

CONDIÇÕES DE SAÚDE DOS TRABALHADORES POR APLICATIVOS

Contribuição ao Relatório final da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para apurar e analisar os contratos, custos e serviços prestados por empresas de tecnologia OTTC's no município de São Paulo.

VEREADORA LUANA ALVES

1. Introdução

Esta Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) teve por objetivo apurar e analisar os contratos, custos e serviços prestados pelas Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTC's), bem como de aplicativos de transporte de pequenas cargas no município de São Paulo.

No âmbito da competência investigativa o desenvolvimento dos trabalhos se deu em duas linhas: (i) análise sobre a cobrança do preço público por quilômetro rodado e o histórico e efetividade desse modelo de cobrança, adesão das empresas de transporte de passageiros a esse modelo de cobrança; (ii) análise sobre das condições de trabalho a que estão submetidos os trabalhadores.

Esse capítulo do relatório propõe o detalhamento das apurações realizadas no que diz respeito à saúde física e mental dos trabalhadores que atuam como motoristas e/ou entregadores para os aplicativos de transportes de pequenas cargas.

De acordo com informações do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV), atualmente existem mais de 500 mil motoristas de apps na cidade de São Paulo, embora nem todos trabalhem simultaneamente. As empresas de transporte de pequenas cargas analisadas nesta CPI foram a Uber Eats, Ifood, Rappi, Loggi, L4B Logística e Zé Delivery.

A empresa Uber, em audiência no dia 30/11/2021 declarou que há 566 mil motoristas habilitados na plataforma (Uber e Uber Eats).

A empresa Ifood, nos termos do ofício n. 079/2021 remetido à Comissão Parlamentar de Inquérito, declarou que existem 16.262 cadastros de motofretistas ativos como operadores logísticos e 28.373 motofretistas ativos na modalidade “nuvem” na

plataforma. No mesmo sentido, a empresa Rappi declarou em depoimento à CPI que conta com 11.200 motofretistas cadastrados em São Paulo.

Já a Loggi e L4B Logística alegaram que a empresa possui no total 53 mil motofretistas. Os dados do aplicativo Zé Delivery não serão discutidos neste relatório, dado que esta empresa possui um modelo de negócios distinto das demais, não cadastrando motofretistas.

Antes de apresentarmos as condições de saúde destes profissionais, cabe apresentar qual é o conceito de saúde utilizado neste documento. A Organização Mundial da Saúde (OMS), em 1946, definiu “saúde” como um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não apenas como a ausência de doença ou enfermidade. Por isso, a noção de saúde está muito relacionada à existência do que costumamos chamar de “qualidade de vida”.

A saúde do trabalhador faz parte do Sistema Municipal de Vigilância em Saúde, que é coordenado pela COVISA. E há vários outros sistemas de vigilância, como sanitária, ambiental, e saúde do trabalhador também faz parte desse sistema. Isso no município de São Paulo, razão pela qual se fez necessário buscar entender a saúde dos trabalhadores de aplicativos, em especial dos motofretistas.

Neste sentido, o presente relatório abará as dinâmicas de saúde e bem estar de trabalhadores por aplicativo nas seguintes dimensões:

- a) Jornada extenuante - referente ao tempo despendido na realização das atividades laborais, dinâmicas relativas ao exercício da jornada e condições de trabalho.
- b) Forma da condução de veículos - referente às formas de uso do viário, acidentes e dinâmicas relativas ao trânsito em meio urbano.
- c) Aspectos Psicológicos - trata dos fatores psicológicos que envolvem as condições de saúde mental dos trabalhadores.
- d) Precariedade, falta de estrutura e fatores ergonômicos - está relacionado aos fatores estruturais do exercício das atividades, faz menção às questões relativas à carga transportada e os reflexos na saúde do trabalhador. Bem como, abarca apontamentos acerca do uso de itens de proteção individual e segurança.
- e) Saúde: COVID-19 e mulheres condutoras - sobre o exercício de atividades durante a pandemia do COVID-19 e referente às condições de trabalho de mulheres que atuam no exercício das atividades de motofretistas;

- f) Atividades de sabotagem (Antissindical) da organização dos trabalhadores profissionais (entregadores motofretistas) orquestrada e financiada pela Ifood contra o movimento de reivindicações de direitos - paralisação/greve.

Os itens alhures explicitados são a composição analítica dos conteúdos probatórios constituídos durante a Comissão parlamentar de Inquérito, incluindo depoimentos, análise de documentos e informações prestadas por meio de comunicações oficiais, relatório de diligências e demais ações de composição investigativa.

II- DA JORNADA EXTENUANTE

No âmbito da investigação da Comissão Parlamentar de Inquérito, foi possível depreender por meio dos depoimentos colhidos nas sessões que, no que tange a atuação dos trabalhadores que exercem atividades por meio de aplicativos, as longas jornadas de trabalho são um catalisador das agressões à saúde dos trabalhadores, contribuindo para o aumento do número de acidentes de trabalho.

As relações de trabalho e emprego regidas pela Consolidação das Leis Trabalhistas tem regramento específico para realização de horário extraordinário na jornada de trabalho, o art. 59 e seguintes da CLT permite o elástico da jornada legal em duas horas diárias sempre que houver necessidade de serviço, e em caso de força maior, o parâmetro legal seria majorado para até quatro horas diárias, totalizando uma duração diária de doze horas de labor, se considerado o limite constitucional de oito horas. Uma jornada de trabalho sem a limitação constitucional (art. 7, XIII, CF) ou especial de determinada profissão pode acarretar grave dano à saúde do trabalhador, observado o triplo aspecto da tutela à saúde prevista pela OMS - físico, social e psíquico - vez que um indivíduo submetido a jornada superior a legal trabalha com redução de sua capacidade de concentração, fica sujeito às desatenções que causam acidentes de trabalho, face ao stress corporal e mental a que é submetido.

Atualmente, os trabalhadores de aplicativo não possuem proteção legal da legislação trabalhista, sendo considerados, em tese, autônomos. A condição de autônomo se caracteriza pela independência no modo de realizar sua atividade. O autônomo decide, principalmente, o preço do serviço, o modo de fazer e o tempo de execução (aqui, uma sutileza: tempo de execução é diferente de prazo de execução, pois, em regra, quem define o prazo de execução

é o contratante, no entanto, quem decide sobre o tempo de execução é o contratado). O microempreendedor individual é também um modo de trabalho autônomo, sendo caracterizado como aquele que concebeu uma ideia, montou um projeto e criou um pequeno negócio próprio, assumindo o risco de seu empreendimento e investindo capital e seus melhores esforços em busca de lucro ou sucesso.

Apesar da falta de proteção da legislação trabalhista, o caso dos entregadores de aplicativos não se trata, na prática, de trabalho autônomo. Os entregadores não foram responsáveis pela criação de nenhum negócio, nem arcaram com riscos inerentes à consecução de um novo projeto. Apenas se cadastraram no site de uma plataforma digital em busca de uma oportunidade de trabalho, via de regra por um certo tempo, até que uma melhor proposta lhe apareça no horizonte. É a tal economia do bico, a gig economy, que utiliza uma mão de obra desempregada em busca de uma ocupação temporária que lhe garanta a subsistência. Chamar essa mão de obra de empreendedores é fazer troça com a inteligência alheia.

Como já dito do tópico anterior, a liberdade de escolher o dia e a hora de trabalhar é uma característica ontológica do trabalho via plataforma digital. Em passado recente, as empresas tinham que (i) encontrar pessoas em busca de trabalho, (ii) selecionar aquelas pessoas adequadas ao trabalho e (iii) contratar essas pessoas previamente selecionadas. Tudo isso era realizado em um ambiente real, presencial, ou seja, todas as fases da contratação eram efetivadas com a presença física das partes envolvidas: o contratante e o contratado.

No que concerne a jornada de trabalho no caso em tela, supostamente, os trabalhadores por aplicativo tem a prerrogativa de delimitar sua jornada de trabalho, mas, em verdade a categoria está trabalhando cada vez mais, uma vez que encontram-se subordinados aos algoritmos, às regras de cobrança, às comissões e às metas de produtividade.

Durante as oitivas, através de seus representantes, a empresa Ifood reiteradas vezes afirmou que os entregadores trabalham poucas horas por dia, utilizando o aplicativo apenas como um complemento de renda. Na CPI, João Sabino declarou que “apenas um pequeno residual [de entregadores] utiliza o aplicativo uma média de 148h por mês”, o que daria 7 horas diárias de trabalho, considerando cinco dias por semana.

Todavia, reportagem da Agência Pública afirma que uma pesquisa encomendada pelo próprio iFood demonstra que as entregas são a principal fonte de renda para 89% dos entregadores

Um dos levantamentos consultados pelos redatores teria sido realizado pela Locomotiva Pesquisas e Estratégia, sob encomenda do iFood, em março de 2021. A pesquisa, que teve uma amostra de 1.484 entrevistados, indica que o delivery é a fonte principal de renda para 89% dos entregadores, sendo responsável por cobrir despesas como comida, água e luz. Entre os mais pobres, 94% dos entregadores declararam depender das entregas como principal fonte de renda para os gastos cotidianos.¹

Essa situação contribui para que os entregadores trabalhem mais horas em busca de seu sustento. Depoimentos da CPI relatam que os trabalhadores de aplicativo não tem qualquer limitação no que concerne à carga horária trabalhada diariamente. Conforme apontou Juliana Iemanjara, para que um entregador tenha salário suficiente para sobreviver, tem de trabalhar dezoito ou mais horas diárias. A entregadora relata que já trabalhou entre às 8h e 1h da manhã.

Em 23 de novembro de 2021, durante a 5ª reunião ordinária semipresencial da CPI, a Srs. Juliana Iemanjara, entregadora (motofretista) convidada para depor perante a Comissão Parlamentar de Inquérito, perguntada quanto tempo por dia precisava fazer de entregas para ter uma renda mínima para sua sobrevivência, a mesma respondeu:

“O mínimo, o mínimo... é que tem uma grande diferença lá atrás para hoje. Hoje, eu acho que tem que trabalhar acho que quase 18 horas ou mais. (...) Sem brincadeira nenhuma. (...) **Das 8 horas da manhã até uma hora da madrugada.**”

No caso do Ifood, os trabalhadores não apenas trabalham por longas jornadas como também sofrem controle das horas trabalhadas. Os depoimentos de Paulo Lima e Juliana Iemanjara salientam a existência do operador logístico, que é contratado pelo Ifood para organizar os entregadores de determinada área.

No curso das investigações, foi possível apurar que os operadores logísticos consistem em “empresas que possuem Contrato com o iFood e que gerenciam as pessoas entregadoras em áreas que contenham alta demanda de restaurantes cadastrados na plataforma. Desse modo, os Operadores Logísticos são responsáveis pela divisão de entregas entre pessoas entregadoras, bem como pela administração e pagamento pela atividade

¹ LEVY, Clarissa. **A máquina oculta de propaganda do iFood.** Disponível em <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/> Acesso em 01/12/2022.

realizada (e eventuais gorjeta) pelas pessoas entregadoras atuantes naquela área de alta demanda”.

Entregadores relataram o modo como os operadores logísticos atuam no controle do trabalho. Juliana Iemanja coloca que

o OL ele é um operador logístico. Então, existe uma base onde lá tem uma pessoa que é responsável – até então do próprio iFood, assim que ele se coloca –, um representante do iFood que cuida desses entregadores. Então, existe essa base. E é esse operador logístico que vai fazer você cumprir aquele horário. Então, você vai falar com ele, ele vai te colocar numa tabela, qual horário você vai fazer; normalmente são três turnos, que, na minha época, pelo menos, era o mais comum, das 11 das às 15, das 15 às 18 e depois das 18 à meia-noite. Então, você precisa cumprir esse horário. Você recebe por ele também, você não recebe direto do iFood. Então, o dinheiro ia para ele, e ele que repassava esse dinheiro para mim.

A entregadora relata, ainda, que o sistema OL era mais vantajoso aos entregadores, pois aqueles que trabalham nessa modalidade tendem a receber maior número de pedidos:

Ah, são muitos entregadores, porque funciona da seguinte forma, funciona da seguinte forma: tem a OL o operador logístico e a nuvem. Muitos entregadores “opcionam” para ir para OL porque a demanda de pedidos, a maior demanda de pedidos está no OL. Então, ou seja, a prioridade é do operador logístico. A prioridade não é do nuvem. Então, o entregador que ele realmente tem família para criar; tem aluguel para pagar; ele está ali para trabalhar menos, ele não tem um trabalho de manhã e trabalha à tarde no aplicativo, ou então ele está na faculdade e usa como complemento de renda, ele tem família para criar, ele tem aluguel para pagar; ele “opciona” pelo OL porque é uma forma de ele receber uma garantia de serviço.

Não à toa, um dos intimados pela CPI, Edgar, afirma que o OL trata-se de um “CLT disfarçado”.

Como apresentado, portanto, os trabalhadores do Ifood têm longas jornadas de trabalho e estão sujeitos ao controle da empresa, sofrendo punições - como o bloqueio - caso se neguem a realizar entregas. Assim descreveu o entregador Eduardo Lima de Souza em 23 de novembro de 2021 durante a 5ª reunião ordinária semipresencial da CPI ao explicar o “bloqueio branco”:

“O bloqueio branco, os algoritmos, eles identificam que aquele motorista tem nota baixa, com isso, eles começam a não enviar corridas pra aquele motorista. Os motoristas chegam a ficar aí cerca de cinco, sete horas sem receber um chamado, e para o motorista, ele acredita fielmente que a demanda está baixa, sendo que na verdade não é isso que está acontecendo. Nós temos indícios, vários indícios de vários motoristas relatando esse problema.”

A CPI, portanto, apurou que a despeito da ausência de proteção trabalhista, os entregadores de aplicativos como o iFood são profissionais que majoritariamente dependem da renda dos apps para sobreviver e, portanto, trabalham por longas horas. Evidentemente, esse regime de trabalho gera diversos impactos na saúde física e mental desses trabalhadores, como se discutirá adiante.

III- CONDUÇÃO DE VEÍCULOS

A circulação de motos no município de São Paulo tem aumentado significativamente². A popularização dos serviços de delivery por aplicativo é um dos motivos que provocam esse crescimento, dado que vem aumentando exponencialmente o número de motofretistas na cidade de São Paulo: de acordo com o Sindicato dos Mensageiros Motociclistas, Ciclistas e MotoTaxistas do Estado de São Paulo (SindimotoSP), em apenas um ano o número de motofretistas na cidade aumentou 40%³.

Diante desses números, torna-se ainda mais necessário o tema da segurança no trânsito desses profissionais. De acordo com dados do Sistema de Informação de Agravos e Notificações (Sinan), motociclistas são os que mais morrem em acidentes de transporte relacionados ao trabalho. Ainda, de acordo com o Ministério da Saúde, mortes em acidentes com motos são 21,2% (3.296 registros) dos 15.511 acidentes de trabalho fatais registrados entre os anos de 2011 e 2020.

² G1. **Circulação de motos cresce 43% em 10 anos na cidade de São Paulo.** Disponível em <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/01/26/circulacao-de-motos-cresce-43percent-em-10-anos-na-cidade-de-sao-paulo.ghtml> acesso em 01.12.2022.

³ G1. **Com pandemia, número de profissionais de motofrete cresce 40% em um ano na cidade de SP.** Disponível em <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/03/07/apos-um-ano-de-pandemia-numero-de-profissionais-de-motofrete-cresce-40percent-em-um-ano-na-cidade-de-sp.ghtml> Acesso em 01.12.2022.

O presente tópico tem a finalidade de refletir, com base no viés da saúde, a relação entre o modo como esses trabalhadores pilotam a motocicleta no trânsito da cidade e os índices de acidentes graves e fatais que acontecem entre a categoria.

Os maiores índices de acidentes fatais envolvendo motociclistas são da cidade de São Paulo. Estudos realizados pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, de São Paulo/SP revelam, conforme tabela remetida a esta CPI.

Tabela 1: Dados de Vítimas Fatais por faixa Horária/ Dia da Semana

Vítimas Fatais por Faixa Horária/Dia da Semana

Hora	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom	Total
00h - 01h	10	3	1	3	4	6	7	34
01h - 02h	5	2	4	2	2	11	12	38
02h - 03h	5	2	1	2	3	7	4	24
03h - 04h	1	2	2	2	1	7	10	25
04h - 05h	3	6	3	3	6	8	6	35
05h - 06h	4	3	4	3	5	7	10	36
06h - 07h	7	2	1	6	4	6	11	37
07h - 08h	6	1	1	6	6	1	6	27
08h - 09h	3	8	5	1	2	3	6	28
09h - 10h	5	7	5	5	2	3	4	31
10h - 11h	2	3	2	5	3	2	6	23
11h - 12h	2	5	1	3	3	4	7	25
12h - 13h		5	7	4	8	3	2	29
13h - 14h	5	1	2	2	5	2	5	22
14h - 15h	3	3	4	4	5	4	4	27
15h - 16h	2	2	1	4	1	5	3	18
16h - 17h	8	2	3	5	4	5	5	32
17h - 18h	2	2	4	4	5	7	5	29
18h - 19h	2	3	5	5	7	8	4	34
19h - 20h	5	6	3	11	5	8	9	47
20h - 21h	8	9	6	4	6	6	11	50
21h - 22h	7	5	4	6	6	4	4	36
22h - 23h	2	11	2	14	12	11	9	61
23h - 24h	2	7	6	7	11	9	7	49
Total	99	100	77	111	116	137	157	797

fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego - CET

Seguindo recomendações da ABNT e da Organização Mundial de Saúde – OMS, nos dados apresentados neste relatório a partir do ano de 2016, considera-se acidente fatal todo aquele que resultou em, minimamente, 1 (uma) morte em até 30 dias da data do

acidente. Em séries históricas anteriores ao ano de 2016 foram consideradas as mortes ocorridas em até um ano da ocorrência do acidente. Assim, a vítima fatal é contabilizada na data em que a pessoa morreu, independentemente da data em que ocorreu o acidente. Havendo óbito em até 30 dias, o acidente será classificado como acidente fatal e será contabilizado na data em que ele ocorreu.

Durante o ano de 2021, foi possível contabilizar o registro de 797 acidentes fatais e 823 vítimas fatais no trânsito da cidade de São Paulo. Observa-se que a quantidade de vítimas fatais (mortes/óbitos) é superior à quantidade de acidentes fatais, pois um mesmo acidente pode levar mais de uma vítima ao óbito.

Dos 797 acidentes fatais, contabilizamos que 279 foram atropelamentos, ou seja, aqueles onde as vítimas foram atingidas por algum veículo, correspondendo a 35% do total de acidentes fatais. Consideramos acidentes veiculares os 518 restantes que correspondem a 65%, revelando predominância desse tipo de acidente, em 2021 a média diária de acidentes fatais foi de 2,18. A maior parte dos acidentes fatais refere-se aos acidentes veiculares, sendo os motociclistas as vítimas que mais se envolveram nestes sinistros, apesar da grande fragilidade das pedestres vítimas dos atropelamentos.

A fatalidade concentrou-se na faixa dos 20 aos 39, com 393 óbitos que correspondem a 47,81% do total de vítimas fatais. Nessa mesma faixa etária, destacam-se os motociclistas (garupa ou piloto) com 247 vítimas fatais. Considerando apenas a faixa de 20 a 24 anos, verificamos que 128 vidas foram perdidas, sendo 94 usuários de motocicletas (garupa ou piloto).

Das vítimas fatais que tiveram sua ocupação profissional identificada, destacamos as que tiveram até 4 óbitos em 2021, definindo as 33 primeiras posições que juntas somam 584 óbitos, onde observa-se:

Dos 275 Motociclistas: o maior número é de Motofretistas com 77 óbitos;

Dos 191 Pedestres: o maior número é de Aposentados/Pensionistas com o total de 43 óbitos

Dos 90 Motoristas/Passageiros: o maior número é de Motoristas Profissionais com total de 16 óbitos

Dos 28 Ciclistas: o maior número é de Pedreiro/ profissionais da construção civil e seus aux. com total de 06 óbitos

Em relação a acidentes não fatais, ao longo do ano de 2021 foram registrados 6.860 acidentes de trânsito com o total de 8.439 vítimas na cidade de São Paulo, conforme também disponibilizado pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, traremos abaixo planilha com dados das vítimas de acidentes de trânsito:

Tabela 2: Dados de Vítimas de Acidentes por Faixa Horária/ Dia da Semana

Vítimas de Acidentes por Faixa Horária/Dia da Semana

Hora	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb	Dom	Total
00h - 01h	40	15	21	13	20	47	64	220
01h - 02h	26	8	11	11	14	33	33	136
02h - 03h	20	7	5	11	7	33	24	107
03h - 04h	13	6	6	6	5	23	31	90
04h - 05h	12	9	8	7	21	29	28	114
05h - 06h	20	23	23	9	23	41	59	198
06h - 07h	48	28	23	39	35	41	49	263
07h - 08h	53	42	38	45	54	41	38	311
08h - 09h	43	46	36	43	47	41	26	282
09h - 10h	32	41	34	40	36	39	19	241
10h - 11h	41	53	36	51	43	36	31	291
11h - 12h	40	37	42	38	38	37	44	276
12h - 13h	40	44	40	64	49	46	40	323
13h - 14h	35	36	46	45	62	50	40	314
14h - 15h	48	36	54	44	59	58	36	335
15h - 16h	39	34	52	60	50	44	41	320
16h - 17h	60	42	55	51	66	51	41	366
17h - 18h	50	53	65	39	60	47	40	354
18h - 19h	47	54	66	58	68	58	54	405
19h - 20h	45	63	65	70	89	72	91	495
20h - 21h	46	45	52	56	52	84	62	397
21h - 22h	35	36	42	46	59	85	65	368
22h - 23h	30	44	34	53	63	77	58	359
23h - 24h	18	30	25	36	53	73	60	295
Total	881	832	879	935	1073	1186	1074	6860

fonte: Companhia de Engenharia de Tráfego - CET

Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, o Brasil é o quinto país no ranking mundial de vítimas de trânsito, sendo que motociclistas correspondem a um terço

das mortes⁴. A degradação das condições de trabalho da categoria de motofretistas, somadas a massificação dos serviços de aplicativos de delivery, pode ser um fator que vem provocando o aumento dos índices de acidentes, inclusive com vítimas fatais.

Um dado importante é que, conforme apresenta Carvalho (2021)⁵, há estados brasileiros que possuem índice de morte por acidente por transporte terrestre (ATT) maior do que outros. Os estados com maior índice de mortes por motocicletas são aqueles que têm alto índice de uso desse meio de transporte. Portanto, o aumento do número de motofretistas, provocado pelos aplicativos de transporte de pequenas cargas, pode gerar também o aumento de acidentes. Ainda, há que se salientar que para cada óbito de motociclista, outros dez ficam inválidos, conforme relatório do IPEA⁶.

Conforme se observa pelo conteúdo probatório produzido, os motociclistas profissionais recebem várias tarefas que devem ser executadas simultaneamente, tendo a atenção desviada ou prejudicada. Quanto à performance de entregas e prestação de serviços, constatou-se que há forte monitoramento por parte dos recursos dos aplicativos que rastreiam percurso, tempo e estimulam celeridade nas entregas por meio de promoções e incentivos monetários. Além disso, constatou-se na investigação que os aplicativos estimulam esses profissionais a realizarem corridas desenfreadas.

É evidente que a categoria é submetida a elevada densidade de trabalho e tem imposição de performance sob pena de descadastramento das plataformas, ou seja, há um estímulo pela realização de uma corrida desenfreada para ganhar tempo que por vezes custa a perda da vida.

O trecho em destaque da fala do Senhor Paulo Roberto da Silva Lima ilustra o cenário constatado:

⁴ BRUM, Gabriel. **Brasil é o quinto no ranking mundial de vítimas de trânsito**. Disponível em <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2022-02/brasil-e-o-quinto-no-ranking-mundial-de-vitimas-de-transito> acesso em 01.12.2022.

⁵ CARVALHO, Carlos Henrique R. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre e desigualdades interestaduais no Brasil. *In. Radar: Tecnologia, produção e comércio exterior*. Brasília, IPEA, 2021, n. 67. Disponível em https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/radar/210921_radar_67.pdf acesso em 01.12.2022.

⁶ GALINDO, Ernesto; FILHO, Roberto Victor Pavarino. Perspectiva da Segurança Viária frente à dinâmica do transporte na pandemia de COVID-19. *In. Radar: Tecnologia, produção e comércio exterior*. Brasília, IPEA, 2021, n. 67. Disponível em https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/radar/210921_radar_67.pdf acesso em 01.12.2022.

“Entregador ganha mais quando tem promoções que determinam que ele ganhará a mais por dada entrega. Essas promoções costumam surgir quando há maior risco na viagem. Por exemplo: teve uma chuva forte e a cidade está com enchentes, então o app vai oferecer a mais para o entregador trabalhar e ele conduzirá o veículo em uma situação de alto risco.” (sic).

Em 23 de novembro de 2021, durante a 5ª reunião ordinária semipresencial da CPI, a Srs. Juliana Iemanjara, entregadora (motofretista) convidada para depor perante a Comissão Parlamentar de Inquérito, perguntada se já havia presenciado casos de acidente de motofretista e como foi o auxílio dado pela plataforma no local, respondeu:

“Sim, sim. Nós estávamos ali socorrendo. Então, tem ali essa opção, porque senão fica rodando ali o tempo. Porque a gente tem tempo para tudo, até isso tem lá. Então, é meio que um Jogos Mortais, porque a gente tem de cumprir aquele tempo daquela entrega. E ele acidentado, nós, ali, as pessoas que passaram, todo mundo parou para ver o que tinha acontecido, e ele acionou... Graças a Deus, estava conseguindo falar, acionou, ali, avisando o suporte, que tinha sofrido um acidente, que a página, lá, do acidente. Então, o aplicativo mandou um outro entregador ir retirar esse pedido com o rapaz que estava acidentado e fazer a entrega dele. Automaticamente, a conta dele já foi aplicada ali, naquele exato momento.”

O relato de Juliana Iemanjara é chocante. Diante do acidente ocorrido com um motofretista, o iFood apenas aciona outro motorista para que busque o pedido e realize a entrega, garantindo o lucro da empresa e mantendo seu funcionamento normalmente. No curso das investigações desta CPI, o próprio iFood confirmou que situações como essa ocorrem, conforme consta no ofício n. 124/2021:

Uma vez que as orientações a respeito do atendimento do SAMU são passadas, o agente de atendimento informa que aquela rota será deslocada da pessoa entregadora, de forma que ela não precisará se preocupar com a conclusão do pedido então em andamento. O pedido poderá ser retirado por outra pessoa entregadora ou então descartado, sendo cancelado junto ao cliente. (grifo nosso)

Em audiência pública da Comissão de Saúde nesta Casa Legislativa no dia 15/09/2022 a Sra. Julia Maria D'andréa Greve do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do

Hospital das Clínicas abriu os trabalhos afirmando os riscos inerentes à atividade de motofrete:

“Com o advento dos aplicativos e com essa explosão de pessoas que, por falta de oportunidade de emprego, começam a trabalhar nos aplicativos, a gente regrediu. Em dez anos, de 2013 para cá, houve uma regressão e o número de acidentes voltou a crescer; o número de incapacidades e de mortes voltou a crescer e, sem dúvida, a gente volta ao mesmo problema.

Então, temos o avanço da tecnologia com o uso dos aplicativos para entrega, que é universal praticamente, baseado na atividade econômica de pessoas que não estão preparadas, que não podem executar essa tarefa, que não têm seguro de vida, que nem têm seguro-saúde, que não têm nenhum suporte social e que, além de estarem expostas a acidentes, estão expostas a uma condição de trabalho muito ruim, como o estresse, o barulho, o próprio uso da mochila com diferentes tamanhos, diferentes pesos, que têm uma ação direta na saúde do trabalhador. Quer dizer, não é só a questão de segurança, mas obviamente que a segurança se impõe pela gravidade das lesões.

E, mais do que tudo, esses trabalhadores têm que ser treinados para poder dirigir num trânsito caótico, complicado, como é na cidade de São Paulo; sem contar que a motocicleta é um veículo inseguro porque, só pelo fato de estar em duas rodas, pode cair a qualquer momento. E mesmo uma queda ou um acidente em baixa velocidade tem consequências drásticas.

Eu, particularmente, não uso aplicativos porque eu não quero ter a ideia de que a minha pizza, ou qualquer tipo de alimento que eu venha a pedir pelo aplicativo, esteja baseada, muitas vezes, num acidente, na dor, na incapacidade de uma família ou de uma pessoa. Eu não quero ter essa responsabilidade. Eu vou buscar minha pizza porque, se eu me acidentar, é por minha conta e risco.

E não é justo para o Sistema Único de Saúde arcar com todas as despesas desses pacientes, que são muito caros. Por exemplo, um indivíduo com fratura exposta, se ele fizer o tratamento durante seis meses, representa um gasto de quase R\$ 300.000,00 em procedimentos, remédios, cirurgias etc. Isso sai do bolso de todos nós, então isso precisa ser revertido.

Peço desculpas pelo discurso indignado, de quem está na linha de ponta vendo os incapacitados e o que isso acarreta às pessoas e famílias, mas estou para dar o maior apoio a qualquer atividade, a qualquer ação, que realmente traga soluções para isso.

...hoje, em torno de 60% a 70% das pessoas que entraram no IOT ou que ficaram internados entre os mais graves estão relacionadas com os aplicativos de entrega. E se a gente for considerar, são indivíduos com menos tempo de experiência de direção, que estão há pouco tempo fazendo esse serviço de entrega e muitos deles fazem essas entregas como uma segunda tarefa, um “bico”.

Em 2015, 2016, menos de 20% dos pacientes internados no HC eram por acidente de moto. E hoje voltou a ser 80% com os aplicativos batendo o recorde.”

Confirmando essa situação, na mesma audiência pública o Sr. Marcos Cardoso Alves, um entregador, afirmou:

“A gente, que é um motoboy, que entra com o nosso corpo, nossa mente. Porque se a sua mente não estiver bem, como você vai fazer a entrega? Com a mente perturbada vem o estresse, junta o cansaço, as preocupações. Você quer dar o melhor para a sua família. Vou além, não quero dar uma de coitado, mas na madrugada, há mais ou menos dois meses, nós ajudamos um companheiro. Ele estava sentado na moto e a sua perna, vocês precisavam ver. Só de lembrar a cena dá vontade de chorar. A perna dele, irmão, estava muito inchada. Eu falei para ele: Mano, você não tem condição de trabalhar, irmão. Ele olhou e falou: Marcão, meu irmão, eu tenho de levar o ganha pão para a minha família. A gente conseguiu colocar o mantimento na bolsa dele, subiu e foi embora. A madrugada toda ele estava trabalhando dessa maneira.

Eu desafio a qualquer um aqui. Não sei quantos estão fazendo ainda. Se você ficar na madrugada vai ver o cara trabalhando dessa maneira. Porque, como foi falado, a coluna do cara dói tanto que queima. Ele acha que está esquentando, mas não é, gente. É o físico dele. Acaba atingindo a coluna, as pernas, a mente do cara. Aí eu falo para você: será que, realmente, o aplicativo está preocupado com a saúde do trabalhador?”

Na mesma audiência pública realizada em 15/09/2022, o então Diretor de Vigilância Sanitária da COVISA afirmou que há uma subnotificação dos casos, fazendo com que diversos casos de acidentes de trabalho sejam notificados como acidentes de trânsito comum:

“...hoje há uma subnotificação, principalmente no que se refere a acidente de moto e bicicleta, que são “lincados” a trabalho, porque geralmente os profissionais de aplicativo não são contratados, não têm um vínculo profissional. Então, geralmente, quando se vai citar os dados na notificação, no atendimento, acaba como acidente de trânsito comum, não “lincado” a trabalho...”

A Sra. Cecília Martins, socióloga especialista em saúde do trabalhador e em sociopsicologia, também confirma a existência de subnotificação nos acidentes de trabalho:

“Eu vou dar um número bruto, geral. Juntando 2019, 2020, 2021 e 2022, o total de acidentes de trânsito com bicicleta e motocicleta foi de 14 mil, 453 no Município de São Paulo – quase 15 mil acidentes. Com bicicleta, 2 mil e 200 e... quase 2 mil e 300; com motocicleta, foram 12 mil. E isso até porque a velocidade é maior, tem uma série de coisas aí. Então, no total, quase 15 mil. Aumentou bastante em 2020, quando estávamos no auge da pandemia. E, desses acidentes de trânsito, em quatro anos, 914 foram notificados no Sinan como acidentes envolvendo motocicletas. Agora eu faço a seguinte pergunta para a Vereadora e

para vocês, uma vez que, de quase 15 mil acidentes, em quatro anos, apenas 917 foram notificados como acidentes de trabalho. Vocês, que vivem no dia a dia, concordam com isso? Essa é uma primeira pergunta. Será que esse número não está subnotificado? Segundo dado que a doutora colocou, 80% dos leitos são ocupados por traumas relacionados ao trabalho. Então esses números não batem. Isso são acidentes de forma geral. Vamos agora falar das mortes. Mortes por acidente de trânsito entre residência na cidade de São Paulo, nesses anos que eu falei: 834. Isso inclui bicicleta e motocicleta. Desses 834, apenas 99 foram considerados acidentes de trabalho. Ai volta a pergunta: para que notificar, se não temos direito à nada? Se não notificar, esses números vão continuar assim.”

A subnotificação relatada pelos profissionais da saúde supracitados pode ser um dos motivos que justificam o baixo número de acidentes apresentados pelo iFood no curso desta CPI. De acordo com a empresa (ofício 124/2021), entre março de 2020 e setembro de 2021, foram registradas onze mortes de entregadores em São Paulo. Durante o mesmo período, foram registrados 261 casos de invalidez permanente ou total. Esses dados são informados pela seguradora responsável pela abertura e condução dos sinistros, portanto, são grandes os indícios de que não correspondem à totalidade observada no dia-a-dia dos entregadores.

Também esteve presente na respectiva audiência pública o Sr. Áquilla dos Anjos Couto, médico especialista em medicina de trânsito e colaborador na Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Abramet, no setor de departamento científico, que destaca a pressa como um dos motivos que geram maior número de acidentes fatais:

“No Brasil, tivemos essa queda, de 2011, que é o início da década de trânsito, até 2018, no setor óbito em motocicleta. Então, no primeiro gráfico eu mostro sempre o sinistro em geral e, embaixo, sempre o público motocicleta, tá? O motocicleta infelizmente não teve a mesma queda que o público em geral. Teve, na verdade, um aumento de 1.800 casos até 2018.

O perfil da vítima, então, é masculino, 89%, na idade entre 20 a 39 anos; e o tipo principal de colisão com automóvel. São os tipos principais que levam à mortalidade ou vítimas fatais.

Então, gostaria de concluir a minha fala, de que na nossa análise da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, é muito importante destacar a parte da velocidade. Essa cultura de pressa da nossa sociedade em geral, sempre tem pressa, sempre está com pressa, isso aumenta o número das velocidades e velocidade é o principal fator de risco para a gravidade do sinistro de trânsito.”

Diante do conteúdo probatório apresentado, fica evidente que o aumento do número de motofretistas gera também o aumento de acidentes de trânsito provocados por esse meio de transporte. Contudo, o fato de não haver vínculo trabalhista entre aplicativo e motorista provoca uma subnotificação dos casos de acidente de trabalho, dado que muitas vezes são notificados como acidentes comuns.

Os acidentes envolvendo motofretistas também parecem estar relacionados ao incentivo das plataformas - notadamente, o iFood - em “premiar” os entregadores que realizam entregas em momentos de maior risco à sua saúde, como em dias de chuva e alagamentos na cidade de São Paulo. Dado que a maioria dos entregadores têm no aplicativo sua principal fonte de subsistência, esses motoristas tendem a colocar sua vida em risco para ganhar maiores valores.

Os aplicativos não oferecem sistema de assistência à saúde dos motoristas, de modo que os acidentes envolvendo motofretistas também tendem a onerar o Sistema Único de Saúde. Portanto, o iFood vem lucrando não apenas com base na exploração dos motofretistas, como também através da exploração dos serviços públicos. Com isso, quem perde é toda a sociedade paulista.

IV - ASPECTOS FÍSICOS E PSICOLÓGICOS

Para além dos riscos de acidente no trânsito, há diversos outros problemas à saúde gerados pelo trabalho intenso e desgastante dos motofretistas. O trabalho de entrega de pequenas cargas através dos aplicativos gera consequências físicas e psíquicas, conforme demonstra o relato da entregadora Juliana Iemanjara, em audiência pública realizada no dia 15.09.2022 no curso desta CPI:

“Além de a gente falar da segurança, tem também, quando a gente fala da parte da saúde, todos os problemas de saúde que todos os motoqueiros acabam tendo nesse decorrer desse trabalho que a gente faz. Porque tem a poluição, afeta a nossa saúde. Tem a forma que você pilota, o tempo que você fica em cima de uma moto trabalhando para fazer entrega afeta a sua coluna. Então com o tempo você começa a ter alguns outros problemas.”

Em reportagem sobre a saúde dos trabalhadores de aplicativo no Rio de Janeiro, a Revista Veja apurou que há uma série de problemas desencadeados por essa profissão. Os entregadores ficam expostos a jornadas desgastantes de cerca de 13 horas diárias, com pequenas pausas entre 3 ou 4 horas de trabalho. Médicos alertam para a maior incidência de problemas renais entre esses trabalhadores, devido à falta de hidratação durante o período de trabalho.⁷

Pesquisa elaborada por Nascimento e Borges (2022)⁸ alerta que o elevado tempo de trabalho desses trabalhadores faz com que estejam predispostos a maior adoecimento mental, dado que lhes falta tempo e recursos - considerando o baixo valor pago pelos aplicativos - para passar tempo com a família e realizarem atividades de lazer. Conforme apresenta a reportagem da Veja Rio, embora o número de entregas tenha aumentado, os aplicativos diminuíram as taxas de lucro, fazendo com que o maior tempo trabalhado não necessariamente se reverta em maiores lucros.

Importante mencionar que entregadores também estão sujeitos a serem vítimas de ataques racistas, o que causa, sem dúvidas, consequências psicológicas. Pesquisa de

⁷ Veja Rio. **A saúde dos entregadores de aplicativos no Rio.** Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=dvvMmSYZEBs> acesso em 01.12.2022.

⁸ NASCIMENTO, Vitor Almeida de; BORGES, Silvana Maia. A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E A SAÚDE MENTAL DOS TRABALHADORES POR APLICATIVO. In. **Disciplinarum Scientia**. Série: Ciências Humanas, Santa Maria, v. 23, n. 1, p. 133-157, 2022. Disponível em <https://periodicos.ufn.edu.br/index.php/disciplinarumCH/article/view/4065/pdf> acesso em 29.11.2022.

Rodrigues, Moreira e Lucca (2021)⁹ confirma que 95% dos entregadores de aplicativo são homens negros (pretos ou pardos), com média de idade de 25 anos. Os aplicativos não parecem ter uma política efetiva de combate à discriminação de seus funcionários, e são diversos os casos de discriminação a que esses trabalhadores são acometidos.

Em agosto de 2020, na cidade de Valinhos-SP, um homem xingou um entregador de “lixo” e proferiu diversos termos racistas contra ele, afirmando que o entregador supostamente teria “inveja” de pessoas de pele branca¹⁰. Em janeiro de 2021, em Goiânia-GO, um cliente avaliou mal um estabelecimento, alegando ter se incomodado pelo fato de o entregador do pedido ser um homem negro. O entregador, um homem de 41 anos, afirmou ter ficado bastante abalado emocionalmente após ser maltratado e receber uma avaliação por sua cor¹¹. Em março de 2022, um cliente da mesma cidade pediu que uma loja de confeitaria enviasse um entregador branco, afirmando que não gostava de negros nem de pardos¹². Estes são apenas alguns dos casos paradigmáticos divulgados na mídia. É provável que a realidade seja ainda mais cruel e marcada por ataques discriminatórios não notificados.

Rodrigues, Moreira e Lucca (2021) apontam a importância do estudo da saúde psíquica destes trabalhadores, dado que a incidência de transtornos mentais comuns aumenta os riscos de acidentes e a rotina degradante a que estão expostos aumenta a incidência desses transtornos, conforme se lê:

Compreender a organização do trabalho e os fatores psicossociais destes trabalhadores é essencial, considerando-se que motociclistas com transtornos mentais comuns (TMC) apresentam até 48% mais chances de se acidentarem. A situação de precarização e de estresse crônico aos quais estes trabalhadores estão submetidos contribui para o desencadeamento de transtornos mentais, tais

⁹ RODRIGUES, Nara; MOREIRA, Amanda; LUCCA, Sergio. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. In. **Cad. Saúde Pública**, 2021; 37(11). Disponível em <https://www.scielo.org/article/csp/2021.v37n11/e00246620/>, acesso em 29.11.2022.

¹⁰ CANOFRE, Fernanda. **Entregador é chamado de lixo e é alvo de racismo em SP**. Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/08/entregador-e-chamado-de-lixo-e-sofre-racismo-de-cliente-no-interior-de-sao-paulo.shtml> acesso em 01.12.2022.

¹¹ RODRIGUES, Guilherme. **Cliente reclama de ‘entregador negro’ após fazer pedido em aplicativo e causa protesto em Goiânia**. Disponível em <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2022/01/21/cliente-reclama-de-entrega-de-lanche-em-aplicativo-pelo-fato-de-o-entregador-ser-negro-em-goiania.ghtml> acesso em 01.12.2022.

¹² MARTINS, Vanessa. **Empresária se indigna com pedido racista de cliente por aplicativo: ‘Mandem entregador branco, não gosto de pretos nem pardos’**. Disponível em <https://g1.globo.com/go/goias/noticia/2022/03/05/empresaria-se-indigna-com-pedido-racista-de-cliente-por-aplicativo-mandem-entregador-branco-nao-gosto-de-pretos-nem-pardos.ghtml> acesso em 01.12.2022.

*como síndrome de burnout, depressão, transtornos de ansiedade, consumo abusivo de álcool e outras substâncias psicoativas.*¹³

Em depoimento na audiência do dia 15.09.2022, a Srs. Julia Maria D'Andréa, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas, colocou que os trabalhadores de entrega por aplicativo estão sujeitos a estresse causado pelo barulho e pelo ritmo de trabalho, bem como apresenta a problemática do uso de mochilas (bags) de diferentes tamanhos, que podem causar diversos problemas de coluna a esses trabalhadores.

O peso das mochilas de entrega pode causar diversos problemas, como “dores musculares (conhecidas como lombalgias), incômodo na coluna, e, em casos mais graves, até problema de hérnia e degenerações”. Os riscos aumentam quanto mais tempo os trabalhadores permanecem trabalhando e especialistas alertam que o modo correto de realizar as entregas seria através de caixa de transportes acoplada à motocicleta¹⁴. Contudo, em diversos aplicativos - como Rappi e iFood - as bags são o modo mais comum de armazenamento das entregas.

V- PRECARIIDADE E FALTA DE ESTRUTURA e FATORES ERGONÔMICOS

(EM ELABORAÇÃO)

VI - SAÚDE - COVID-19 E MULHERES CONDUTORAS

(EM ELABORAÇÃO)

VII- DAS ATIVIDADES DE SABOTAGEM (ANTI-SINDICAL) DO MOVIMENTO DOS ENTREGADORES

Durante as atividades da Comissão Parlamentar de Inquérito chegou ao conhecimento dos Nobres Vereadores a possível interferência da empresa de Ifood.com Agência de restaurantes online S.A em um movimento dos trabalhadores motofretistas contratando empresas de publicidade para infiltrar no movimento grevista , inverter a pauta de reivindicações e “limpar” a imagem da empresa que estaria “suja” diante das paralisações provocadas pelos entregadores.

¹³ RODRIGUES, Nara; MOREIRA, Amanda; LUCCA, Sergio. O presente e o futuro do trabalho precarizado dos trabalhadores por aplicativo. In. **Cad. Saúde Pública**, 2021; 37(11), p. 7. Disponível em <https://www.scielosp.org/article/csp/2021.v37n11/e00246620/>, acesso em 29.11.2022.

¹⁴ CAMPOLINA, Aline. **Médico faz alerta aos entregadores por aplicativos para sérios problemas na coluna**. Disponível em <https://www.itatiaia.com.br/noticia/medico-faz-um-alerta-aos-entregadores-por-apl> acesso em 02.12.2022.

Diante dos fatos que vieram à tona com a reportagem jornalística da Agência Pública, os vereadores da CPI aprovaram o convite para que as empresas de publicidade, que foram contratadas pela empresa Ifood viessem até a CPI para depor e explicar o ocorrido.

A empresa Benjamim Comunicação Ltda, através de seu representante, Sr. Luiz Flávio Guimarães Marques legal veio à CPI, leram uma carta de explicações e mantiveram o restante das indagações dos vereadores em SILÊNCIO, acobertados por uma Habeas Corpus.

Já a empresa Locomotiva Consultoria, Marketing e Negócios Emergentes Ltda (Instituto Locomotiva) veio depor nesta CPI através do seu representante legal Sr. Renato de Oliveira Meirelles, prestou esclarecimentos e respondeu as perguntas feitas pelos vereadores.

Também fora convidada a empresa agência de publicidade Social QI - Empresa de Inteligência Digital, ...

O fato é que no dia 16 de abril de 2021 funcionários de uma dessas empresas contratadas pela Ifood ou servindo os interesses dela, distribuía adesivos aos entregadores - motofretistas, passando-se por entregador, assim o trabalho jornalístico da Agência Pública publicou em <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>.

A presença do funcionário teria como objetivo implantar a pauta da vacinação prioritária para motofretistas, como uma estratégia de esvaziamento da narrativa de greve/paralisação da categoria. Assim, essas mesmas empresas (agência de publicidade) criaram sete dias antes (09/04/2021) uma petição online “cavando” uma pauta divergente dos trabalhadores de aplicativo:

https://secure.avaaz.org/community_petitions/po/augusto_cesar_do_carmo_motofretista_e_linha_de_frente_vacina_ia/?ekJVhesb&utm_source=sharetools&utm_medium=email&utm_campaign=petition-1201539-motofretista_e_linha_d_e_frente_vacina_ia&utm_term=JVhesb%2Bpo

Conjuntamente foram disseminados posts e comentários de usuários falsos (@MiiFerreira6, @EdmarSa62856378, @Claudio94887053, @MotocaSincerao, @VickSan71574301 e @HenriAlcantara2) também criados por essas empresas (agências de publicidades), conforme apurou Agência Pública.

Vejamos o que informa a matéria jornalística escrita por Clarissa Lery em 04 de abril de 2022:

*“A situação, descreve uma das fontes que afirma ter trabalhado nas campanhas contratadas pelo iFood, “**é o que chamam de marketing 4.0**”. “Você posta memes, piadas e vídeos que promovem uma marca ou ideia, mas sem mostrar quem está por trás. Sem assinar”, explica. “É aquele tipo de conteúdo que te deixa em dúvida: você não sabe se foi um meme, uma coisa que surgiu na internet ou se teve alguém por trás”.*

Segundo os relatos, o **objetivo da publicidade não assinada era disseminar ideias e opiniões em um formato que imitasse a forma dos entregadores de se comunicarem, simulando que as postagens e narrativas vinham de verdadeiros entregadores.**”

(grifos nossos)

A página no facebook "Não Breca Meu Trampo" (<https://www.facebook.com/naobrecameutrampo/>) foi criada em 09/07/2020 para ser o "LADO B", nove dias após uma grande greve de entregadores realizada dia 01/07/2020 (<https://www.uol.com.br/tilt/album/2020/07/01/greve-dos-entregadores-em-todo-o-brasil.htm?foto=1>). E a última publicação dessa pagina fake foi dia 01/07/2021. Nítida finalidade de ser antissindical, de ser criada para sabotagem do movimento grevista dos trabalhadores - motofretistas.

Por fim, em vídeo publicado também na matéria da Agência Pública mostra publicitários da Benjamim Comunicação falando da criação da página. Adriana Souza, sócia da agência, rememora no vídeo durante uma reunião no dia 07 de julho de 2021: "A gente, quando fez essa página, tinha uma situação emergencial para resolver". E afirma: "O próprio manifesto da Não Breca (Meu Trampo) é um pouco mais aberto. A gente, quando fez, não queria uma identificação tão rápida".

No vídeo, coordenadores da empresa Benjamim Comunicação Ltda avaliam a incidência da página "Não Breca Meu Trampo" mencionam que a fanpage "cumpriu uma missão". Na análise dos publicitários, a narrativa disseminada pela página teria sido responsável por enfraquecer a liderança de Paulo Roberto da Silva Lima, o "Galo", líder do Movimento dos Entregadores Antifascistas.

Corroborando a Agência Pública apresentou documento em que a empresa Ifood contrata serviços com estratégia para o "lado B", documento esse que seria utilizado como guia pelas agências de publicidade. Vejamos na Íntegra seu conteúdo:

"BRIEFING – LADO B IFOOD MARCO REGULATÓRIO Introdução: *Toda vez que trabalhamos com o iFood criamos estratégias para o "LADO B". Essas estratégias tem como objetivo criar um leve rumor nas redes sociais sobre o assunto que queremos abordar no momento, no caso agora: MARCO REGULATÓRIO. **Então usamos Páginas de Facebook, Perfis do Instagram, Perfis de Twitter, Perfis de Facebook, criados por nós para gerar esses rumores.** Como? Comentamos em publicações que falam do assunto, vamos em perfis que abordam o assunto e comentamos de forma indireta que algumas empresas estão se mexendo para que o MRP de fato aconteça, depende do está sendo abordado referente ao assunto, negativo ou positivo, **mas NUNCA assinado como iFood para que ninguém desconfie.** Podemos postar falando sobre a Coca-Cola e Rappi por exemplo que já estão se mexendo, de vez em*

quando podemos sim falar do iFood, mas jamais deixar claro que nós trabalhamos para eles. Objetivo : • Criação de estratégia focada no LADO B. O que vamos fazer para levantar esse assunto nas redes? Como que a gente discutira o MRP dentro das redes sem ter que assinar como iFood? • Devemos ir atrás de micro influenciadores, nano influenciadores. • Falar que esses entregadores, devem ser valorizados. DEADLINE: 18/08 – 15HRS”

(grifos nossos)

Na 27ª Reunião Ordinária da CPI, no dia 02/08/2022 compareceu em nome da Empresa Benjamin Comunicação Ltda, o Sr. Luiz Flávio Guimarães Marques que leu a seguinte carta em depoimento, negando-se a responder qualquer pergunta.

“Em 2020, a Benjamin **foi chamada pelo iFood** para ajudar a empresa a entender as principais demandas de seus stakeholders, restaurantes e entregadores. Havia, naquele momento de pandemia, **uma série de reivindicações dos entregadores**, que chegavam de maneira desorganizada pelos seus canais de atendimento que **destoavam da avaliação positiva que a empresa dispunha em suas pesquisas internas**.

...foram construídas páginas de comunidades, com o objetivo de receber comentários dos entregadores e entender o que eles pensavam, o que queriam, e, principalmente, o que o iFood deveria fazer para atendê-los.

... a nossa agência Benjamin passou a identificar os principais assuntos que eram tratados nos ambientes dos entregadores, acompanhar as suas postagens, suas reclamações e elogios, da maneira mais orgânica possível, ou seja, muito perto do da sua realidade. **As publicações, na sua totalidade, vieram dos próprios entregadores, de materiais produzidos voluntariamente por eles, republicados**, portanto, com o objetivo de identificar as suas reivindicações mais expressivas e verdadeiras.”

(Grifos nossos)

Da carta lida em reunião da CPI, conclui-se as seguintes confissões; a) Foi contrata pela empresa Ifood por conta das reivindicações dos entregadores; b) que a preocupação estava numa avaliação não positiva da empresa Ifood; c) que foram construídas páginas de comunidades; d) que as publicações eram reproduzidas pelos entregadores.

Quanto à missão da empresa Benjamin Comunicação Ltda de melhorar a imagem da empresa Ifood diante dos acontecimentos (movimento de paralisação dos entregadores) não restam dúvidas, bem como não restou dúvida que o objetivo do contrato era mudar as reivindicações dos trabalhadores - entregadores - motofretistas. Por fim, confirmaram que para isso construíram páginas de comunidade, não apresentaram quais páginas, mas a matéria jornalista apresentou quais foram essas páginas bem como aqui consta os nomes dos perfil

falsos e publicações muito bem elaboradas, em que a empresa Benjamin em carta chama de “publicações que vieram dos próprios entregadores”, **mas na verdade tratou-se de uma operação fake news contra a organização dos trabalhores - entregadores/motofretistas.**

Na 27ª Reunião Ordinária da CPI, no dia 02/08/2022, a Vereadora Luana Alves perguntou quanto à existência de perfis falsos de entregadores criados pela empresa Benjamin para comentar nas páginas, o representante da empresa permaneceu em silêncio.

Apresentado o vídeo de empresas de agências de publicidade contratadas pela empresa Ifood, a Vereadora Luana Alves em seguida perguntou se a voz do vídeo é de Daniel Braga (conforme há relatos na matéria jornalística da Agência de Pública), o representante da empresa Benjamin nada respondeu, mentendo-se em silêncio. No vídeo, representantes dessas empresas contratadas pela empresa Ifood afirmam: “nós matamos o Galo”, referindo-se ao Sr. Paulo Roberto Lima, ex-entregador da empresa Ifood, também articulador do movimento de paralisação dos entregadores/motofretistas.

Em seguida a Vereadora Luana Alves afirmou:

“É nítido que a fala “nós matamos o Galo” significa que foi feito um trabalho planejado, pensado, de uma tentativa de um “assassinato de reputação”. É isso que a gente acabou de ver aqui, e me parece que a voz é a voz de alguém ou da Social QI ou da Benjamin. E não me surpreende que os senhores não queiram responder absolutamente nada.”

Na carta lida pela empresa Benjamin é nítida a contradição, ora seria uma consulta social sobre a opinião dos entregadores em relação ao Ifood, depois confirma que o trabalho era de gestão de crise, ou seja, tinha a função de melhorar a imagem do ifood, e em vídeo aparece comemorando o “cancelamento” de uma liderança dos entregadores que tem opiniões divergentes daquelas esperada pela Ifood.

Em depoimento 09/08/2022 o representante do Instituto Locomotiva Sr. Renato Meirelles afirmou que prestou serviço para o Ifood com a finalidade de pesquisa de mercado e com isso *“tenta avaliar as condições em que eles trabalham, e a opinião que esses entregadores têm com relação às suas expectativas de vida, algumas vezes com a empresa (Ifood), seu grau de satisfação com o trabalho que desenvolvem”*;

O trabalho dessas empresas de comunicação contratadas pela iFood foi um trabalho, de fato, que não gerou nenhum ganho para os entregadores, e é um trabalho, na prática, de tentar impedir avanços para essa categoria, de mudar a opinião pública sobre a empresa, de sabotagem ou de entrismo ou de prática antissindical sobre os entregadores. Restou comprovado que a postura das empresas junto à CPI foi de absoluto desprezo, em uma postura negativa, de autopreservação, uma postura de zero colaboração com o interesse público, por óbvio escondendo o trabalho sujo realizado em favor da Ifood e contra a Cidade.

Constituem condutas antissindicais quaisquer práticas que violem as liberdades sindicais estabelecidas pela Constituição Federal (arts. 8.º, 9.º e 37, VI e VII), as consagradas nas Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil, as orientações do Comitê de Liberdade Sindical da OIT e as que impliquem cerceamento ou retaliação, direta ou indiretamente, à atividade sindical legítima (CONALIS, Diretriz n. 1). Oscar Ermida Uriarte (1989, p.17) define atos antissindicais como:

“[...] qualquer ato que prejudique indevidamente o trabalhador ou as organizações sindicais no exercício da atividade sindical ou a causa desta ou que lhe negue injustificadamente as facilidades ou prerrogativas necessárias para o normal desenvolvimento da ação coletiva”.

Classifica-se como atos antissindicais, portanto, todo e qualquer ato de discriminação de natureza sindical ou que tenha por finalidade prejudicar, dificultar ou impedir de algum modo a organização, a administração, a ação sindical, o direito de sindicalização e a **negociação coletiva, seja ela praticada pelo Estado, pelos empregadores ou por terceiros. Constatada a conduta antissindical, são nulos os atos dela decorrentes (CC, arts. 166/184)**, acarretando a invalidade do ato, sua reparação e a responsabilização de quem lhe deu causa, bem como seu adequado refazimento quando possível e necessário, sem prejuízo de tutelas inibitórias. Igualmente, as condutas antissindicais podem gerar danos passíveis de reparação individual e coletiva.

Nesse sentido, defende-se a importância de definição dos atos antissindicais, devendo-se considerar a omissão do legislador infraconstitucional em proceder tal tipificação, especialmente quando a relação de trabalho não está tipificada, mas pelos fatos de organização, movimentos de paralisação são geradores de direitos em que uma empresa tenta sabotar.

Assim, baseada no valor social do trabalho e na dignidade humana, o legislador constitucional de 1988 tutela a liberdade sindical, a **negociação coletiva** e estabelece como objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, dentre outros, a promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (CF, artigos 1.º, III e IV, 3.º, IV, e 8.º). Com os mesmos fundamentos, a Lei n. 9.029/1995, artigo 1.º, veda a adoção de qualquer prática discriminatória e limitativa para efeito de acesso à relação de emprego, ou a sua manutenção, por motivo de sexo, origem, raça, cor, estado civil, situação familiar ou idade, ressalvadas, nesse caso, as hipóteses de proteção ao menor previstas na própria Constituição Federal.

No rol de direitos que integram a liberdade sindical e a negociação coletiva, a greve figura como direito fundamental assegurado pela Constituição Federal, cujo texto estabelece caber aos trabalhadores a análise da conveniência e oportunidade de sua deflagração (CF, art. 9º). Não cabe, portanto, cerceamento pela lei, pelo Judiciário, tampouco pelo empregador. A limitação indevida do livre exercício do direito de greve, além de inconstitucional, constitui grave retrocesso social. **Embora, em si, a greve seja por excelência um direito de exercício**

coletivo, a sua repressão atinge não só as entidades sindicais, mas, particularmente, os trabalhadores individualmente considerados. Nesse sentido, é vedado ao empregador adotar meios para constranger o empregado ao comparecimento ao trabalho, bem como capazes de frustrar a divulgação do movimento grevista (Lei n. 7.783/1989, artigo 6º, § 2.º).

Nesse entendimento há jurisprudência:

GREVE. [...] PRÁTICA DE CONDUTAS ANTISSINDICAIS. VIOLAÇÃO AO DIREITO DE GREVE. I - A greve é direito social expressamente previsto na Carta Maior, em seu artigo 9º. Trata-se, portanto, de meio de autotutela, utilizado pelos trabalhadores, através do ser coletivo por eles constituído, o sindicato profissional, único modo de igualar a relação jurídica mantida com o empregador, aptos naturalmente a produzirem atos coletivos. Assim, é por excelência o modo de expressão dos trabalhadores, mecanismo necessário para que a democracia atinja às relações de trabalho. II- Nesse sentido, ao empregador não é dado impedir ou utilizar de meios que dificultem ou impeçam o exercício de tal direito, garantido constitucionalmente. DANO MORAL COLETIVO. CARACTERIZAÇÃO. I - No caso de direitos individuais homogêneos, a conduta ilícita do empregador além de ser apta a gerar o dano moral individual, também pode repercutir não somente sobre os trabalhadores diretamente envolvidos, mas sobre toda a coletividade. II- No caso em apreço, mostrou-se cabível a indenização por danos morais coletivos, eis que a conduta 64 da reclamada, de práticas antissindicais, acarreta dano a toda a sociedade. III- Nesse contexto, afigura-se pertinente a imposição da indenização postulada pelo Ministério Público, com fins repressivo e pedagógico, em favor do FAT Fundo de Amparo ao Trabalhador.” (PROCESSO: 0000891-59.2011.5.01.0203 ACP, 3ª Turma do TRT da 1ª Região, Relator Juiz Convocado Leonardo Dias Borges, julgado em 15 de janeiro de 2014)

Referências bibliográficas:

ANDRADE, Iris Soier do Nascimento; LOURDES, Isabela Árabe Figueiró de. Liberdade Sindical, As Práticas Antissindicais e a Jurisprudência. Disponível em: <https://www.unaerp.br/documentos/3395-rci-liberdade-sindical-as-praticas-antissindicais-e-a-jurisprudencia-06-2019/file>. Acesso em: 18 jun. 2020.

BARBATO, Maria Rosari; PEREIRA, Flávia Souza Máximo. Proteção em Face de Condutas Anti-Sindicais: A ausência de uma legislação sistemática protetiva e os novos ataques ao Direito Fundamental à liberdade sindical. Disponível em: <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=9a49a25d845a483f>. Acesso em: 18 ago. 2020.

Dados divergentes

Ifood:

Locomotiva: “Segundo a mesma pesquisa do perfil do entregador, a maioria dos entregadores, 61% trabalham sete dias, por semana, para o aplicativo. O levantamento aponta ainda que 47% trabalham mais de 10 horas diárias, 17% passam mais de 12 horas fazendo entregas. A margem de erro declarada é de 2,5 percentuais.” confirmada pelo representante
Em depoimento 09/08/2022 o representante da Locomotiva Sr. Renato Meirelles

Luana Alves: Então o iFood veio aqui e falou que a maioria usava como complemento de renda. E o que a pesquisa interna da Locomotiva mostra aqui é que isso não é verdade. A maioria tem como única fonte de renda e uma parte considerável trabalha mais de 12 horas, por dia, em cima de um veículo para fazer entrega no viário da cidade de São Paulo se acidentando, estando vulnerável e ficando numa situação absolutamente precária.