
IGUALDADE DE DIREITOS PARA AS MOTORISTAS E OS MOTORISTAS UBERIZADOS: DO DISCURSO IDEOLÓGICO À COMPREENSÃO DA REALIDADE BASEADA EM PESQUISA CIENTÍFICA

Ana Carolina Paes Leme

Aluta pelo reconhecimento de direitos das trabalhadoras e dos trabalhadores uberizados tem sido amplamente pesquisada, no Brasil e no mundo, como um aspecto chave para a disputa do modelo social que se pretende construir.

A estratégia das empresas é deslocar o centro do debate para a discussão acerca de as motoristas e os motoristas “*quererem ou não*” o vínculo de emprego, enquanto os dados da pesquisa revelam que esse “*desejo*” é intermediado por “*medo*” de perder o trabalho, evidenciando que o Estado Brasileiro deve intervir para introduzir limites éticos à contratação da mão de obra que garanta trabalho com direitos e dignidade.

No que se refere às motoristas e aos motoristas das empresas de transporte individual privado instrumentalizado por aplicativos digitais, tenho pesquisado a matéria nos últimos seis anos, no Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Minas Gerais (Mestrado e Doutorado), o que resultou numa dissertação publicada¹ e na tese de doutorado intitulada “*De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação no Brasil*”.²

1 LEME, Ana Carolina Paes Leme. *Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber*. São Paulo: LTr, 2019.

2 LEME, Ana Carolina Reis Paes. *De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por*

Ana Carolina Paes Leme

Doutora em Direito pela UFMG. Professora. Doutora e Mestre em Direito pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais. Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Uberlândia (2005). Servidora do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região (Analista judiciário). Assistente de Desembargadora. Email: anacarolinapaesleme@gmail.com

Pude entrevistar lideranças de quase a totalidade das organizações sindicais de motoristas plataformizados no Brasil e considero essencial **manifestar neste debate a percepção revelada pelo campo da pesquisa**, dividida nos seguintes pontos:

PONTO 1: o medo como impulsionador da SUPOSTA “rejeição” ao vínculo empregatício

O discurso das motoristas e dos motoristas plataformizados está estruturado a partir do medo. Medo de pleitearem o reconhecimento pleno como merecedores dos mesmos direitos das demais trabalhadoras e trabalhadores. Em síntese, os motoristas não defendem o reconhecimento do vínculo de emprego pelo receio “*de a Uber ir embora*” e eles perderem o trabalho. E essa ameaça é produzida pelas empresas e reproduzida diariamente entre as trabalhadoras e os trabalhadores. As motoristas e os motoristas são “*viradores*”, como dizem Vera Telles e Ludmila Abílio, ou seja, transitaram entre ocupações formais e informais, “*se virando*” e fazendo bicos para se sustentarem. Por isso, compõem sua trajetória pela instabilidade e pela ausência de uma identidade profissional definida, raramente contando com uma rede de proteção e segurança socialmente instituída via mundo do trabalho. Assim como já se sabe de outras populações socialmente vulnerabilizadas, negros, mulheres, domésticas e outros, o processo por eles vivido acabou por naturalizar a vulnerabilidade e incutir o medo, a ponto de que eles próprios negarem a possibilidade de romper com o processo, o que demonstra sua característica de vulnerabilização.³

Também os sindicatos da categoria estão inteiramente imersos na luta por sobrevivência imediata das trabalhadoras e dos trabalhadores. **Todos os dirigentes sindicais entrevistados na pesquisa são motoristas** e sobrevivem e sustentam suas famílias com os ganhos diários advindos do que eles chamam de “*rodagem*”. **Nenhum dos entrevistados relatou receber remuneração pelo exercício da atividade sindical.** Há uma forte demanda, portanto, por sobrevivência, que dimensiona as

reconhecimento, redistribuição e representação. 307 f. 2022. Tese (Doutorado em Direito). Faculdade de Direito. Universidade Federal de Minas Gerais/MG, 2022. Disponível no Repositório de Teses da Biblioteca da UFMG: <https://repositorio.ufmg.br/handle/1843/45117>.

3 VIDIGAL, Viviane. *Capitalismo de plataforma: as facetas e as falácias*. Ed. Mizuno, 2023. (no prelo)

possibilidades de sua atuação na luta coletiva e na capacidade de angariar recursos para a organização. Trata-se de injustiças de redistribuição, em primeiro lugar, que obstruem a sua representação no espaço político.

PONTO 2: A prática de condutas antissindicais pelas empresas-plataformas

As empresas-plataformas usam diversas estratégias para obstruir o crescimento de um movimento sindical forte, ao inibir que seu embrião se forme, impedindo ou dificultando a atuação das lideranças insurgentes. A prática de condutas antissindicais por empresas de transporte plataformizado foi já relatada em artigo acadêmico datado de 2017.⁴ Há diversos casos de lideranças bloqueadas do acesso no aplicativo e, em pelo menos um deles, foi reconhecida a conduta antissindical da empresa-plataforma, que bloqueou a dirigente do Sindicato do Rio Grande do Sul no curso das negociações em mediação pré-processual, sendo a empresa condenada ao pagamento de indenização por ato-ilícito em acórdão do TRT-4, publicado em 23.06.2022.⁵

No caso das plataformas de entrega, recentemente foi noticiada a manipulação realizada pela empresa *iFood*⁶, que contratou uma agência de publicidade para atuar nas redes sociais, por meio de perfis falsos, que se passavam por entregadores em meio a manifestações pelo reconhecimento de direitos trabalhistas, com o claro intuito de desmontar o movimento grevista e desvirtuar a pauta reivindicatória para propostas aceitáveis para a empresa, obstruindo estrategicamente as manifestações favoráveis ao reconhecimento de direitos empregatícios. Usando slogans pensados pelo *marketing*, era a empresa quem defendia sua própria pauta: "*SEM patrão e salário mínimo. No corre bem feito a gente tira mais e não tem chefe pra encher o saco. A gente quer liberdade pra trampar pra quem a gente quiser!*". Ou seja, importa à empresa substituir as pautas de

4 LEME, Ana Carolina Reis Paes. A relação entre o implemento das inovações tecnológicas disruptivas e a potencialização de práticas antissindicais. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. p. 304-317.

5 BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. *Processo nº 0020882-91.2021.5.04.0201*. Recorrente: 99 tecnologia Ltda. Recorrido: Carina Mineia dos Santos Trindadero. Relator: Marcos Fagundes Salomão, 2022. Julgamento da 5ª Turma do TRT 4, em 23.06.2022.

6 LEVY, Clarissa. A máquina oculta de propaganda do iFood. A pública, 4 abr. 2022. Disponível em: <https://apublica.org/2022/04/a-maquina-oculta-de-propaganda-do-ifood/>. Acesso em: 27 jun. 2022.

direitos igualitários pelas “pautas da viração”.

Na pesquisa de doutoramento por mim elaborada, colacionam-se relatos de que lideranças estavam sendo aliciadas e cooptadas pelas empresas, **inclusive com promessa de remuneração**, para se afastarem da luta sindical ativa e se restringirem às reivindicações às pautas mais palatáveis.

PONTO 3: a desqualificação da compreensão jurídica do enquadramento como empregado na economia de serviços

Grande parte das demandas de motoristas que buscam as entidades sindicais diz respeito aos “*bloqueios*” (o que bem podemos chamar de demissão) do perfil da motorista ou do motorista feito pela empresa direto na plataforma, por motivos arbitrários ou sem explicação, o que dimensiona o desmesurado poder das empresas sobre o meio de sobrevivência, de modo que é esse primeiro degrau elementar que constitui o atual estágio e o horizonte imediato das pretensões das motoristas e dos motoristas. Por isso, tantos relatos expressando que “*na verdade eles só querem rodar, querem trabalhar*”.

Contudo, ao mesmo tempo que querem o acesso à empresa para realizar o trabalho, a pesquisa também mostrou que há o forte desejo por melhorias nas condições laborais, como, por exemplo, “*um canal aberto com as plataformas, reajuste no valor do quilômetro rodado, poder escolher as corridas*”, condições de segurança frente à violência, acesso a condições sanitárias, de higiene e alimentação, acesso a informações e proteção em face das arbitrariedades do sistema automatizado, necessidades de descanso, de férias, proteção em face de acidentes e doenças. Há múltiplas demandas por reconhecimento e por direitos específicos das motoristas e dos motoristas e comuns a todas as trabalhadoras e a todos os trabalhadores. Mesmo que muitos expressem que não querem reconhecimento de vínculo de emprego, logo se sucedem demandas que constituem as mesmas vulnerabilidades que justificam a necessidade do modelo de regulação pública do trabalho dos demais empregados.

Conforme as entrevistas com os dirigentes sindicais, a grande maioria deles afirma a defesa do reconhecimento do vínculo de emprego para as

motoristas e os motoristas como pauta prioritária.⁷ No entanto, relatam que muitos motoristas da base manifestam a percepção de que, se tiverem “carteira assinada”, serão obrigados a trabalhar somente para uma das empresas-plataformas existentes e com horário pré-definido. É compreensível que as motoristas e os motoristas queiram trabalhar também para outras empresas-plataformas, pois o rendimento advindo do trabalho em apenas uma empresa-plataforma é insuficiente, além de não desejarem cumprir um horário pré-definido. Pensam que, com a carteira assinada, as empresas-plataformas irão estabelecer unilateralmente a jornada e horário de trabalho e acreditam que, para se ganhar o salário-mínimo, será necessário cumprir o mínimo diário de 08 horas dentro do carro. Por tais motivos, chegam a afirmar que *“a categoria não almeja essa rigidez de horário”*.

Dentre os relatos colhidos dos dirigentes, é paradigmático o exemplo da fala dos dirigentes sindicais da Bahia, casados entre si, constituindo, segundo eles, uma *“família que vive do aplicativo”*. Nesse caso, diferentemente da maioria entrevistada, são os próprios dirigentes que expressam o receio manifesto da luta pelo vínculo. Ele, o vice-presidente, manifesta o seu desejo, como sindicalista, de não formar um sindicato que defenda aquilo que chama de *“ideologia do vínculo empregatício”*. Ao mesmo tempo que reconhece a existência da subordinação dos motoristas à empresa-plataforma digital, demonstra que o medo da perda da fonte de renda lhe impediria de sustentar essa bandeira:

*“A categoria, por ser de mobilidade moderna, nova, com uma formatação diferente, percebe que sindicato não seria sindicato com a ideologia do vínculo empregatício. Mas mesmo entendendo que existem pontos dentro dessa questão da atividade em si, **as plataformas conduzem de tal forma que configura essa subordinação** né? Então **isso acaba gerando vínculo, a partir do momento que elas dizem que o motorista é parceiro, mas criam metas e, se ele não atender, é automaticamente excluído do processo. Claro, evidente que se***

⁷ Quinze entidades sindicais foram mapeadas, em agosto de 2021. A espacialização se encontra em: LEME, Ana Carolina Reis Paes. *De vidas e vínculos: as lutas dos motoristas plataformizados por reconhecimento, redistribuição e representação*. 307 f. 2022. Tese (Doutorado em Direito).

for analisar todas essas questões, vai gerar o vínculo. Então, o Sindicato tem essa visão, sabe que se deixar a questão do vínculo, ou se travar uma batalha, ou defender uma bandeira dessa natureza, nós podemos colocar em risco toda uma geração de renda de quem presta serviço. (Entrevistado 12, BA, 19.08.2021).

PONTO 4: o indivíduo e o movimento sindical

Além do discurso destinado a desqualificar a compreensão jurídica de enquadramento empregatício do trabalho dos motoristas plataformizados como uma *“ideologia do vínculo empregatício”*, chama a atenção a absorção da ideia de que a aplicação da legislação do trabalho acarretaria a inviabilidade da atividade econômica das empresas, colocando em risco a fonte de renda das motoristas e dos motoristas. Contraditoriamente, o entrevistado afirma que as trabalhadoras e os trabalhadores é que teriam o encargo de não promover a aplicação da legislação do trabalho (CLT), sob pena de, assim o fazendo, a corporação encerrar suas atividades e suprimir a renda das trabalhadoras e dos trabalhadores. Sustenta isso, mesmo que manifeste com clareza que reconhece a existência de subordinação jurídica na relação entre empresas-plataformas e motoristas: *“a partir do momento que elas dizem que o motorista é parceiro, mas criam metas e, se ele não atender, é automaticamente excluído do processo”*.

Já a presidenta do sindicato, casada com o Entrevistado 12, chega a afirmar que o vínculo empregatício pode acabar com a profissão dos motoristas que dirigem para empresas-plataformas digitais no Brasil, em razão do imposto que seria devido pela empresa, mesmo sabendo que no Reino Unido foram reconhecidos direitos trabalhistas dos motoristas e que no mundo inteiro isso está sendo buscado. Manifesta, inclusive com supostos percentuais, que seria ônus das trabalhadoras e dos trabalhadores brasileiros lutarem contra o reconhecimento de direitos em prol da preservação das empresas no país, o que sintomaticamente não considera ser a situação das trabalhadoras e dos trabalhadores de outros países:

“Hoje tão buscando o vínculo empregatício no mundo inteiro, não é nem só no Brasil, porque o Reino Unido é um dos

maiores exemplos. E a gente luta justamente ao contrário, não luta pelo vínculo empregatício, porque a gente entende que ele pode matar a profissão no Brasil. A gente sabe que, no nosso país, os impostos são absurdos e o número de motoristas que existe hoje já são milhões, isso tornaria inviável para as plataformas pagarem. Hoje estamos com a média de 37% de imposto em cima de cada trabalhador [...] a gente não pode matar as plataformas porque se a gente mata as plataformas não tem a geração de renda e aí o que é que esses desempregados vão fazer” (Entrevistada 11, BA, 19.08.2021).

Essa fala é muito elucidativa, quando confrontada com a declaração do CEO da própria UBER, feita em 2022, diante da perspectiva de uma legislação europeia que designe seus motoristas como empregados, ou forneça direitos adicionais, como férias e benefícios previdenciários. Dara Khosrowshahi garante que *“qualquer modelo pode funcionar economicamente para nós. É isso que nossos motoristas querem. Na Espanha provamos que um modelo de emprego na frota funciona. Não só funciona, mas cresce com margens próximas das nossas margens de longo prazo”*⁸. Ou seja, diante da necessidade de afirmar a sua sustentabilidade, a maior empresa do setor foi obrigada a desmentir o fato pressuposto na chantagem velada, tão disseminado e que hoje aprisiona as expectativas das trabalhadoras e dos trabalhadores de que a empresa não suportaria o reconhecimento do regime de emprego.

PONTO 5: modelo de exploração do trabalho pelas empresas-plataformas e a transferência dos riscos e custos ao trabalhador

O modelo de exploração do trabalho pelas empresas-plataformas, mediante a

8 UBER fireside chat with UBS. Lee Fang [Canal Youtube], 14 dez. 2021. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=YDsOFNIET5U>. Acesso em: 30 jun. 2022. “So any model can work economically for us” (no original), disse Khosrowshahi quando perguntado sobre uma possível legislação da UE que exigiria que o Uber designasse motoristas como funcionários ou fornecesse direitos adicionais, como férias e pensão. Disse Steve Smith, porta-voz da Federação do Trabalho da Califórnia, em um comunicado ao The Intercept que “o reconhecimento de Dara Khosrowshahi de que a empresa pode – e se adaptou – a tratar os trabalhadores como funcionários em outros países **é um tapa na cara de todos os motoristas nos EUA que o Uber continua a explorar**”. E acrescentou Smith que: “Tudo se resume à pura ganância de executivos ricos que farão qualquer coisa ao seu alcance para impedir que os trabalhadores tenham uma parte dos lucros que seu trabalho gera.” (FANG, Lee. Uber CEO admits company can afford labor protections for drivers. *The Intercept*, 7 jan. 2022. Disponível em: <https://theintercept.com/2022/01/07/uber-drivers-labor-protections-dara-khosrowshahi-european-union/>. Acesso em: 28 jul. 2022).

transferência dos riscos e custos ao trabalhador, se vale, desse modo, de uma imputação de responsabilidade às trabalhadoras e aos trabalhadores pela preservação da empresa, mediante o esgotamento de todos os seus recursos humanos e patrimoniais. De um lado, não podem ter direito a uma remuneração que lhes proporcione, no mínimo, “*uma existência decente para eles e sua família*” como determina o art. 7º, a, ii, do Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), sob pena de “*matar as empresas-plataformas*” e a fonte de renda. De outro, então, as trabalhadoras e os trabalhadores estão obrigados a realizar jornadas exaustivas a valores baixos, sob pena de nem sequer se sustentarem e ficarem endividados com os custos dos instrumentos de trabalho, como veículo, celular, *internet*.

É por isso que a estratégia das empresas é deslocar o centro do debate para a discussão acerca de as motoristas e os motoristas “*quererem ou não*” o vínculo de emprego. As demandas por sobrevivência aparecem com força, manipulando as vulnerabilidades e o medo pela chantagem do “*ir embora*”, e se associam às ações múltiplas das empresas-plataformas que disseminam falsas informações, acentuam a percepção de que o enquadramento jurídico que lhes assegure direitos igualitários seria impossível e distorcem as possibilidades de atender às demandas específicas das motoristas e dos motoristas dentro do modelo de emprego.

PONTO 6: trabalhadoras e trabalhadores são impedidos do direito de acesso a ter direitos

Ante a ausência de percepção de perspectivas concretas para superar esse patamar de denegação de Justiça, **os motoristas se agarram a um discurso de justificação da condição em que realmente se encontram, a de trabalhadoras e trabalhadores impedidos do direito de acesso a ter direitos**. Tal situação é o que Nancy Fraser denomina de *metainjustiça*⁹. Conviver com essa condição de negação da própria dignidade impõe recorrer a estratégias discursivas de autoproteção, de negação da realidade sofrida, tão bem estudadas por Christophe Dejours¹⁰, que são

9 FRASER, Nancy. *Scales of Justice – Reimagining Political Space in a Globalizing World*. New York: Columbia University Press, 2008.

10 DEJOURS, Christophe. *A banalização da injustiça social*. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

a porta escancarada para os slogans propagandeados pelas empresas-plataformas quanto à “liberdade e autonomia”, de “seja seu próprio chefe” e “trabalhe quando quiser”. **É assim que se constrói essa relação de poder, na qual os sujeitos dominados e explorados passam a defender a manutenção das condições de dominação e exploração.**

O trabalhador absorve o discurso do empregador e se propõe a lutar por trabalho, sem direito de ter direito ao trabalho, **evidenciando a urgência da intervenção do Estado para garantia de um patamar civilizatório mínimo.**

PONTO 07: estatuto jurídico de reconhecimento em condições de igualdade com os demais empregados

Ora, quer-se fazer crer que o regime de emprego é incompatível com a previsão contratual de liberdade ou flexibilidade de horário, o que não é verdade, havendo diversas hipóteses na legislação nesse sentido. Tampouco há qualquer exigência legal de exclusividade no regime de emprego. Nem sequer a obrigação de aceitação de chamados é absolutamente inerente ao regime empregatício, como previsto no art. 452-A, § 3º, da CLT, introduzido pela Lei 13.467/2017 para o trabalho intermitente. Portanto, **fica clara a difusão de informações não verdadeiras e a dificuldade das motoristas e dos motoristas, inclusive dos líderes sindicais, de ter acesso ao conhecimento daquilo que poderiam ser suas condições de trabalho como empregados**, uma vez reconhecidos em igualdade de direitos com os demais, ainda que a lei e acordos coletivos tratem de aspectos especiais da categoria.

Mas não se pode desconsiderar que, nessa resistência crítica ao vínculo de emprego, reside uma aspiração de algo mais. **Além** do reconhecimento do vínculo de emprego em igualdade de direitos com as demais trabalhadoras e trabalhadores, as motoristas e os motoristas expressam necessidades específicas de novas garantias legais, tais como i) a regulação da organização do trabalho de modo a propiciar maior qualidade na relação coletiva de trabalho, porque hoje é *gamificada*¹¹, com ordens ditadas algoritmicamente, de forma unilateral e não transparente, sem espaços de

11 VIDIGAL, Viviane. *Capitalismo de plataforma: as facetas e as falácias*. Ed. Mizuno, 2023. (no prelo)

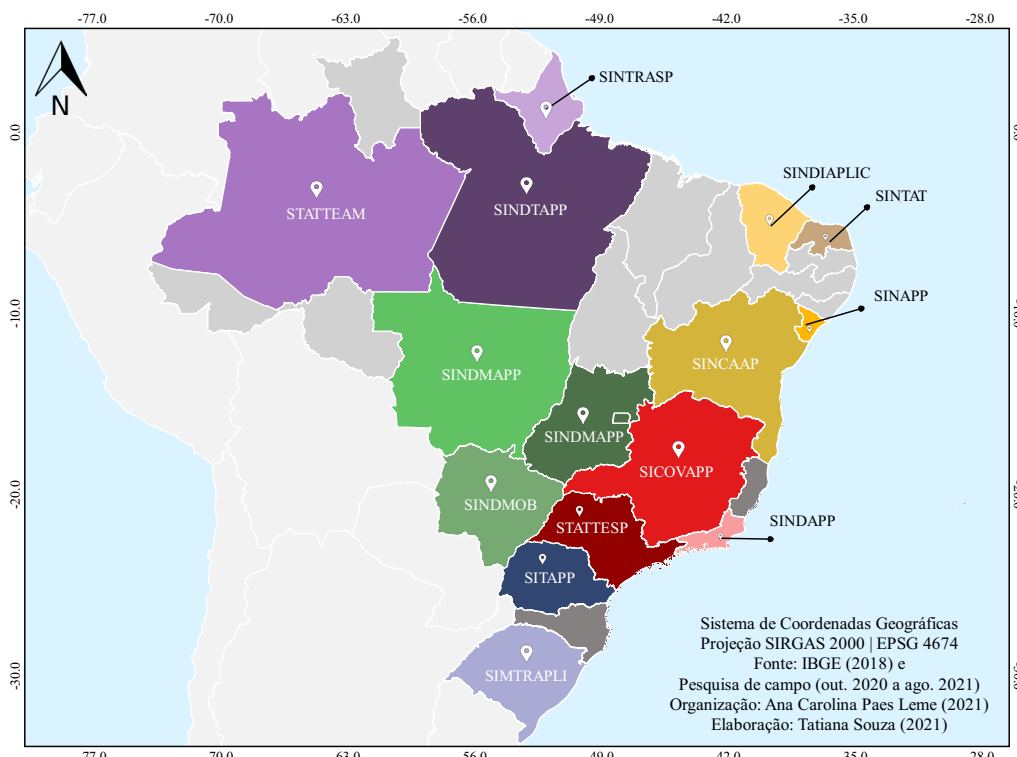
diálogo entre as trabalhadoras e os trabalhadores entre si e com as empresas, espaços de informação e de proteção em face de abusos; ii) definição e disciplina de um modelo flexível de jornada de trabalho, regulação de tempos de espera, jornada excedente, direito de desconexão e recusa; iii) discussão e regulação dos critérios igualitários de distribuição de chamados/corridas, de fixação e alteração dos valores pagos e retidos pelas empresas-plataformas, direitos de explicação e revisão de decisões automatizadas, inclusive de aplicação de sanções; iv) o direito à efetiva negociação coletiva em condições de paridade de participação com as empresas; v) uma legislação de suporte ao sindicato, que inclua reconhecimento da representatividade, forma de financiamento, acesso a informações dos critérios automatizados, dentre outros. São demandas especialmente relevantes para os motoristas plataformizados, **mas o seu atendimento não pode significar nunca menos do que o patamar de direitos mínimos previstos na legislação para a generalidade das trabalhadoras e dos trabalhadores subordinados.** As trabalhadoras e os trabalhadores plataformizados não podem ser considerados uma subcategoria, uma subcidadania laboral.

Antes de centrar o debate na questão do *"querer ou não querer o vínculo"*, ou seja, a igualdade de direitos, é preciso que se entendam as condições de distorção comunicativa e da vivência de precariedade e vulnerabilidade dessas trabalhadoras e trabalhadores, suas vidas e vínculos. Há um claro rebaixamento de expectativas de direitos, estrategicamente construído, quando se veiculam pautas restritas a *"um aumento da tarifa"*, ou mesmo um leque diminuto de direitos secundários reduzidos a plano odontológico, seguro saúde, seguro de vida, sem a garantia de um **estatuto jurídico de reconhecimento em condições de igualdade com os demais empregados.** Mas, sobretudo, é preciso que o Estado e a Sociedade definam qual modelo social querem construir, diante do enorme perigo, já visto antes na História, de alargar-se cada vez mais a brecha de desigualdade, inclusive entre grupos de trabalhadoras e trabalhadores.

A plataformização é um fenômeno que afeta a organização do trabalho tanto nas formas recentes sob demanda multitudinária, quanto em espaços tradicionais de trabalho. Por isso, o futuro das relações de trabalho está sendo jogado, hoje, no debate sobre a solução política, legislativa e jurídica que será dada

para o enquadramento dos motoristas plataformizados. Se for aprovada uma lei que defina um estatuto juridicamente rebaixado às motoristas e aos motoristas e a outras trabalhadoras e trabalhadores plataformizados subordinados, será a cunha que promoverá a uberização de todas as demais profissões no Brasil, institucionalizando-se a precarização do trabalho humano.

BRASIL: Espacialização dos sindicatos de motoristas de plataformas digitais (agosto, 2021)



Legenda

- Sindicato de motoristas por aplicativo de Macapá (SINTRANSP - AP)
- Sindicato dos trabalhadores com aplicativos de transportes terrestres do Estado do Amazonas (STATTEAM - AM)
- Sindicato dos motoristas de transporte por aplicativo do Estado do Pará (SINDTAPP - PA)
- Sindicato dos motoristas de trans. privado e particular individual de passageiros por aplicativo e plataformas digitais do Ceará (SINDIAPLIC - CE)
- Sindicato dos trabalhadores em aplicativos de transporte do Rio Grande do Norte (SINTAT - RN)
- Sindicato dos motoristas do aplicativo do Estado de Sergipe (SINAPP - SE)
- Sindicato dos condutores autônomos cadastrados em aplicativos do Estado da Bahia (SINCAAP - BA)
- Sindicato dos motoristas autônomos de transportes privado individual por aplicativos no Distrito Federal (SINDMAAP - GO e DF)
- Sindicato dos motoristas de aplicativo do estado do Mato Grosso (SINDMAPP-MT)
- Sindicato dos motoristas de mobilidade urbana do Estado do Mato Grosso do Sul (SINDMOB - MS)
- Sindicato dos trabalhadores com aplicativos de transportes terrestres intermunicipais do Estado de São Paulo (STATTESP - SP)
- Sindicato dos condutores de veículos que utilizam aplicativos do Estado de Minas Gerais (SICOVAPP - MG)
- Sindicato dos trabalhadores em aplicativos do Estado do Rio de Janeiro (SINDAPP - RJ)
- Sindicato dos trabalhadores de aplicativos do Estado do Paraná (SITAPP - PR)
- Sindicato dos motoristas de transporte individual por aplicativos do Estado do Rio Grande do Sul (SIMTRAPLI - RS)
- Estados que não possuem sindicato
- Não foram encontradas entidades sindicais representativas da categoria dos motoristas plataformizados