e serviços através da Internet, como ocorre em plataformas como Google, eBay, Facebook, Waze, Airbnb e WhatsApp faz com que o comportamento da sociedade e economia se transforme. Unindo o as necessidades das pessoas com

⁶ TED é o acrônimo de Technology, Entertainment e Design, ou, Tecnologia, Entretenimento e Design. São conferências realizadas na Europa, na Ásia e nas Américas pela Fundação Sapling, organização sem fins lucrativos, sediada nos Estados Unidos da América (EUA) e focada em disseminar ideias em diversos setores e empresas (própria autora).

o mundo corporativo, principalmente da tecnologia, formam-se uma estrutura denominada de Peers Inc.. Os *peers*⁷ são os usuários da plataforma que oferecem suas habilidades, redes, dispositivos, experiências, processos, ativos físicos, especialização e customização e Inc.⁸ é um conjunto formado por organizações que detêm recursos, tais como facilidades e simplificações através de plataformas de participação, realizando, assim, tarefas que requerem escala (CHASE, 2015).

A capacidade excedente, ocorre quando se tem um produto em que ele não é totalmente aproveitado, ou seja, este recurso fica temporariamente sem uso ou pode ser utilizado para outros fins. A Zipcar uma locadora de automóveis, que utiliza uma plataforma tecnológica para administrar o seu negócio, permitiu ao usuário facilidade e economia na locação de carros, pois reduziram o custo da operação a zero, reduziram o tempo mínimo de aluguel e possibilitou que o usuário aloque um veículo em um local e entregue-o em outro, desde que existam vagas da Zipcar, permitindo que o cliente pagasse apenas a utilização real do recurso, ao invés de quitar uma diária em locadoras convencionais ou comprar um automóvel, liberando para outros usuários a compra do “excesso” de um carro, pois a maioria dos veículos passam horas parados em um estacionamento, proporcionando um melhor alinhamento entre utilização e custo. Com este tipo de serviço utilizamos a capacidade excedente de um carro, do mesmo modo que ocorre com computadores, celulares, que podem ser utilizados para diversos fins (estudo, trabalho, diversão, entretenimento, entre outros) (CHASE, 2015).

A economia colaborativa distribui valor e poder por meio dos peers e pode renovar o modelo econômico de centralização de poder e benefícios devido às vantagens econômicas e facilidade aos envolvidos. Nesta nova estrutura econômica, cita Chase (2015, p. 289), em que todos se conectam em rede, facilitando acesso aos recursos, há retorno de diversos benefícios devido aos seguintes fatores:

1. Ativos abertos acessíveis são maiores que os ativos fechados

Os ativos abertos proporcionam mais valor do que os ativos fechados por serem utilizados com mais eficiência e por nos permitirem descobrir continuamente novas e valiosas utilizações;

2. Mais mentes em rede é maior que menos mentes muradas

Um número maior de pessoas é mais inteligente que menos pessoas, mas só quando elas estão conectadas em rede;

3. Benefícios da abertura são maiores que problemas da abertura

Coletivamente, as oportunidades vantajosas da inovação e da aprendizagem compartilhada são muito maiores do que os problemas desvantajosos, como mau comportamento, que podem ser identificados e resolvidos com sistemas de avaliações, comentários e redes de confiança;

4. Eu recebo é maior que eu dou

Individualmente, cada pessoa que contribui com ativos a uma plataforma necessariamente recebe mais do que dá. É assim que funcionam a Wikipédia, as refeições comunitárias e os impostos que pagam por bibliotecas públicas e pela defesa nacional

As plataformas de participação têm como objetivo, simplificar, padronizar e facilitar e, de maneira idêntica a uma empresa, colocam as pessoas e os fornecedores no centro de tudo. Uma

⁷ Peers são pares ou parceiros (tradução livre da autora).

⁸ Incorporation (Inc.) são empresas ou corporações (tradução livre da autora).

organização com uma plataforma complexa e controladora, como a Zipcar ou Airbnb, facilita a contratação de um serviço, pois instituem normas e contratos, criam rotinas e procedimentos para a sua utilização, atuando também como administradora responsável por instruir e mediar usuários, evitando e resolvendo conflitos. Por analogia, um aplicativo como representador do elo entre cliente e *motoboy* facilitará a contratação, reduzirá os custos da operação para o contratante, maior ganho para o profissional e escala de trabalho, portanto maior remuneração para o trabalhador.

As plataformas têm propriedades impactantes a partir de sua própria razão de ser: simplifica, padroniza e facilita a participação de clientes e prestadores de serviços. Uma boa plataforma reduz o custo e o empenho de participar ao seu mínimo e absoluto, reduzindo ao máximo as barreiras da entrada no mercado de atuação (CHASE, 2015).

Pois bem, o maior retorno monetário se dá pela redução dos custos da operação, em que todas aquelas pertinentes ao processo, tais como, contratação, cálculo de rota e cobrança, são feitas através de um aplicativo instalado em um celular (capacidade excedente) e trazem também agilidade ao processo devido à automatização.

Um dos problemas identificados no trabalho dos *motoboys* foram os prazos curtos impostos para realização da retirada ou entrega da encomenda, levando à condução perigosa no trânsito, colocando em risco a vida do motorista e demais pessoas, tais como pedestres e condutores de outros veículos. A partir de uma estimativa de tempo de entrega gerada pelo aplicativo, com base na distância, velocidade máxima permitida e trânsito das vias, é possível gerar uma previsão que impedirá o cliente de estabelecer tempos impossíveis de serem cumpridos e, assim, priorizando-se a condução segura da moto.

A prestação de serviços é o futuro do mercado de trabalho a partir da transição econômica para uma estrutura compartilhada. As empresas caminham em direção à organização digital, ou seja, a terceirização com espaço de inovação aberto para os peers. Por esta razão, o Uber e Airbnb estão se tornando operações gigantescas de micro terceirização, com centenas de milhares, talvez em breve, milhões de pequenos provedores (SUNDARARAJAN, 2016). Mas, esta transformação ocorre a partir de plataformas de participação fornecidas pelo Inc..

As plataformas proporcionam maior flexibilidade ao trabalhador, possibilitam a definição de seus dias e horários a partir da realização de *login*⁹ em um *app*. O profissional (*motoboy*) deixa de ser funcionário de uma empresa e passa a ser a própria empresa, não dependendo do vínculo empregatício formal ou informal com um terceiro. Esta modalidade permite ao indivíduo ter mais autonomia, o torna menos vulnerável a ser explorado economicamente por uma empresa e permite ter um ganho superior. Além disto, as plataformas também trazem benefícios ao cliente, pois o acesso ao provedor de serviços se torna fácil e ágil a partir da instalação do *app* em um *smartphone*, desde que tenha um cadastro com dados pessoais, para identificar o prestador de serviços mais próximo ou que possa atender sua necessidade em tempo mais hábil, a um custo já determinado e inferior àquele praticado por uma empresa de courier, além de permitir a monitoração do trajeto do profissional contratado.

⁹ Para usar os sistemas ou aplicativos é necessário certificar a sua identidade. O login é o conjunto de dados composto pelo endereço de *e-mail* ou nome de usuário e senha. Significa logar dentro de um sistema ou aplicativo (*log in*) (tradução livre da autora).

A inovação da tecnologia, com inclusão de plataformas de participação, reduz a assimetria de informação, trazendo mais confiança e segurança a realizar uma transação, como ocorre no aplicativo Uber. Ao solicitar um táxi, o cliente não sabe o preço final da corrida e a confiabilidade do condutor, diferente do que ocorre hoje no Uber, o usuário antes de solicitar o serviço, visualiza uma estimativa do valor a ser pago, com base na distância, as condições atuais de trânsito e demanda e ao localizar o motorista de sua viagem também visualiza informações sobre o condutor, como avaliação de outros usuários, placa do carro, tempo de chegada e localização. (AZEVEDO *et al*, 2015).

7 Considerações finais

Ao longo desse trabalho se destacou a importância do conceito de economia compartilhada nos últimos anos. A tendência está clara, não só para os consumidores como também para os empresários. O mercado está em uma transição em que através do compartilhamento se tem uma melhor utilização dos recursos, permitindo otimizar a capacidade excedente para outras pessoas que não têm a propriedade do produto e/ou serviço e, consequentemente, o acesso a eles a um custo inferior daquele existente para a aquisição individual.

O conceito *sharing economy* também enfatiza os pontos negativos que empresários têm em relação a alguns serviços que não são compartilhados, como, por exemplo, no caso do *motoboy* que é o protagonista no serviço de retirada e entrega de encomendas e que fica com a menor parcela do serviço cobrado.

Assim, constata-se que a possível solução a ser trazida pelo *app mobile* descentralizará a contratação do serviço prestado pelo *motoboy*, eliminando assim a figura da empresa “atravessadora”, tornando o acesso ao *courier* mais simples, barato, e, surpreendentemente, remunerando este profissional de maneira mais satisfatória.

Por fim, entende-se que de fato esta modalidade de compartilhamento não será o futuro do mercado de trabalho, mas sim o presente. Está claro que este é o caminho para a descentralização de poder, para remunerações mais justas e otimização de tempo e serviços inteligentes em praticamente todos os setores.

Referências

AZEVEDO, P., PONGELUPPE, L., MORGULIS, M., ITO, N. Uber: **O dilema de crescer com uma inovação disruptiva.** Disponível em: <<https://www.insper.edu.br/wp-content/uploads/2016/11/estudo-de-caso-Uber-crescer-inovacao-disruptiva.pdf>>. Acesso em: 15 de mai. 2017.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 01 de abr. 2017.

CHASE, R. **Peers Inc.: how people and platforms are inventing the collaborative economy and reinventing capitalism.** New York: PublicAffairs, 2015.

GANSKY, L. M. **Porque o futuro dos negócios é compartilhar.** Rio de Janeiro: Alta Books, 2011.

HITT, M. A., IRELAND, R. D., HOSKISSON, R. E. **Administração estratégica: competitividade e globalização.** São Paulo: Cengage Learning, 2013.

OLIVEIRA, V. L. R. **O trabalho dos motoboys: revelando novas necessidades do capital reestruturado.** 2016. 146f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, 2016.

RIFKIN, J. **Sociedade com custo marginal zero.** São Paulo: Makron Books, 2015.

SILVA, R. **Motoboys no globo da morte: circulação no espaço e trabalho precário na cidade de São Paulo.** 2009. 116f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Universidade de São Paulo, 2009.

SILVA, D., ANDRADE, S., SOARES, D., NUNES, E., MELCHIOR, R. **Condições de Trabalho e Riscos no Trânsito Urbano na Ótica de Trabalhadores Motociclistas.** Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/physis/v18n2/v18n2a08.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

SUNDARARAJAN, A. **The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism.** Boston; MIT Press, 2016.

TECMUNDO. **O que é P2P?** Disponível em: <<https://www.tecmundo.com.br/torrent/192-o-que-e-p2p-.htm>>. Acesso em: 16 mar. 2017.

WASELFIZ, J. **Mapa da Violência 2012.** Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_web.pdf>. Acesso em: 01 abr. 2017.