

# Gig economy: Partilha de ativos e dados logísticos altera status quo dos negócios

[mobmagazine.pt/overview/gig-economy-partilha-de-ativos-e-dados-logisticos-altera-status-quo-dos-negocios](https://mobmagazine.pt/overview/gig-economy-partilha-de-ativos-e-dados-logisticos-altera-status-quo-dos-negocios)

8 de abril de 2022



**A *gig economy* é uma realidade crescente no setor logístico, onde as tecnologias e modelos de negócio que suportam as plataformas digitais penetram a uma velocidade exponencial. Mas, se a economia partilhada cria grandes expectativas relativamente à eficiência e sustentabilidade dos serviços, a flexibilidade da economia de plataformas compreende “mudanças dramáticas no mercado, no que diz respeito ao trabalho precário, intermitente e informal”, como defende a investigadora do CES, Isabel Roque.**

De acordo com o Fórum Económico Mundial, até 2025, 15% do transporte de mercadorias em camiões será realizado através de plataformas de transporte partilhadas, e o armazenamento partilhado atingirá uma quota de 20% de mercado.

A economia partilhada (também conhecida como *gig economy*, embora com diferenças) associa-se imediatamente a empresas como a Uber, assentes em *crowdsourcing* e serviços de conveniência baseados em plataformas digitais, mas as tecnologias e modelos de negócios que suportam essas plataformas estão a ser aplicados também à logística e à cadeia de abastecimento. E de forma crescente a nível global, especialmente em atividades como armazenagem, transporte e expedição.

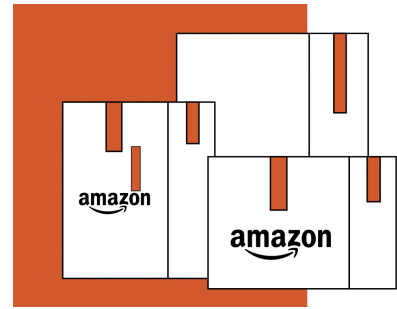
Os fornecedores de logística – tanto 3PL (Operador Logístico Terceirizado) como 4PL (o quarto grupo, dos gestores da cadeia de fornecimento) – estão a impulsionar a economia partilhada dentro desta cadeia, oferecendo serviços partilhados aos clientes, como melhor utilização do espaço de carga dos veículos de transporte e do espaço de armazém, para reduzir os custos logísticos e diminuir a pegada de carbono gerada na atividade.

Em Portugal, as plataformas de trabalho digital têm vindo a crescer consideravelmente desde o rescaldo da crise financeira de 2008, e a logística, a par do turismo e hotelaria, é um dos setores onde este modelo de negócio mais cresceu e se tornou numa “aposta para a recuperação socioeconómica”. De resto, como explica à MOB MAGAZINE Isabel Roque, investigadora no Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, “o trabalho em plataformas digitais encontra-se em crescimento exponencial, tornando-se numa prioridade para os governos mundiais, e criando elevadas expectativas relativamente ao seu potencial de contribuição para um modelo de desenvolvimento sustentável da sociedade”.

Mas o que é, e como funciona, afinal, a *gig economy*, cujo nome tem raízes nos improvisos nas salas de jazz dos anos 20, para aludir à flexibilidade do seu modelo? A economia de plataformas “é compreendida por empresas que utilizam tecnologias digitais online, em que o trabalho é externalizado para uma massa indeterminada e despersonalizada de trabalhadores geograficamente dispersos e disponíveis, criando redes de produção e serviços”.

Com a ajuda da investigadora do CES, analisamos, neste artigo, o impacto económico do crescimento do e-commerce e dos modelos emergentes de *crowdwork* (plataformas) e trabalho *on-demand* (apps) no contexto pós-pandémico e, recentemente, de crise energética e económica devido à guerra na Ucrânia. E antevemos como perspetivam três grandes operadores – Amazon, Uber e DHL – as mudanças em curso no setor da logística e na cadeia de fornecimento de comércio eletrónico.

Até 2025, 15% do transporte de mercadorias em camiões será realizado através de plataformas de transporte partilhadas, e o armazenamento partilhado ocupará 20% do mercado



## Transformação digital gera emprego fixo

---

Com a tendência crescente de compras online, logo a partir de 2015 a gigante do comércio eletrônico Amazon começou a recorrer a trabalhadores independentes com veículo próprio para entregar encomendas em lares e empresas. O serviço, conhecido como Amazon Flex, cuida de uma parte das entregas de última milha da empresa que, com cerca de cinco mil milhões de itens entregues a cada ano, ultrapassa a capacidade das empresas de entregas standard.

Desde que foi lançado nos Estados Unidos, o sistema Amazon Flex já foi implementado no Canadá e em vários países da Europa, Ásia, Austrália e América do Sul. Como na maioria dos setores da gig economy, os motoristas são pagos exclusivamente pelos trabalhos que realizam, neste caso, entregas.

Paralelamente a estas prestações de serviços que possibilitam aos colaboradores ganhar algum dinheiro extra, a Amazon tem reforçado os seus recursos humanos à medida do seu crescimento. Em Espanha a força de trabalho da empresa cresceu para mais de 18 mil funcionários fixos e a Amazon já anunciou que se compromete a atingir os 25 mil empregos permanentes no país antes do final de 2025.

Mais de 12 mil PME espanholas vendem nas lojas Amazon. Em 2020, venderam mais de 60 milhões de produtos e registaram mais de 650 milhões de euros em exportações, um crescimento de 30% face ao ano anterior. Por sua vez, essas PME criaram mais de 30 mil empregos em Espanha.

Para apoiar a transformação digital de empresas e organizações espanholas e apoiar o crescimento económico do país, a Amazon Web Services (AWS) abrirá uma nova região em Espanha em 2022, o que representará um investimento de 2.500 milhões de euros e a criação de 1300 novos empregos a tempo inteiro, nos próximos dez anos.

┆ O serviço Amazon Flex recorre a trabalhadores independentes com veículo próprio para entregar encomendas

O controlo algorítmico da economia de plataformas

Importa explicar, antes de mais, que o trabalho em plataformas resulta da externalização dos serviços, “permitindo às empresas ajustar a sua força de trabalho”, mas “compreendendo mudanças dramáticas no mercado, no que diz respeito ao trabalho precário, intermitente e informal, ditado pelo algoritmo para atender às exigências da produção”.

A pandemia global de Covid-19 acelerou o processo de digitalização da economia, afetando, na opinião de Isabel Roque, “não apenas as cadeias de valor, mas, sobretudo, a dinâmica do mercado de trabalho de forma heterogénea, assim como as condições

laborais dos trabalhadores, que se encontram cada vez mais vulnerabilizados e atomizados”.

Procurando dar resposta a esta realidade, a legislação apertada na Europa. Defendendo a existência de “um papel mais ativo em termos de controlo por parte das entidades fiscalizadoras, para que os trabalhadores possam ter acesso a um contrato de trabalho e a direitos sociais”, Isabel Roque recorda que em países como Espanha e Itália foram promulgadas leis que concedem aos trabalhadores de plataformas os mesmos direitos que possuem os trabalhadores contratados, permitindo “que possam ser contratados e reclassificados como funcionários, ou seja, trabalhadores dependentes e não autónomos, usufruindo do pleno acesso aos direitos laborais”.

Mas, na opinião da investigadora do CES, “ainda que a proposta da UE de uma diretiva sobre o trabalho de plataformas tenha surgido em dezembro de 2021, através da lei 45/2018, contemplando a presunção de um contrato de trabalho, segundo preconizado pelo artigo 12 do código do trabalho, as plataformas continuam a negar aos seus trabalhadores os seus direitos laborais mais básicos, como o direito a um salário mínimo, proteção em termos de saúde e segurança, previdência social, transparência de termos e condições e representação coletiva”. Estes trabalhadores “permanecem num estatuto incerto e/ou indeterminado, sobretudo pelo facto de se constituírem como trabalhadores independentes [*bogus self-employment*, isto é, falso trabalho por conta própria], ainda que se encontrem sujeitos a um horário de trabalho, a tarefas diárias, e subordinados a uma hierarquia e a uma gestão algorítmica”, sublinha.

Em suma, ainda que constitua um dos princípios fundamentais dos Pilares dos Direitos Sociais Europeus, o direito à proteção social adequada “não é garantido para todos os trabalhadores dos diferentes setores do trabalho plataformizado”. E isto, apesar do potencial empregador das plataformas de trabalho digital, cujo crescimento “se intensificou após a pandemia Covid-19, sobretudo num contexto de recuperação da crise financeira e económica da Troika, em que a informalidade laboral e os vínculos precários eram cada vez mais frequentes”.

A cada vez mais popular *gig economy* vive assim, agora, uma trajetória de crescimento acelerado, e adivinha-se-lhe um futuro promissor, com a PricewaterhouseCoopers (PwC) a estimar que os cinco principais setores que fazem uso desta economia – viagens, car sharing, finanças, *staffing* e *streaming* (música e vídeo) têm o potencial de aumentar as receitas globais em 335 mil milhões de dólares, até 2025. A consultora prevê que, desde 2013 e até esse ano, a receita da economia partilhada irá aumentar 2.133%. No mesmo período, as empresas tradicionais deverão registar um crescimento da receita de apenas 39,6%.

Este crescimento exponencial está a ser impulsionado por avanços tecnológicos que possibilitam que as transações em plataformas digitais online ocorram *on-demand*, sejam medidas com precisão, e que a procura e a oferta sejam correspondidas de imediato. No que diz respeito à economia partilhada na cadeia de abastecimento, estão previstos desenvolvimentos na partilha de ativos logísticos (com as empresas a valorizarem cada vez mais o valor do aluguer de ativos como vans, empilhadeiras e porta-paletes para retalhistas, quando não estiverem a ser usados); e igualmente na partilha de dados logísticos (agrupando os dados que as empresas de logística possuem para ajudar a tornar as cidades mais eficientes e ecológicas).

A PwC conclui, então, que o modelo de economia partilhada está a alterar profundamente o *status quo* dos negócios, e prevê um aumento considerável de parcerias entre empresas tradicionais e empresas da chamada *gig economy*.

Já a Deloitte perspetiva que o comércio baseado em frotas próprias de veículos movidos a combustíveis fósseis seja interrompido de forma significativa num futuro próximo. E, no relatório “The rise of the sharing economy: Impact on the transportation space”, insta os principais fornecedores de transporte e utilizadores de veículos pesados a explorarem formas de usar plataformas partilhadas, sob pena de “ficarem para trás”.

Em países como Espanha e Itália foram promulgadas leis que concedem aos trabalhadores de plataformas os mesmos direitos dos trabalhadores contratados

UBER



### **Transporte de pessoas e mercadorias reduz quilómetros percorridos**

A tecnologia da Uber revolucionou a forma como as pessoas viajam, e agora também está a revolucionar o setor de transporte de mercadorias. Lançado em 2017, o Uber Freight faz a correspondência entre motoristas de transporte de mercadorias e expedidores, de maneira semelhante à app de transporte de passageiros da empresa, que conecta quem procura uma viagem com os motoristas disponíveis.

Com taxas iniciais claras e transparentes, a aplicação permite obter as informações necessárias para tomar as decisões de negócios corretas, garante a Uber. Com um fluxo de trabalho simplificado e suporte 24 horas por dia, 7 dias por semana, a empresa promete manter os negócios a funcionar com rapidez e eficiência.

Embora a pandemia tenha atingido alguns segmentos da *gig economy*, impulsionou outros, principalmente empresas envolvidas na entrega de última milha, como a Uber Eats, que oferece entregas na rua e sem contato. As mudanças provocadas pela pandemia são bem ilustradas pelos resultados financeiros do segundo trimestre de 2020 da Uber Technologies. Por um lado, o Mobility Gross Bookings da empresa (o seu serviço de transporte) caiu 73%, face ao período homólogo, enquanto o seu serviço Delivery Gross Bookings (Uber Eats) cresceu 113%. No geral, a receita da Uber caiu 29% neste período, com as receitas de mobilidade a decrescerem 67% e as de entrega a crescerem 103%, comparativamente ao mesmo período do ano anterior.

A utilização dos motoristas de transporte de pessoas também em entrega de mercadorias, em função da sua proximidade ao local, foi recentemente defendida pelo diretor da Uber Portugal como uma solução para reduzir o número de quilómetros percorridos (e, consequentemente, a quantidade de emissões de dióxido de carbono).

Em julho de 2021 a multinacional americana anunciou a compra da empresa de serviços de logística Transplace, por quase dois mil milhões de euros (2.250 milhões de dólares). A

operação, feita através da subsidiária Uber Freight, criou uma das principais plataformas de tecnologia de logística.

Em comunicado, a Uber defendeu que “as exigências de um mercado volátil e a crescente complexidade da logística global entram em colisão com as plataformas de transporte da era industrial. Por entre problemas de capacidade e de aumento dos custos de transporte, as transportadoras estão a adaptar as suas operações a um ritmo mais acelerado e procuram tecnologia, apoio e soluções”.

Segundo Lior Ron, cofundador da Uber Freight, a operação vai representar um avanço significativo para todo o ecossistema logístico, reunindo duas empresas complementares para criar uma plataforma que visa “transformar toda a cadeia de abastecimento”.

Pandemia e guerra aceleraram esta transição?

Esta viragem nos mercados de trabalho “para a gestão digital do trabalho que medeia as relações laborais” incorpora, nas palavras de Isabel Roque, “uma variedade de formas de trabalho não padronizado, invisibilizadas ou informais, e que não garantem o acesso aos direitos laborais”. Para a investigadora, estas escolhas relativamente à conceção dos algoritmos que gerem as plataformas estão a afetar os trabalhadores de diversas formas, “nomeadamente através da mercantilização e precarização das suas vidas, tendo em conta que estes fornecem não apenas serviços, mas a criação de conteúdos, dados e metadados”.

As mudanças profundas aceleradas pela pandemia incluem a transição para o regime de teletrabalho e do trabalho realizado através de plataformas digitais, “tendências cada vez mais afirmadas”. E, se o aumento de atividades online, realizadas através de apps no acesso a plataformas, “conduziu a um crescimento exponencial do e-commerce” e “aquisição de bens e consulta e acesso a serviços”, atualmente “atravessamos um contexto de guerra e crise não apenas socioeconómica, mas, sobretudo ambiental e humana, com a ameaça de uma guerra nuclear e o aumento crescente do valor dos bens de consumo e de matérias-primas”.

Isabel Roque defende, por isso, que todo o contexto “tem reforçado a necessidade de manter estas novas formas de gestão das sociedades, do trabalho digital em rede e, inclusivamente, de uma transformação ao nível dos mercados financeiros, através da introdução de criptomoedas”. No entanto, “permanece ainda a questão da iliteracia digital, que poderá constituir-se como um obstáculo para o crescimento da economia de plataformas, sobretudo para as gerações mais velhas”.

Concretamente no setor da logística, a promoção da eficiência sustentável através de serviços partilhados é “uma meta de difícil concretização, embora não impossível, e que dependerá de cada um dos diferentes setores que compreendem o trabalho digital em plataformas”, conclui a investigadora. Na sua perspetiva, “os transportes de mercadorias e de pessoas deveriam recorrer a meios mais económicos e menos poluentes”. No caso do transporte de pessoas, existem estudos que promovem a integração de serviços de mobilidade pública geridos por operadores privados através de plataformas digitais, como os serviços de passageiros da Uber-Green, que disponibiliza veículos elétricos.

Hoje, poucos especialistas duvidam que a economia partilhada seja o caminho do futuro na cadeia de abastecimento. Segundo o Logistics Bureau, o modelo avança a bom ritmo,

colmatando, através de novas soluções, ineficiências de longa data, como o elevado número de meias cargas nos camiões de transporte e a enorme quantidade de capacidade não utilizada em armazenamento e expedição, com benefícios a nível ambiental.

A economia partilhada colmata ineficiências como o elevado número de meias cargas a capacidade não utilizada em armazenamento e expedição

E tal como a pandemia acelerou o processo de digitalização e plataformização das sociedades e da economia, “a guerra e o conseqüente aumento do preço das matérias-primas irá acelerar esta mesma transição a um nível transnacional, afetando e aumentando, sobretudo, o consumo de energias renováveis, através de uma economia verde, assim como o modo como a sociedade comercializa e efetua as suas transações financeiras através do uso da criptomoeda”.

Segundo Isabel Roque, deveriam ser criados benefícios sociais e ambientais para os trabalhadores e para a sociedade em geral, através de princípios de transparência ética e legal. Mas, diz, “aquilo que se tem verificado, sobretudo através do papel da gestão e controlo algorítmico, é a prevalência de uma lógica capitalista que apenas ambiciona o lucro, secundarizando o bem-estar dos trabalhadores, negligenciando a adoção de medidas de promoção do emprego digno e de apoio social, assim como a mitigação dos riscos ambientais”.

Neste contexto, conclui, o papel das entidades de fiscalização regionais e nacionais, assim como organizações europeias, como a Fairwork, que fiscaliza e classifica as condições de trabalho das plataformas de trabalho digital a nível mundial, através de cinco princípios de trabalho justo (remuneração justa, condições justas, contratos justos, gestão justa e representação justa), “será crucial para que o trabalho digno e a eficiência económica e ambiental possam ser garantidos”.

“A tendência para a gestão digital do trabalho incorpora formas de trabalho não padronizado, invisibilizadas ou informais, e que não garantem o acesso aos direitos laborais”

Isabel Roque, CES

DHL



## Plataformas reduzem drasticamente ineficiências de carga

A DHL disponibiliza a plataforma DHL Spaces, um localizador através do qual os clientes podem pesquisar as características dos armazéns disponíveis. A aplicação móvel DHL Spaces mostra aos utilizadores a localização do espaço, quantos metros quadrados estão disponíveis e fornece informações de contato para reservar o espaço.

A nível de frota rodoviária, a empresa prevê que as plataformas digitais irão transformar o setor de uma forma que reduzirá drasticamente as ineficiências relacionadas com a capacidade não utilizada dos camiões. Significa isto que o futuro da logística irá traçar-se

com frotas de distribuição mais sustentáveis, tanto a nível ambiental como financeiro? Em entrevista à MOB MAGAZINE, Teresa Manso, communication & continuous improvement director da DHL Express Portugal, acredita que, em um contexto onde a sustentabilidade é cada vez mais uma preocupação crescente para os consumidores, “não há forma de contornar a logística sustentável no futuro”. Afinal, diz, “estamos a decidir hoje em que tipo de mundo nós e os nossos filhos vamos viver daqui a 30 anos”. No setor da logística, “não é diferente” e a DHL tem “objetivos muito concretos para reduzir significativamente as emissões até 2030”, apesar do “esperado crescimento contínuo” de todas as atividades logísticas globais, conclui.

Para atingir esses objetivos, a empresa vai investir “cerca de sete mil milhões de euros em soluções logísticas neutras em termos climáticos”. Para distâncias curtas e last mile, a DHL continua a impulsionar a eletrificação da sua frota de veículos: “até 2030, teremos, a nível global, mais de 80 mil veículos elétricos”, avança Teresa Manso. Em percursos mais longos, e “especialmente no transporte aéreo”, a operadora está a pressionar o desenvolvimento e o uso de SLA (Sustainable Aviation Fuels), prevendo que, até 2030, “pelo menos 30% das necessidades de combustível estarão asseguradas por combustíveis sustentáveis”. Ainda no transporte aéreo, a DHL já avançou com a compra de aviões 100% elétricos (Alice eCargo). Adicionalmente, está a investir em espaços ecológicos (escritórios, DHL Stores e armazéns logísticos), que serão climaticamente neutros.

Na opinião de Teresa Manso, a last mile será, sem dúvida, cada vez mais valorizada. Como explica, “os clientes exigem uma maior transparência e facilidade nas entregas last mile”, pois são o principal foco na cadeia de fornecimento de comércio eletrónico e, “com o desenvolvimento contínuo do e-commerce, a simplicidade do processo vai ser cada vez mais elevada e é necessário dar resposta”.

A DHL Express Portugal, por exemplo, disponibiliza aos clientes a possibilidade de rastreamento das suas encomendas em tempo real e alterações na entrega. Através do On Demand Delivery (ODD), uma ferramenta da empresa que permite a customização da entrega por parte do consumidor, mesmo depois de finalizada a compra, o destinatário está constantemente informado sobre o estado do seu envio e pode remarcar, redirecionar ou convenientemente levantar as suas encomendas numa das lojas da DHL ou da rede de parceiros – ServicePoints.

Segundo a communication & continuous improvement director da DHL Express Portugal “é também fundamental que este processo da entrega last mile seja o mais transparente possível e que o cliente acompanhe a trajetória do seu envio”. Nesse sentido, a empresa está “continuamente a otimizar” a rota dos seus estafetas, nomeadamente através da solução Follow My Parcel, através da qual o cliente é notificado quando o estafeta se aproxima da sua morada, cerca de dez paragens antes.

Detalhando que a maioria das pessoas pensa que a otimização da rota “consiste apenas em encontrar a rota mais curta para a próxima paragem”, Teresa Manso defende que “nem sempre é assim”, já que “existem muitas mais variáveis do que apenas a distância, como o número de paragens existentes na rota, as janelas de tempo do cliente e a capacidade do veículo”. Atendendo a todos estes fatores, com a otimização das rotas “conseguimos disponibilizar uma melhor trajetória para os estafetas, notificações proactivas e janelas de tempo reais para os clientes”, garante a responsável. O que resulta numa experiência last mile “mais positiva e eficiente em termos de consumo energético”,



remata.

Defendendo que “o futuro da logística last mile é elétrico”, Teresa Manso sublinha que um dos objetivos da DHL Express na Europa passa por “eletrificar 75% da frota” de entregas de última milha, até 2030.