

# UBER E A GESTÃO EMPRESARIAL: DESAFIOS E IMPACTOS NA REGIÃO METROPOLITANA DE RIBEIRÃO PRETO

Gabriel Rodrigues Antonio <sup>1</sup>

Melissa Lucaroni Iuker <sup>1</sup>

Sara Juliet Ferreira Camargo <sup>1</sup>

Marcia Freitas Abad Gonzaga <sup>2</sup>

**RESUMO:** Recentemente, a plataforma Uber adveio como uma nova opção de meio de transporte e ocasionou severas transformações no tráfego urbano em Ribeirão Preto, trazendo mais possibilidades para o deslocamento da população, e demonstrando ser de alta relevância para a mesma. Este trabalho analisa o modelo de negócios da Uber e seu impacto no transporte urbano da região metropolitana de Ribeirão Preto. A pesquisa, de natureza qualitativa, reuniu opiniões de usuários e motoristas, revelando que o ecossistema de transporte compartilhado representa uma alternativa promissora para a sustentabilidade e acessibilidade na mobilidade urbana. Contudo, os dados evidenciam fragilidades relacionadas à segurança e à desigualdade social, indicando a necessidade de políticas e estratégias que equilibrem inovação tecnológica e responsabilidade social.

**Palavras-chaves:** Economia compartilhada; Inovação tecnológica; Desenvolvimento sustentável; mobilidade.

## 1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem se consolidado como um dos grandes desafios das cidades contemporâneas, especialmente em regiões metropolitanas que vivenciam crescimento acelerado e aumento da demanda por transporte público de qualidade. Segundo Vasconcellos (2012), os problemas de mobilidade afetam diretamente a qualidade de vida da população e a eficiência dos centros urbanos, tornando-se um tema central nas agendas de planejamento e gestão pública. Neste cenário, surgem

<sup>1</sup> Graduando do curso de Gestão Empresarial da Fatec São Paulo -GemP EaD

<sup>2</sup> Professor do curso de Gestão Empresarial da Fatec São Paulo -GemP EaD

alternativas fundamentadas em inovações tecnológicas e novos modelos de negócios que buscam suprir as lacunas deixadas pelos sistemas tradicionais.

Entre essas inovações, destaca-se o modelo de negócios da Uber, uma plataforma digital de transporte que opera com base na economia compartilhada. De acordo com Botsman e Rogers (2011), a economia compartilhada representa um novo paradigma de consumo e prestação de serviços, no qual o acesso substitui a posse, promovendo o uso otimizado de recursos subutilizados, como veículos particulares. O modelo da Uber se insere nesse contexto ao conectar, via tecnologia, motoristas parceiros e usuários, oferecendo uma alternativa flexível, escalável e centrada na demanda.

A Região Metropolitana de Ribeirão Preto, localizada no interior do estado de São Paulo, apresenta características socioeconômicas diversas e enfrenta desafios significativos relacionados ao transporte urbano, como altos custos, deficiências na cobertura do transporte coletivo, questões de acessibilidade e segurança. Nesse contexto, a presença de plataformas como a Uber pode representar uma oportunidade de reconfiguração da mobilidade, desde que sejam avaliados seus impactos sob os aspectos da inovação tecnológica, da sustentabilidade e do desenvolvimento local (Geels, 2005; Banister, 2008).

A proposta deste trabalho é analisar o impacto do modelo de negócios da Uber na Região Metropolitana de Ribeirão Preto, com foco nas iniciativas que possam contribuir para a valorização e o desenvolvimento local, por meio da identificação de melhorias no transporte urbano que beneficiem diretamente a população. A análise será orientada pelos princípios da economia compartilhada, da inovação tecnológica e da sustentabilidade, compreendidos como eixos articuladores de soluções contemporâneas para os desafios da mobilidade (Teixeira, 2020).

Dessa forma, este estudo se justifica pela necessidade de compreender os efeitos das plataformas digitais de transporte sobre a realidade urbana local, especialmente no que diz respeito ao acesso, à equidade social e à eficiência do sistema de mobilidade. Além disso, contribui para o debate sobre o papel das tecnologias disruptivas na organização dos serviços urbanos e no fortalecimento da economia regional.

O estudo busca analisar como o modelo de negócios da Uber, dentro da lógica da economia compartilhada, pode contribuir para suprir essas demandas e promover a valorização e o desenvolvimento local. Propor melhorias no sistema de transporte urbano que gerem impacto positivo na qualidade de vida da população e fortaleçam a economia regional, com base nos dados obtidos.

## **2. REFERENCIAL TEÓRICO**

### **2.1 HISTÓRIA DA ECONOMIA COMPARTILHADA**

Segundo Geovanini (2020) a economia compartilhada foi um movimento que surgiu na evolução da sociedade, a partir da década de 1930, nos Estados Unidos da América, por conta da necessidade crescente da população, além do fato de esgotamento de recursos. Porém Lawrence Lessig, professor de Direito em Harvard, foi um dos primeiros a usar o termo economia compartilhada. O acadêmico comentou em 2008 que existem dois tipos de economia: a comercial e a compartilhada. Isto mostra que mesmo dois autores, tendo uma visão da economia em tempos diferentes, evidencia que a economia compartilhada continua evoluindo, devido às necessidades globais e o esgotamento cada vez mais crescente de recursos naturais.

Com o passar do tempo, mais estudos, e a intensificação das ações em redes sociais e plataformas que aderiram a este movimento, ele tomou uma força significativa. As empresas que aderiram tiveram um retorno financeiro significativo. Algumas maiores que empresas físicas, sendo uma delas a Uber. Dado que estas plataformas têm os seus serviços de forma online, basta que o consumidor final possua um celular com acesso à internet, para poder usufruir deles, podendo utilizá-los de forma fácil e ágil.

### **2.2 CRESCIMENTO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE**

Os aplicativos de transporte surgiram discretamente, mas foram rapidamente aceitos, em parte devido aos seus custos baixos (Filho, 2022). A Uber chegou ao Brasil em 2014, começando pelo Rio de Janeiro e logo se estabelecendo em São Paulo. Em 2024, a plataforma estimava possuir 125 milhões de usuários e 5 milhões de motoristas cadastrados globalmente (Uber, 2024).

Na Região Metropolitana de Ribeirão Preto, a economia compartilhada é forte, com serviços como Uber Moto, transporte de mercadorias e aluguel de bicicletas, além das plataformas 99 e RP Mobi (Uber, 2024). Para garantir a qualidade, a Uber exige que os veículos no interior de São Paulo tenham, no máximo, dez anos de uso, quatro portas e ar-condicionado. A plataforma moderna transformou aspectos insatisfatórios para clientes em 2013 (Antunes, 2013) em vantagens, oferecendo transparência sobre tempo de viagem, estimativa de preço, segurança e a opção de agendamento.

Apesar de oferecer flexibilidade, a economia compartilhada enfrenta críticas sobre a precarização do trabalho dos motoristas (Lima, Estadão Mobilidade, 2025). Classificados como autônomos, eles atuam em condições que se assemelham a relações de emprego, mas sem direitos trabalhistas como férias, 13º salário ou licença médica. A falta de vínculo empregatício os deixa vulneráveis em casos de acidentes ou doenças, sem respaldo legal ou financeiro.

A remuneração líquida dos motoristas, após descontos com combustível, manutenção e impostos, é frequentemente baixa, exigindo jornadas de trabalho excessivas. Em São Paulo, o motorista parceiro tem um lucro líquido médio de cerca de R\$3.701,00, trabalhando 60 horas semanais; no Rio de Janeiro, esse lucro cai para R\$3.211,00 em 54 horas semanais (Estadão Mobilidade, 2025). Tais jornadas aumentam os riscos de estresse, fadiga e doenças ocupacionais.

Diversas propostas legislativas buscam remediar essa situação (Câmara dos Deputados, 2025), como o PL 3.748/2020 (regime de trabalho sob demanda) e o PL 3.185/2021 (comunicação prévia de bloqueio). Mais recente, o PLP 12/2024, do Executivo, visa regular a relação de trabalho e incluir os motoristas na Previdência. Contudo, apesar do intenso debate, nenhuma dessas propostas foi aprovada e sancionada, deixando a categoria sem um arcabouço legal que garanta direitos e proteções sociais.

Conforme Jeremy Rifkin (citado por Bizawu, Neto e Demathe, 2019, p. 25), a "modelagem de competição, concorrência e aferimento de lucros excessivos não é o melhor caminho para a construção de uma sociedade justa e solidária". Entende-se a urgência de alterações que tornem este novo modelo econômico mais justo e vantajoso para todos os trabalhadores envolvidos.

## 2.3 INDICADORES DE ODS AFETADOS COM O CRESCIMENTO DA ECONOMIA COMPARTILHADA

A economia compartilhada, definida como o uso colaborativo de bens e serviços por meio de plataformas digitais, tem se mostrado um fenômeno capaz de impactar significativamente diversos indicadores dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). No que se refere ao ODS 8, que aborda trabalho decente e crescimento econômico, observa-se uma transformação nas relações laborais, marcada pela flexibilização do trabalho e pela criação de novas formas de emprego, muitas vezes informais. Essa dinâmica desafia os indicadores tradicionais de emprego formal e renda, uma vez que, embora a economia compartilhada promova o empreendedorismo e a inclusão econômica, também pode contribuir para a precarização do trabalho, afetando indicadores como a taxa de desemprego, a proporção de trabalhadores em atividades informais e a qualidade do emprego (Sundararajan, 2016; Codagnone et al., 2016).

No contexto do ODS 11, que visa cidades e comunidades sustentáveis, a economia compartilhada contribui para a otimização do uso de recursos urbanos, como transporte e moradia, influenciando positivamente indicadores relacionados à mobilidade urbana, uso eficiente do solo e redução de emissões. Plataformas de caronas e aluguel de espaços colaborativos reduzem a necessidade de posse individual, diminuindo o consumo excessivo e o impacto ambiental (Botsman & Rogers, 2010; Shaheen & Cohen, 2013). De maneira semelhante, o ODS 12, que trata do consumo e produção responsáveis, é diretamente afetado, pois a economia compartilhada estimula a reutilização e o compartilhamento de bens, reduzindo o desperdício e promovendo práticas sustentáveis. Isso se reflete em indicadores de geração de resíduos e consumo per capita, evidenciando uma mudança cultural em direção à sustentabilidade (Hamari et al., 2016; Frenken & Schor, 2017).

Adicionalmente, o ODS 9, relacionado à indústria, inovação e infraestrutura, é impulsionado pela economia compartilhada, que depende de tecnologias digitais e inovação para conectar usuários e ofertantes. Tal contexto impacta indicadores de acesso à internet, inovação tecnológica e desenvolvimento de infraestrutura digital, elementos essenciais para o funcionamento das plataformas colaborativas (Sundararajan, 2016; Zervas et al., 2017). Por fim, o ODS 10, que trata da redução

das desigualdades, pode ser influenciado pela economia compartilhada ao ampliar o acesso a serviços e oportunidades para populações marginalizadas. Contudo, há riscos associados à exclusão digital e desigualdade no acesso às plataformas, o que demanda atenção para garantir a inclusão social (Codagnone et al., 2016; Schor, 2014).

Dessa forma, o crescimento da economia compartilhada afeta múltiplos indicadores dos ODS, exigindo uma revisão dos métodos de mensuração para captar suas especificidades, especialmente no que tange à informalidade, sustentabilidade e inclusão social. A literatura científica enfatiza a necessidade de políticas públicas que integrem essas novas dinâmicas econômicas aos objetivos globais de desenvolvimento sustentável, assegurando que os benefícios sejam amplamente distribuídos e os riscos mitigados. Assim, a economia compartilhada pode constituir um vetor importante para o alcance dos ODS, desde que acompanhada de estratégias integradas e multidisciplinares que promovam a formalização do trabalho, a inclusão digital e a sustentabilidade ambiental (Frenken & Schor, 2017; Sundararajan, 2016).

### **3. METODOLOGIA**

O projeto descrito segue os princípios metodológicos propostos por Lakatos e Marconi (2003), que classificam a pesquisa científica em diferentes categorias conforme seus objetivos, procedimentos e fontes de informação.

De acordo com os autores, a pesquisa descritiva visa observar, registrar, analisar e correlacionar fatos ou fenômenos sem manipulá-los. Isso se aplica ao trabalho em questão, que tem como objetivo compreender a opinião, desejos e preferências dos moradores da região metropolitana de Ribeirão Preto. Ainda segundo Lakatos e Marconi, a pesquisa qualitativa está voltada para a compreensão mais aprofundada de comportamentos, opiniões e percepções dos sujeitos, o que também se alinha com a proposta deste estudo.

O uso de pesquisa de campo, com aplicação de formulários via Google Forms, é igualmente coerente com os métodos sugeridos pelos autores. Eles definem pesquisa de campo como aquela que “é realizada no local onde ocorre ou ocorreu um

fenômeno, ou que dispõe de elementos para explicá-lo” (Lakatos; Marconi, 2003, p. 187). A escolha de utilizar as redes sociais e WhatsApp para a distribuição da pesquisa representa um recurso atual e eficaz para alcançar o público-alvo, especialmente em estudos com enfoque populacional. A pesquisa de campo, aplicada por meio de um formulário online (Google Forms) com perguntas objetivas e perfil dos participantes, também segue as orientações de Gil (2008), que destaca a importância de coletar dados diretamente com os sujeitos estudados. A inclusão do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) atende aos princípios éticos da pesquisa. A pesquisa foi aplicada no ambiente acadêmico da faculdade, com a participação de alunos e professores, usuários e não da plataforma Uber. O objetivo de adotar esse público mais amplo foi obter uma visão abrangente sobre os possíveis usuários e compreender melhor seus hábitos e relação ao uso do aplicativo.

Na pesquisa também foram ouvidos motoristas parceiros da plataforma. Suas opiniões foram coletadas por meio de um formulário online com perguntas objetivas, este foi distribuído de forma online e por indicações de colegas de trabalho. Estes motoristas atuam na região metropolitana de Ribeirão Preto, contribuindo com percepções valiosas sobre o funcionamento na prática.

O instrumento de coleta utilizado foram dois questionários com perguntas objetivas de múltipla escolha, através da plataforma Forms, onde segue as diretrizes metodológicas apresentadas por Lakatos e Marconi, que destacam que questionários são amplamente utilizados em pesquisas sociais por possibilitarem a padronização das respostas e facilitarem a tabulação e análise estatística. As respostas foram reunidas através do Whatsapp, no qual foram feitos o envio dos links, sendo um para os grupos de passageiros e outro para os de motoristas, o acesso para envio das respostas ficou disponível por um mês.

Além disso, a inclusão de uma pesquisa bibliográfica complementa a pesquisa de campo, também conforme a orientação dos autores, que indicam que esse tipo de pesquisa “é desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos” (Lakatos; Marconi, 2003, p. 151). A consulta a bases como Google Scholar e Scielo garante a atualidade e relevância das informações secundárias utilizadas. O uso de pesquisa bibliográfica para

fundamentação teórica, com fontes como Google Scholar e Scielo, também é citado por Gil (2008) como essencial para embasar o estudo.

Por fim, o tratamento dos dados com uso de tabelas e gráficos também está em consonância com os métodos de análise sugeridos pelos autores, que defendem o uso de ferramentas estatísticas simples para a descrição e visualização dos resultados em pesquisas sociais descritivas, facilitando a interpretação e visualização dos resultados, conforme sugerido pelos autores.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A presente etapa da pesquisa buscou compreender o perfil dos usuários e suas percepções em relação ao transporte compartilhado. Os questionários ficaram disponíveis do dia 22/09/2025 até 23/10/2025 contando com a participação de 95 respondentes. De modo geral, os resultados parciais indicam que o transporte compartilhado já faz parte da rotina de uma parcela significativa da população na região de Ribeirão Preto. No entanto, persistem desafios ligados a custo, disponibilidade e, principalmente, à segurança percebida, que surge como fator central tanto na escolha quanto na limitação do uso desses serviços.

No que se refere ao meio de deslocamento diário, a maioria indicou utilizar carro ou moto próprio (66 participantes), seguido do ônibus coletivo (14 participantes) e do transporte por aplicativo, como Uber, 99 e Uby (5 participantes). Esse dado evidencia que, apesar da presença crescente de aplicativos, o transporte individual motorizado ainda é predominante, como se observa na imagem 1.

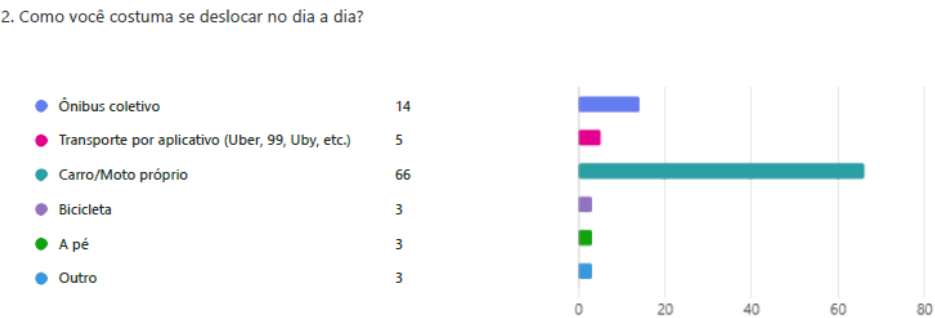


Imagem 1 - Autores, 2025

Quando questionados sobre as principais dificuldades no transporte atual, os problemas mais citados foram o alto custo (34 respostas), a demora/tempo de espera (19 respostas) e a dificuldade de acesso a linhas e rotas (12 respostas) conforme se vê abaixo na imagem 2, apontando para desafios estruturais e econômicos na mobilidade urbana local.

3. Quais são as principais dificuldades que você enfrenta no transporte atual?

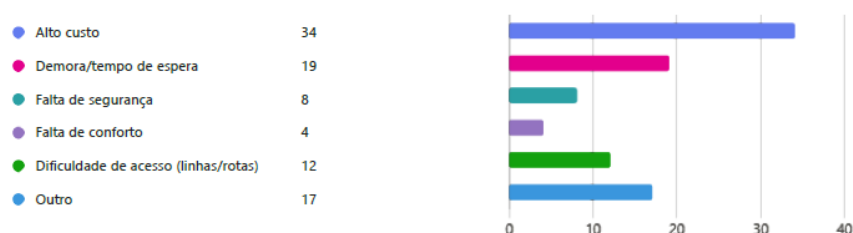


Imagem 2 - Autores, 2025

Em relação ao uso do transporte compartilhado, 51% declararam já ter utilizado algumas vezes, enquanto 26% utilizam frequentemente. Apenas 20 respondentes afirmaram nunca ter utilizado o serviço, como consta na imagem 3.

4. Você já utilizou algum serviço de transporte compartilhado?

Sim, frequentemente	24
Sim, algumas vezes	48
Não, mas conheço	20
Não, não conheço	2

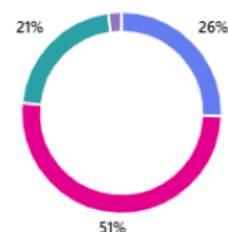


Imagem 3 - Autores, 2025

Os fatores que mais atraem nesse tipo de transporte são o preço acessível (46 respostas), seguido da conveniência de solicitar pelo aplicativo (15 respostas) e dos benefícios ambientais (15 respostas), segundo demonstrado na imagem 4.

5. O que mais atrai você no transporte compartilhado?

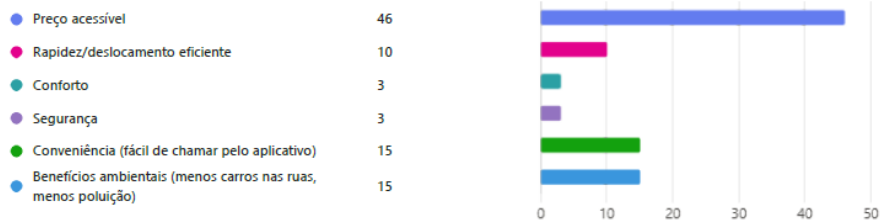


Imagem 4 - Autores, 2025

Por outro lado, os principais pontos negativos identificados foram o preço alto em horários de pico (25 respostas), a insegurança (23 respostas) e a falta de motoristas disponíveis (11 respostas), conforme a imagem 5. Esses aspectos revelam que, embora o serviço ofereça praticidade, enfrenta limitações relacionadas à acessibilidade e segurança percebida.

6. Quais são os principais pontos negativos do transporte compartilhado?

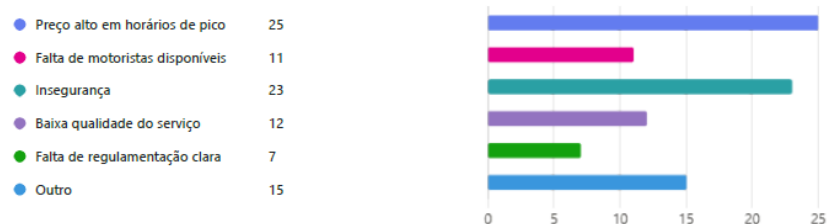


Imagem 5 - Autores, 2025

Outro ponto relevante refere-se à avaliação do custo em comparação a outras opções de transportes, conforme ilustrado na imagem 6: 60% consideraram o transporte compartilhado mais barato, enquanto 11% o avaliaram como igual e apenas 10% como mais caro.

10. Em termos de custo, como você avalia o transporte compartilhado em comparação com outras opções?



Imagem 6 - Autores, 2025

Quanto à utilização do transporte compartilhado e a contribuição para preservação do meio ambiente, conforme a imagem 7 destacaram-se as respostas “sim, um pouco”, com 44% (41 respostas) e “sim, bastante”, com 37% (34 respostas). “Não contribui” ficou com 13% (12 respostas), e “não sei opinar” com somente 6% (6 respostas).

9. Na sua opinião, o transporte compartilhado contribui para a preservação do meio ambiente?



Imagem 7 - Autores, 2025

Contudo verificamos na imagem 8, que as opiniões não ficam divididas em relação à segurança, principalmente para mulheres utilizar o transporte compartilhado, 71% (67 respostas) dizem que “nem sempre é seguro”, 14% (13 respostas) “na maioria das vezes”, 9% (8 respostas) “não é seguro”, 5% (5 respostas) “não sei opinar”, e apenas 1% (1 resposta) acredita que “sempre é seguro”.

8. Você considera seguro para uma mulher utilizar o transporte compartilhado?

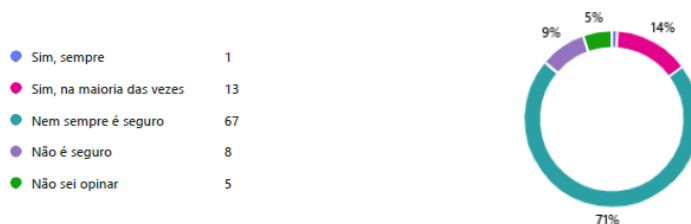


Imagem 8 - Autores, 2025

A respeito do impacto do transporte compartilhado na mobilidade urbana, conforme imagem 9, 54% (51 respostas) acreditam que ele “contribui em parte”, enquanto 39% (37 respostas) consideram que “contribui muito” e apenas 5% (5 respostas) dizem não fazer diferença.

7. Você acredita que o transporte compartilhado pode melhorar a mobilidade urbana na região?



Imagem 9 - Autores, 2025

Na pergunta de resposta aberta, que se refere sobre o que poderia ser feito para melhorar o transporte compartilhado na região metropolitana de Ribeirão Preto, contamos com 56 respostas, onde a palavra “segurança” foi a mais mencionada, conforme imagem 10, representando 39% (22 respostas) das respostas qualitativas, seguida por apontamentos como “fiscalização”, “motorista”, “veículos”, “preço” e “conforto”.

12. Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar o transporte compartilhado na região metropolitana de Ribeirão Preto?

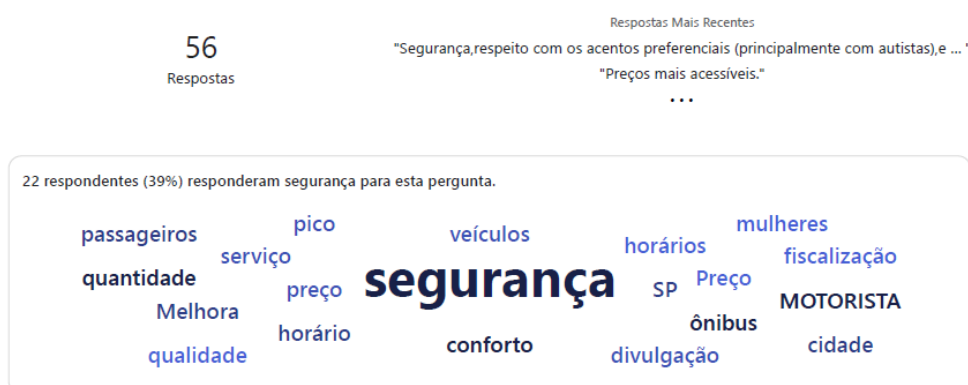


Imagem 10 - Autores, 2025

A segunda pesquisa contou com 11 motoristas, que trabalham para os aplicativos, objetivando compreender as opiniões e experiências vivenciadas ao utilizarem as plataformas para trabalho. A maioria atua diariamente, 73%, revelando dependência econômica da atividade, enquanto outros a veem como renda extra, 45%. Apesar da dependência financeira, quando precisam se afastar por motivos de saúde, 45% guardam reservas financeiras para estes momentos, 37% continua trabalhando mesmo doente e 37% não consegue se manter enquanto doente.

A segurança pessoal foi apontada como a maior preocupação, com 64%, seguida da manutenção do veículo, com 18%, os ganhos financeiros 9%, e avaliação dos passageiros também 9%. Apesar da grande importância ao valor financeiro, o que realmente deixa os motoristas preocupados é a segurança para trabalhar. Os turnos de maior atuação concentram-se à tarde com 45%.

Quanto ao suporte da Uber, 55% dos motoristas avaliaram como “bom, mas passível de melhorias”, 36% como “excelente” e apenas 1% como “ruim”. Quanto à continuidade na atividade, 73% afirmaram que pretendem permanecer. Todos utilizam aplicativos de navegação como Waze ou Google Maps, porém nenhum adota ferramentas de controle financeiro.

De forma geral, os resultados parciais indicam que os motoristas da região de Ribeirão Preto veem o trabalho na Uber como fonte relevante de renda, mas enfrentam desafios ligados à segurança, suporte da plataforma e ausência de garantias trabalhistas.

A pesquisa realizada em Ribeirão Preto oferece uma visão abrangente sobre o transporte compartilhado, envolvendo percepções de usuários e experiências de motoristas. Com base nos dados parciais coletados (95 usuários e 11 motoristas), é possível sintetizar tendências, desafios e oportunidades, destacando a relevância desse modal para a mobilidade urbana sustentável, ao mesmo tempo em que aponta barreiras críticas que limitam seu potencial pleno.

Esses dados evidenciam um ecossistema de transporte compartilhado em transição: promissor para sustentabilidade e acessibilidade, mas fragilizado por questões de segurança e desigualdade. A predominância do transporte individual reflete falhas em infraestrutura pública, como ônibus com demoras e rotas limitadas, tornando o compartilhado uma “válvula de escape” para custos e conveniência, mas não uma solução abrangente. A percepção de insegurança, especialmente para mulheres, aponta para riscos de gênero e pode inibir adoção, exacerbando desigualdades sociais. Ambientalmente, o modal contribui (81% dos usuários reconhecem), alinhando-se a metas globais de redução de emissões, mas sua eficiência depende de regulamentação para evitar externalidades negativas, como congestionamentos em horários de pico.

Para os motoristas, a atividade é essencial economicamente, mas precária: sem direitos trabalhistas formais, eles enfrentam exposição a riscos e dependência de plataformas. Isso ressalta a necessidade de políticas que equilibrem inovação tecnológica com proteção social, evitando exploração e incentivando a sustentabilidade. Em escala urbana, o impacto positivo na mobilidade sugere que o compartilhado pode complementar o transporte público, reduzindo carros nas ruas. No entanto, desafios como falta de motoristas e preços variáveis indicam gargalos em oferta e demanda, possivelmente ligados a regulamentação insuficiente ou competição desigual com táxis tradicionais.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Em suma, pode-se concluir que o modelo de negócios da Uber, pautado na economia compartilhada e na inovação tecnológica, se estabeleceu como um protagonista de considerável relevância na modificação da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Ribeirão Preto. A pesquisa de forma qualitativa confirmou a premissa de que a plataforma supre lacunas deixadas pelo transporte público tradicional, oferecendo, na opinião dos usuários, um preço acessível, conveniência e benefícios ambientais.

Não obstante, os inconvenientes do transporte por aplicativo, elencados na pesquisa, demonstram as limitações presentes na modalidade e desafios a serem superados, destacando-se as queixas referentes à insegurança, tanto por parte de passageiros como de motoristas. Outro obstáculo a ser superado é o da precarização do trabalho, uma vez que a atividade na plataforma é marcada pela ausência de direitos sociais e previdenciários.

Diante destes apontamentos, constata-se que o desenvolvimento local e a valorização da população, focos centrais deste estudo, dependem diretamente da superação das fragilidades supracitadas. As inovações, por si só, não garantem a isonomia.

## REFERÊNCIAS

AMARAL, Tabata. **Projeto de Lei nº 3.748, de 10 de julho de 2020. Institui e dispõe sobre o regime de trabalho sob demanda.** Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2020]. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=225746>  
8. Acesso em: 13 setembro 2025.

ANTUNES, Eloisa Maieski; SIMÕES, Fernanda Antonio. **Engenharia urbana aplicada: um estudo sobre a qualidade do transporte público em cidades médias.** Revista Brasileira Gestão Urbana, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/5Spp9sJfdH8L7vjhXnYVTKC/#> Acesso em: 27 maio 2025.

BANISTER, David. **The sustainable mobility paradigm.** *Transport Policy*, v. 15, n. 2, p. 73–80, 2008. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000820>. Acesso em: 17 maio 2025.

BIZAWU, Kiwongui; NETO Lourenço de Miranda Freire; DEMATHE, João Eduardo. **As Diferenças e semelhanças das obras “O Capitalismo para o povo”, de Luigi Zingales e “Sociedade a custo marginal zero”, de Jeremy Rifkin: Pontos de análise sobre divergências e convergências diante de uma sociedade globalizada.** Rev. UNICURITIBA, p-25, 18 Abr. 2019 Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/329081073.pdf> Acesso em: 17 Jun. 2025

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo.** Porto Alegre: Bookman, 2011. Disponível em: <https://www.amazon.com.br/Que-Meu-Seu-Consumo-Colaborativo-ebook/dp/B019IZJ3E6>. Acesso em: 17 maio 2025.

BOULOS, Guilherme et al. **Projeto de Lei nº 2.479, de 22 de maio de 2025. Dispõe sobre o valor mínimo de remuneração para serviços de trabalhadores de plataformas digitais de entregas e mototaxistas, estabelece regras de**

**transparência, cria obrigação de seguro de acidentes e dá outras providências.**

Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2025]. Disponível em:

<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=251559>

1. Acesso em: 13 setembro 2025.

BRASIL. Poder Executivo. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 5 de março de 2024. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho.** Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2024]. Disponível em:

<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=241924>

3. Acesso em: 13 setembro 2025.

CODAGNONE, C., ABADIE, F., & BIAGI, F. (2016). **The Passions and the Interests: Unpacking the ‘Sharing Economy’.** JRC Science for Policy Report.

COELHO, Daniel. **Projeto de Lei nº 3.185, de 16 de setembro de 2021. Dispõe sobre a comunicação prévia do bloqueio, suspensão ou exclusão dos prestadores de serviço de transporte ou de entregas das plataformas digitais.**

Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2021]. Disponível em:

<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=229895>

0. Acesso em: 13 setembro 2025.

FILHO, José Lemos Monteiro. **Posso seguir o GPS?: Usos e apropriações de aplicativos de transporte para experimentação da cidade de fortaleza**, Fortaleza, 2022. Disponível em:

[https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/65680/1/2022\\_tcc\\_jlmfilho.pdf](https://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/65680/1/2022_tcc_jlmfilho.pdf) . Acesso em:

27 maio 2025

FRENKEN, K., & SCHOR, J. (2017). **Putting the sharing economy into perspective.** Environmental Innovation and Societal Transitions, 23, 3-10.

GEELS, Frank W. *et.al* **Technological transitions and system innovations: a co-evolutionary and socio-technical analysis.** Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2005. Disponível em: <https://www.e-elgar.com/shop/usd/technological-transitions-and-system-innovations-9781845420093.html>. Acesso em: 17 maio 2025.

GEOVANINI, Adilson. **Economia compartilhada e governança pública**. Revista de administração pública, 2020. Disponível em: [https://www.scielo.br/j/rap/a/z63HpqrLWJbbqrTM5b5QCmd/#:~:text=O%20termo%20%E2%80%9Ceconomia%20compartilhada%E2%80%9D%20\(%20ao%20esgotamento%20dos%20recursos%20existentes](https://www.scielo.br/j/rap/a/z63HpqrLWJbbqrTM5b5QCmd/#:~:text=O%20termo%20%E2%80%9Ceconomia%20compartilhada%E2%80%9D%20(%20ao%20esgotamento%20dos%20recursos%20existentes) Acesso em: 03 Junho 2025.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008

HAMARI, J.; SJÖKLINT, M.; UKKONEN, A. The sharing economy: Why people participate in collaborative consumption. **Journal of the Association for Information Science and Technology**, v. 67, n. 9, p. 2047-2059, 2016.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LESSIG, L. (2008). **Remix: making art and commerce thrive in the hybrid economy**. New York, NY: The Penguin Press.

LIMA, Izabel. **Quanto ganha um motorista de Uber?** Estadão Mobilidade. 1 Maio 2025. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/motorista-de-uber-e-99-quanto-ganha-por-mes>. Acesso em: 10 jun. 2025.

SCHOR, J. **Debating the sharing economy**. Great Transition Initiative, 2014.

SHAHEEN, S.; COHEN, A. **Carsharing and personal vehicle services: worldwide market developments and emerging trends**. **International Journal of Sustainable Transportation**, v. 7, n. 1, p. 5-34, 2013.

SUNDARARAJAN, A. **The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism**. Cambridge, MA: MIT Press, 2016.

TEIXEIRA, Luisa da Cunha; PARAIZO, Rodrigo Cury. **Plataformas digitais de mobilidade urbana: tipos e modos de atuação**. Revista de Gestão de Projetos, v. 11, n. 1, p. 1–16, 2020. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/gestaodeprojetos/article/view/166299>. Acesso em: 17 maio 2025.

UBER. **Fatos e Dados sobre a Uber.** 12 Agosto 2024, Brasil. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/#:~:text=125%20milh%C3%B5es%20de%20brasileiros%20j%C3%A1,aos%20motoristas%20e%20entregadores%20parceiros> Acesso em: 17 maio 2025.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana: espaço, cultura e política.** 2. ed. São Paulo: Annablume, 2012. Disponível em: [https://www.amazon.com/Kindle-Store-Eduardo-Alcantara-Vasconcellos/s?rh=n%3A133140011%2Cp\\_27%3AEduardo%2BAlcantara%2BVasconcellos](https://www.amazon.com/Kindle-Store-Eduardo-Alcantara-Vasconcellos/s?rh=n%3A133140011%2Cp_27%3AEduardo%2BAlcantara%2BVasconcellos). Acesso em: 17 maio 2025.

ZERVAS, G.; PROSERPIO, D.; BYERS, J. W. **The rise of the sharing economy: Estimating the impact of Airbnb on the hotel industry.** Journal of Marketing Research, v. 54, n. 5, p. 687-705, 2017.