



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO ACADÊMICO DO AGRESTE
NÚCLEO DE GESTÃO
CURSO: CIÊNCIAS ECONÔMICAS

LUCAS MATHEUS DE MELO TAVARES

**VIABILIDADE ECONÔMICA DO UBER E DO TÁXI: UMA DISCUSSÃO PARA O
MUNICÍPIO DE CARUARU-PE**

CARUARU
2018

Lucas Matheus de Melo Tavares

**VIABILIDADE ECONÔMICA DO UBER E DO TÁXI: UMA DISCUSSÃO PARA O
MUNICÍPIO DE CARUARU-PE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito para conclusão do curso de
Bacharel em Ciências Econômicas da
Universidade Federal de Pernambuco – Campus
Acadêmico do Agreste.

Orientador: Prof. Dr. Márcio Miceli Maciel de
Sousa

CARUARU
2018

Catálogo na fonte:
Bibliotecária – Simone Xavier - CRB/4 – 1242

T231v Tavares, Lucas Matheus de Melo.
Viabilidade econômica do Uber e do táxi: uma discussão para o município Caruaru-PE. / Lucas Matheus de Melo Tavares. – 2018.
48 f. il. : 30 cm.

Orientador: Marcio Miceli Maciel de Sousa.
Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de Pernambuco, CAA, Economia, 2018.
Inclui Referências.

1. Viabilidade econômica. 2. Motoristas de Taxi. 3. Concorrência. 4. Transportes urbanos. I. Sousa, Marcio Miceli Maciel de (Orientador). II. Título.

CDD 330 (23. ed.) UFPE (CAA 2018-307)

LUCAS MATHEUS DE MELO TAVARES

**VIABILIDADE ECONÔMICA DO UBER E DO TÁXI: UMA DISCUSSÃO PARA O
MUNICÍPIO DE CARUARU-PE**

Este trabalho foi julgado adequado e aprovado para a obtenção do título de graduação em Ciências Econômicas da Universidade Federal de Pernambuco - Centro Acadêmico do Agreste

Caruaru, 19 de dezembro de 2018.

Prof. Dr. Márcio Miceli Maciel de Sousa
Coordenador do Curso de Ciências Econômicas

BANCA EXAMINADORA:

Prof.º Dr.º Márcio Miceli Maciel de Sousa
NG/UFPE/CAA
Orientador.

Prof. Dr. José Valdecy Guimarães Júnior
NG/UFPE/CAA

Profª. Dr. Ana Paula Sobreira Bezerra
NG/UFPE/CAA

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por tudo que tem feito em minha vida e a todas oportunidades que Ele me tem proporcionado ao longo da minha vida. Ele sempre foi a minha fortaleza e sei que em todos os momentos da minha vida Ele sempre esteve ao meu lado, seja momentos bons ou ruins. Agradeço aos meus pais, Walter e Marinalva, por me proporcionar a oportunidade de estudar, as melhores coisas da vida, a sempre me incentivar a buscar o conhecimento e o melhor para a minha vida. Agradeço também ao meu irmão que sempre esteve ao meu lado e por cada momento compartilhado.

Também gostaria de agradecer aos meus amigos que fiz na Universidade e que levarei para a minha vida, sem vocês a faculdade teria sido um pouco mais chata. A Rafaela, Ana, Joyce, Fernanda, Getúlio e Erick, obrigado por cada risada e a cada momento de diversão que passamos juntos durante esses 4 anos de graduação, e que todo dia tinha uma resenha diferente e que nos divertíamos muito.

E, agradeço a todos os professores que contribuíram para o meu conhecimento durante todo o curso, a todos o meu mais sincero obrigado.

RESUMO

O presente trabalho explica sobre quais bases se deu o surgimento do Uber e analisa se esse modelo de negócio é viável para os motoristas cadastrados na plataforma digital. O objetivo do artigo é compreender o que ocorreu com a introdução do Uber no Brasil, como foi a resposta da população para esse novo tipo de serviço e, como os taxistas se comportaram com o novo tipo de concorrência. Discutiu-se, ainda, como esse novo modelo de negócio permitiu que algumas pessoas buscassem uma nova alternativa de emprego já que o país vive uma crise econômica profunda. A pesquisa visa uma compreensão qualitativa do tema tendo como referência: livros, artigos científicos contidos em periódicos e anais de congresso e dissertações de mestrado. Ainda em relação aos aspectos metodológicos foram aplicados questionários. Obteve-se como resultado que após a introdução do Uber no Brasil mais pessoas começaram a usar esse novo tipo de transporte individual de passageiros, pois o preço é mais competitivo, proporcionando uma maior concorrência para com os taxistas. Diante deste cenário estabeleceu-se o cálculo do custo de oportunidade do Uber e do Táxi no município de Caruaru-PE.

Palavras-chaves: Uber, viabilidade, concorrência, taxistas, motoristas.

ABSTRACT

This paper explains the basis of Uber's emergence and analyzes whether this business model is feasible for drivers registered in Uber's digital platform. The objective of this work is to understand what happened with the introduction of Uber in Brazil and how was the response of the population to this new type of service, and how the taxi drivers behaved with the new type of competition. And as this new business model has allowed some people to seek a new employment alternative since the country is experiencing an economic and political crisis. The research aims at a qualitative understanding of the events that occurred in the country during the introduction of the activities of Uber, using as reference books, articles and dissertations that explain the topic addressed. The work shows that after the introduction of Uber in Brazil more people began to use this new type of individual passenger transport, because the price is more competitive, it also shows how the scenario in this segment of transport is after the introduction of Uber and if it is feasible to be a licensed driver on the digital platform. This work can help people see the new form of competition in individual passenger transport and how to increase the well-being of the population and show the viability of the business model for people who wish to offer this type of service, driver registered at Uber.

Keywords: Uber, feasibility, competition, taxi drivers, drivers.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Evolução da Frota de veículos, por tipo.....	14
Tabela 2 -	Evolução da Frota de Veículos.....	15
Tabela 3 -	Tecnologia de informação e comunicação.....	21
Tabela 4 -	Fluxo de caixa mensal para um taxista com autonomia própria.....	31
Tabela 5 -	Fluxo de caixa mensal para um taxista sem autonomia própria	34
Tabela 6 -	Fluxo de caixa para um motorista do Uber	36

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	BREVE ANÁLISE DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO: DIFICULDADE VERUS AVANÇOS	11
2.1	DIFICULDADES	12
2.2	AVANÇOS	13
2.3	DADOS SOBRE A EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS	15
3	NOVA ECONOMIA E OS DESAFIOS DO SÉCULO XXI	18
3.1	ECONOMIA CRIATIVA	19
3.2	OS APLICATIVOS NA ECONOMIA	21
3.3	DADOS SOBRE A TECNOLOGIA DE INFORMAÇÃO	23
4	HISTÓRIA RECENTE DO UBER	25
4.1	DADOS SOBRE O UBER	30
5	VIABILIDADE ECONÔMICA DO UBER E DO TÁXI EM CARUARU- PE	31
5.1	VIABILIDADE ECONÔMICA DO TÁXI: UM TAXISTAS COM AUTONOMIA PRÓPRIA E OUTRO SEM AUTONOMIA	33
5.2	TAXISTAS COM AUTONOMIA ALUGADA	36
5.3	VIABILIDADE ECONÔMICA DO UBER EM CARUARU-PE	38
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	41
	REFERÊNCIAS	42
	ANEXO A – PESQUISA REALIZADA COM OS TAXISTAS DO MUNICÍPIO DE CARUARU-PE	45
	ANEXO B – PESQUISA REALIZADA COM OS MOTORISTAS DO UBER DO MUNICÍPIO DE CARUARU-PE	47

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho abordará a viabilidade econômica do Uber, se ele é viável para as pessoas que oferecem os seus serviços de motoristas de transporte individual de passageiros. Ao longo do dia muitas pessoas se locomovem pela cidade através do transporte coletivo ou em muitos casos sobre o transporte individual, sendo o transporte viário o meio mais utilizado pelas pessoas.

Os indivíduos que possuem uma renda mais alta utilizam os serviços de transporte individual com seus próprios automóveis ou realizam suas viagens por meio do Táxi. Graças ao surgimento do aplicativo do Uber e a sua expansão para várias cidades espalhadas pelo mundo, mais pessoas passam a utilizar os serviços de transporte individual de passageiros devido ao valor da viagem ser mais barata em relação ao preço das corridas que os taxistas cobram. Ao aumentar o número de usuários e, conseqüentemente, o número de viagens, cresce o número de condutores cadastrados no aplicativo e é necessário analisar se o projeto é viável para os motoristas.

Os taxistas realizavam os serviços de transporte individual de passageiros sem nenhuma concorrência, em que eles podiam cobrar uma tarifa mais elevada e oferecer um serviço de transporte que não era de boa qualidade. Com o surgimento do aplicativo do Uber e ao realizar suas atividades em várias cidades não só no Brasil, mas no mundo, pressupõe que os usuários deste tipo de transporte aumentaram o seu bem-estar devido à redução do tempo de espera e a redução do preço das tarifas. Dentro desse contexto, surge uma questão imprescindível, qual seja: o serviço oferecido pelos motoristas do Uber é viável economicamente?

Ao expandir as distâncias das cidades as pessoas precisam se deslocar através de algum transporte, no caso do Brasil o transporte viário é quem desloca o maior número de pessoas por dia. O sistema de transporte viário é de péssima qualidade seja por causa da infraestrutura ou por causa da superlotação dos ônibus.

Várias pessoas se cadastram na plataforma do Uber para oferecer os serviços de motoristas através do aplicativo de smartphone arcando com todos os custos da realização da viagem e, ao aumentar o número de condutores, é necessário que se analise se esse modelo de negócio é viável economicamente e se os usuários e os motoristas estão melhores após a entrada do Uber.

O objetivo deste trabalho é analisar se ser motorista de transporte individual de passageiros cadastrado no aplicativo Uber é viável economicamente. Muitas pessoas passam a utilizar os serviços de transporte individual de passageiros através da plataforma digital Uber, em que os usuários fazem um cadastro informando seus dados para poderem usufruir dos serviços desse aplicativo.

Os motoristas cadastrados na plataforma digital é quem arca com todos os custos da realização das viagens, por causa disso é necessário analisar se esse projeto é viável economicamente para os condutores poder continuar nesse segmento de transporte.

Este trabalho pretende mostrar uma nova forma de concorrência e que com a introdução do Uber pressupomos que a sociedade aumentou seu bem-estar, e essa nova forma de concorrência passa a incluir pessoas antes excluídas dos serviços de transporte individual de passageiros.

Este trabalho foi desenvolvido através do uso de uma pesquisa explicativa, em que se baseou em referências bibliográficas para explicar os acontecimentos que ocorreram após a introdução do Uber. A pesquisa bibliográfica utilizada foi através de livros, artigos científicos e dissertações que explicam sobre o tema em questão.

O presente trabalho está dividido em quatro capítulos além desta introdução, em que o primeiro capítulo fala sobre os avanços e dificuldades do transporte. O segundo capítulo mostra o desenvolvimento da economia criativa. O terceiro capítulo conta a história recente do Uber. E o quarto capítulo analisa a viabilidade do novo modelo de negócios, se é viável ser motorista.

2 Breve Análise do Transporte Público Urbano: Dificuldades versus Avanços.

O Brasil começou a mudar sua estrutura a partir do processo de industrialização. Com o Plano de Metas o Brasil começou a se desenvolver e mudou sua atividade estrutural, em que ocorre uma transformação no espaço físico das cidades o que ocasiona um novo molde estrutural. O desenvolvimento no país criou empregos, por esse motivo as pessoas do campo migravam para as cidades em busca de novas oportunidades, e era preciso desenvolver um sistema de transportes para locomover a população para o trabalho e para as escolas.

De início, esses deslocamentos eram feitos a pé ou de bicicleta, mas, devido ao crescimento das cidades, e graças ao desenvolvimento no país, não se tem mais a mesma condição para que se realize esse tipo de deslocamento, sendo agora necessário introduzir um novo tipo de transporte e dar condições para os deslocamentos das pessoas. Portanto, é a partir desse período que o sistema de transporte público em especial ganha importância.

O Plano de Metas teve um impacto no sistema viário, por causa dos vultosos recursos investidos na indústria automobilística, sendo assim, era necessário que as estradas do país tivessem uma boa qualidade. Apesar de todos esses investimentos ocorridos no país durante o Plano de Metas, ao longo dos anos o investimento em infraestrutura no Brasil foi caindo o que causou sérios problemas no sistema de transporte. Bertussi e Júnior, p.104, 2012, comenta sobre o investimento em infraestrutura no Brasil:

Para se ter uma ideia, de acordo com estudo realizado pela FGV (2006) em parceria com a União Nacional da Construção, uma comparação entre 200 países para o ano de 2000 revelou que o Brasil apresenta baixo desempenho quanto ao desenvolvimento de sua infraestrutura, ficando atrás de países como Namíbia, Estônia e Hungria no que se refere à extensão da malha rodoviária.

No começo dos anos 2000 o Brasil investiu muito pouco em infraestrutura, em especial no segmento de transporte viário, e levando em conta o desenvolvimento do país, muitas pessoas começaram a comprar automóveis, estes veículos competem com os ônibus no trânsito causando sérios problemas de mobilidade urbana.

Portanto, a grande transformação na mobilidade das pessoas nas grandes cidades brasileiras ocorreu graças ao processo de industrialização, quando a urbanização se associou ao aumento do uso de veículos motorizados, automóveis e ônibus, (Vasconcelos et al, 2011). O processo de urbanização fez as cidades aumentarem suas dimensões. À medida que as cidades

estavam crescendo houve uma necessidade de locomoção da população, em que as pessoas necessitavam de um transporte público que atendesse essa nova demanda.

2.1 Dificuldades

As dificuldades do sistema de transporte urbano coletivo no Brasil são várias, entre elas destacam-se: a) frota reduzida; b) péssima infraestrutura e tarifas altas. Essas dificuldades do transporte público afetam a população de várias maneiras, desde o tempo perdido no trânsito até os altos custos das tarifas. Os mais pobres são os mais penalizados e estão excluídos de oportunidades, vivenciando uma segregação espacial.

Com uma tarifa elevada as pessoas têm dificuldades de procurar empregos e ter acesso a novas oportunidades, devido ao alto custo de locomoção já que estão distantes dos centros urbanos (Araújo et al, 2011). Uma tarifa muito alta tende a elevar a desigualdade entre os brasileiros, já que impacta no acesso à procura de empregos, nas novas oportunidades, bem como na educação, pois ela se torna difícil entre os mais pobres, considerando os custos que se tornam mais elevados.

A falta de transporte adequado e a incapacidade de arcar com as tarifas dos serviços se transformam em obstáculos para os jovens acessarem as escolas, mesmo que existam vagas disponíveis (Gomide, 2006 apud Araújo et al, p.580, 2011). Isto também afeta os trabalhadores formais e informais de baixa renda, visto que precisam pagar uma quantia maior a cada mês. Apesar dos trabalhadores formais, muitas vezes, receberem o vale transporte, o custo ainda é elevado. Os trabalhadores informais enfrentam maiores dificuldades ainda, isto por não possuírem vale transporte, sendo assim, uma parte de sua renda é gasta na locomoção, sobrando menos para o sustento de suas famílias.

Outro fator que exclui o acesso ao transporte dos mais pobres são a oferta da frota de ônibus. A oferta dos ônibus que passam em lugares distantes dos centros é reduzida e com grandes espaços de tempos. Essa dificuldade prejudica a vida de muitos brasileiros que precisam trabalhar ou estudar longe de suas casas, considerando que o acesso à educação dos mais jovens, às melhores oportunidades de estudos e qualificação estão no centro urbano, apesar das periferias possuírem escolas, e, também, afetam a procura de empregos por parte de trabalhadores por morar longe dos grandes centros urbanos.

Destarte, é notável que essas dificuldades afetam a vida da população por não ter acesso às melhores oportunidades que estão nos centros das cidades, pois quem depende do sistema de

transporte público acaba perdendo grandes oportunidades, tanto pelo fato das tarifas serem muito elevadas como por causa da frota de ônibus ser reduzida nesses locais distantes.

O transporte público no Brasil é de baixa qualidade o que faz as pessoas adquirirem mais automóveis, porém, esse aumento na frota de veículos causa um maior congestionamento nas vias urbanas e requer um aumento no tempo gasto para chegar ao destino. Esse maior tempo nas estradas prejudica a vida dos brasileiros de diversas formas: aumento do estresse, maior custo das viagens e uma maior poluição da cidade.

“Downs (2004) afirma que os congestionamentos causam dois grandes problemas sociais: perda de tempo e perda de dinheiro”, (Resende e Sousa, p.10, 2009). Esse tipo de problema faz a produtividade dos brasileiros caírem devido ao maior tempo gasto no trânsito e o preço dos alimentos subirem devido ao maior custo para transportarem a carga.

Os ônibus possuem desvantagens no transporte de pessoas por não chegarem em horários fixos devido aos congestionamentos, a velocidade média é muito baixa e transporta muitas pessoas ao mesmo tempo o que causa um desconforto por sobrecarregar o ônibus com uma grande quantidade de passageiros (BARAT, 1978).

2.2 Avanços

Com os grandes eventos esportivos ocorridos nesta década, o sistema de transporte melhorou em alguns aspectos. Para a realização da Copa do Mundo foi necessário melhorar a infraestrutura das cidades-sedes para atender os turistas nacionais e internacionais a se locomoverem pelo país (REZENDE et al, 2010).

O transporte coletivo melhorou neste período, onde teve investimentos em estradas e ferrovias, porém o transporte viário se desenvolveu melhor através dos ônibus. Entende-se que o ônibus é o principal veículo de transporte das cidades brasileiras (REZENDE et al, 2010). Nessa linha de raciocínio, as cidades-sedes criaram linhas exclusivas para os *Bus Rapid Transit* (BRTs) que trouxe benefícios para a população do tipo: uma frota renovada, ganhos de tempo por parte da população e menos emissão de poluentes na atmosfera.

Os novos BRTs ganharam vias e paradas exclusivas e possuem capacidade de alocar mais gente nos ônibus, reduzindo o número de ônibus que dificultam o trânsito fluir. A infraestrutura criada para os BRTs facilitou a vida de muitas pessoas, onde mais lugares

puderam ser ligados ao centro da cidade e mais pessoas passaram a ter acesso às oportunidades que estão inseridas no centro das capitais.

Os ônibus são o principal meio de locomoção do Brasil e é o transporte que talvez tenha a maior vantagem para a população. Os ônibus conseguem atender todos os pontos da cidade, é o meio de transporte que melhor consegue se adaptar a modificações nas vias urbanas, possui uma despesa de capital mais baixa quando comparado ao transporte sobre os trilhos e pode operar com poucas pessoas utilizando o transporte (Barat, 1978).

O congestionamento é fruto da má eficiência dos transportes públicos. As pessoas adquirem automóveis devido à superlotação dos veículos e, em razão disso, um maior número de veículos nas vias urbanas faz o trânsito fluir mais devagar, além de ocupar um maior espaço gerando atraso na vida das pessoas. Um meio de tentar sanar esses problemas em alguns locais se deu através das autoridades de algumas cidades buscarem algumas maneiras de melhorar o congestionamento, fazendo rodízio de veículos e tarifas de congestionamento.

As tarifas de congestionamentos são utilizadas para diminuir o número de carros nas estradas deslocando os automóveis para novas rotas ajudando o trânsito fluir. Por fim, essas são apenas algumas maneiras que os governos utilizam com intuito de tentar diminuir os efeitos negativos do trânsito.

2.3 Dados sobre a evolução da frota de veículos

Os dados da tabela abaixo mostram que a frota de veículos aumentou consideravelmente nos últimos dois anos, muitos foram os fatores que fizeram a frota de automóveis se elevar, entre eles estão: a) uma frota de ônibus ainda reduzida devido ao número de passageiros que utiliza esse meio de transporte e uma infraestrutura de péssima qualidade, o que faz as pessoas com uma renda relativamente alta comprarem um carro para se locomover ao invés de usar o transporte público; b) algumas capitais adotam o regime de rodízio de placas de carros, criando um incentivo para as pessoas com uma renda alta adquirirem um outro automóvel, porém, com final de placa diferente e continuar sem usar o transporte coletivo; c) superlotação dos ônibus e d) os ônibus não conseguem cumprir os horários predeterminados.

EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS, POR TIPO , SEGUNDO AS REGIÕES NOS ANOS DE 2016, 2017 E 2018

REGIÃO	2016				2017				2018			
	Automóvel	Ônibus	Microônibus	Motocicleta	Automóvel	Ônibus	Microônibus	Motocicleta	Automóvel	Ônibus	Microônibus	Motocicleta
Norte	1.585.521	40.415	14.328	1.854.860	1.649.157	41.496	14.453	1.937.414	1.706.344	42.330	14.479	1.998.815
Nordeste	6.326.114	116.219	84.106	6.107.168	6.585.149	120.525	87.158	6.346.818	6.782.192	123.109	88.797	6.529.805
Sul	11.008.596	100.156	53.907	2.973.847	11.317.259	102.225	54.730	3.038.933	11.566.458	104.186	55.805	3.095.864
Sudeste	28.104.447	290.293	209.228	8.069.787	28.949.956	292.406	211.347	8.291.601	29.617.790	296.060	213.835	8.482.496
Centro - Oeste	4.272.304	54.439	21.756	1.936.971	4.414.639	55.882	22.547	1.993.802	4.537.206	56.859	23.238	2.041.486
BRASIL	51.296.982	601.522	383.325	20.942.633	52.916.160	612.534	390.235	21.608.568	54.209.990	622.544	396.154	22.148.466

Tabela 1. Fonte: Detran, 2018.

A frota de ônibus e micro-ônibus cresceu paulatinamente ao longo desses anos, mas o sistema de transporte público continua ineficiente, pois apesar do aumento do número de ônibus, eles ainda continuam sobrecarregados de passageiros. Aliás, apesar de ter aumentado a frota de ônibus no Brasil, ainda assim, em muitas cidades o transporte coletivo não consegue atender em todas as regiões das cidades, já que o acesso é mais difícil devido a péssima infraestrutura das vias urbanas ou devido a frota ser reduzida em comparação ao número de usuários.

Devido ao aumento da frota de automóveis particulares o trânsito fica mais congestionado e as pessoas perdem mais tempo no trânsito, tanto os usuários de ônibus como quem utilizam os carros. Esse aumento de tempo no trânsito traz inúmeras ineficiências para as pessoas, seja uma menor produtividade por estar cansado do congestionamento e ter que acordar mais cedo ou problemas de saúde decorrente do trânsito. Quando o automóvel passa a competir com os ônibus nas vias urbanas todos os usuários saem perdendo, pois ficam mais tempo no congestionamento. Os carros pequenos ocupam mais lugares nas vias urbanas do que os ônibus se for comparar quantos passageiros cada um transporta por metro quadrado, e isso acaba se tornando ineficiente.

O crescimento da frota de automóveis ao longo dos anos ocorreu por causa das políticas do governo federal e o crescimento do país durante vários anos, as políticas que fez expandir a frota de veículos foram o aumento da oferta de crédito e redução do IPI. Mas com a crise econômica que o país ainda vive a frota de veículos continuou a aumentar como podemos analisar a tabela, tanto em Pernambuco como em Caruaru.

Uma razão para esse aumento de veículos não só no estado de Pernambuco, mas no Brasil em geral, é devido a ineficiência do transporte público coletivo. Além da infraestrutura viária ser muito péssima em algumas cidades, os ônibus estão cada vez mais superlotados e não consegue cumprir os horários predeterminados o que faz muitas pessoas com um nível de renda elevada adquirir um outro automóvel.

O cenário que se apresenta em Pernambuco e em Caruaru não é diferente do resto do país, a frota de ônibus apesar de ter um leve crescimento como mostra a tabela 2, não garantiu uma boa eficiência para o transporte coletivo, visto que os ônibus continuam ainda superlotados e chegam com atrasos nos horários nas paradas de ônibus.

EVOLUÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS POR TIPO								
	2016				2017			
	Automóvel	Ônibus	Micro-ônibus	Motocicleta	Automóvel	Ônibus	Micro-ônibus	Motocicleta
Caruaru	66.617	738	889	52.222	68.898	740	904	53.267
Pernambuco	1.284.349	20.357	17.913	965.052	1.318.890	20.663	18.272	984.649

Tabela 2. Fonte: BDE – Pernambuco, 2017.

Algumas pessoas ao invés de utilizar o transporte coletivo passam a usar o transporte individual, ou seja, através de automóveis, ou dividem o valor da corrida do Uber como tem feito algumas pessoas em algumas regiões pelo país.

O atraso nos horários e a superlotação dos ônibus são os dois efeitos que fazem as pessoas a trocar o transporte público para um transporte privado individual, adquirindo um carro ou moto, e com o aumento dos veículos nas vias urbanas todos saem perdendo devido os transtornos do trânsito.

3 Nova Economia e os Desafios do Século XXI

Vivemos hoje numa era digital em que muitas pessoas vivem cada vez mais conectadas no mundo virtual, em que o processamento de informações é muito rápido algo que nos ajuda muito, ou seja, ajuda a população como um todo. Graças a tecnologia de informação podemos nos comunicar e conhecer pessoas de vários lugares do mundo, bem como podemos ainda estudar online, fazer compras, trabalhar, promover entretenimento, e ainda realizar outras atividades do nosso cotidiano, tudo isto considerando o uso de smartphones e computadores.

“O processo econômico depara-se, hoje, com a “destruição criadora” encetada pelas tecnologias da informação e comunicação que cria setores inteiramente novos pelos seus efeitos sobre arenas econômicas já existentes” (Freeman e Soete, 2008 apud Garcia e Lucas, p.430, 2017). Essas novas tecnologias que foram introduzidas mudaram a dinâmica de vários setores da economia em que por meio de um aplicativo da empresa a pessoa pode adquirir um produto ou serviço, podendo citar como exemplos de empresas que disponibilizam aplicativos afim de facilitar bem como intermediar seus produtos e/ou serviços a Netshoes e o Uber. Sendo assim, as pessoas que queiram adquirir um produto ou serviço nessas plataformas basta apenas ter acesso a internet para realizar o seu pedido.

A tecnologia é o fator chave para o desenvolvimento de qualquer empresa, além disso, ela contribui na melhoria do processo produtivo bem como no aprimoramento do gerenciamento da companhia. Sabendo-se que a tecnologia é uma ferramenta indispensável para o crescimento de uma indústria, conseqüentemente, será também um ponto crucial, para gerar melhorias em algum setor do mercado, pois ao introduzir uma nova tecnologia a empresa altera a estrutura do setor em que ela está inserida.

As empresas que não investem em tecnologias de informação ficam para trás, isto porque suas concorrentes adquirem novos métodos tecnológicos com intuito de melhorar seu desempenho e ,também, diminuir seus custos, conseqüentemente, elas ficam mais competitivas e seus produtos e/ou serviços ficam melhores, bem como há um diferencial notável isto se comparados à produtos de empresas que não adquirirem as tecnologias de informação.

A tecnologia de informação assume uma importância fundamental para a economia criativa, pois é por causa dos aplicativos que o mercado se tornou mais dinâmico, com isso as empresas são obrigadas a inovar e em decorrência dessas inovações surgem várias outras novas tecnologias que por sua vez ajudam no melhor desempenho da empresa. Logo, se

considerarmos que as empresas que não possuem uma nova tecnologia elas são obrigadas a adquirir tal tecnologia para manter a concorrência e não perder espaço no mercado no qual está inserida.

A economia criativa surge através de um contexto em que a criatividade é a propulsora da nova onda da tecnologia de informação do mercado. A economia criativa atua como elemento articulador da criatividade, tecnologia e inovação, onde a criatividade é a força motriz e a tecnologia da informação sua principal infraestrutura (Nicolaci-da-Costa, 2011 apud Lugoboni et al, p.156, 2014). Portanto, a criatividade ganhou muito destaque nos últimos anos, considerando que ela age de uma maneira inovadora na vida das pessoas, porque sabe-se que a tecnologia revolucionou tanto a rotina das pessoas como a maneira que elas enxergavam o mercado.

O mercado tem a necessidade de ser mais dinâmico e mais prático para atrair os consumidores com seus produtos e serviços e a criatividade proporciona isso, causando uma revolução na economia. A criatividade quebrou uma barreira nos mercados, já que muitas empresas detinham poder de mercado em algum setor e com as novas formas de plataformas digitais muitas empresas surgiram com uma nova proposta de negócio modificando a estrutura de alguns setores da economia.

3.1 Economia criativa

O conceito de economia criativa surge na Austrália, inspirado no projeto Creative Nation na década de 1990, e este projeto foi criado para ajudar na economia do país e apostava em um modelo de desenvolvimento que tinha como principais características a tecnologia, a cultura e o talento (Couto, 2010).

A economia criativa possui diversas áreas, elas são: Arquitetura, Artes Cênicas, Audiovisual, Biotecnologia, Design, Editorial, Expressões Culturais, Moda, Música, Patrimônio e Artes, Pesquisa e Desenvolvimento, Publicidade, TIC e Indústrias Clássicas. Estas áreas são responsáveis pelo desenvolvimento da economia criativa no país e o volume de recursos gerados através desses segmentos é muito elevado. Segundo o Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDS), a economia criativa e cultural no Brasil gerou um montante em torno de 2,64% do Produto Interno Bruto (PIB) em 2015, e esse valor em reais foi responsável por R\$ 155,6 bilhões de reais em 2015.

Dentro desses segmentos da economia criativa possui as suas subáreas e elas abrangem muitas profissões, e para destacar alguns empregos ligados a esta área temos: Engenheiro de Aplicativos em Computação, Analista de Negócios, Diretor de Serviços Culturais, Artesão e Designer de Produtos. Todos esses empregos fazem parte de alguns segmentos ligados a economia criativa no Brasil.

Uma grande área na economia que está em ascensão é a economia criativa e cada vez mais os países adotam esse novo segmento para dinamizar as suas atividades econômicas e a conquistar novos consumidores. E de acordo com Brasil, Alves e Alves, p.271, 2013

A conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) realizada em 2008, afirma ser a economia criativa um conceito em evolução e que traz em suas bases ativos criativos potencialmente geradores de crescimento e desenvolvimento econômico. O que fica claro, nesse sentido, é que a visão de que ideias criativas e inovadoras podem ser associadas a uma produção econômica vem ganhando cada vez mais atenção, tornando a economia criativa uma forma de produção nova e sustentável.

A criatividade está em todo lugar, com isso possibilita de maneira mais eficaz o desenvolvimento de várias nações das quais estão intensificando suas formas de produção de modo que utilizam capital e trabalho para o melhor nível de produção ou serviço. A inovação se torna essencial para a sobrevivência e competitividade da empresa no setor em que ela atua, já que é cada vez mais necessário que uma empresa seja criativa em seus modelos de negócios para diferenciar os seus produtos das empresas concorrente, ou seja, o fator “criatividade” nas empresas dão a elas um diferencial em relação às demais, pois buscam trazer para o mercado novos métodos eficientes e às vezes revolucionários.

Para Schumpeter o processo de inovação está dividido em três etapas: a invenção, que é a ideia que surge para ser explorada comercialmente; a inovação que é usada para a exploração comercial; e a difusão que é a propagação de novos produtos e processos pelo mercado (Santos, Fazion e Meroe, 2011). As empresas necessitam sempre inovar e trazer algo novo para o mercado para assim se manter sempre a frente de suas concorrentes.

Há também o lado dos consumidores que estão cada vez mais exigentes, é necessário inovar e sempre trazer algo novo que cause um impacto na vida das pessoas. A economia criativa necessita disso, ou seja, inovações das quais as empresas tragam sempre algo novo para o mercado e que as destaque em relação as outras instituições, e que os seus produtos/serviços sejam mais atrativos para os consumidores.

Nessa moderna economia a tecnologia é uma ferramenta que promove o desenvolvimento e diferencia os países. Esse novo cenário que está surgindo e ganhando mais força é graças à nova onda que ocorre no mercado, em que os aplicativos estão revolucionando a maneira como todas as pessoas enxergam o mercado e como esta tecnologia de informação facilita na prestação de bens e serviços para as pessoas.

As empresas têm buscado sempre inovar em seus modelos de negócios, seus produtos ou mesmo na sua interação com os consumidores, porquê constantemente os clientes estão mudando seus hábitos e sua visão do mercado. Os consumidores sempre buscam alternativas práticas quando adquirem algum produto e as empresas tem que se readequar ao mercado, isso faz com que muitas empresas adotem algum tipo de inovação em seu sistema produtivo. Com o desenvolvimento da internet e a difusão dos smartphones as empresas proporcionam produtos e serviços através de aplicativos que são mais práticos e acabam inovando e revolucionando o setor de mercado em que operam e, com isso, passam a ganhar novos adeptos.

3.2 Os aplicativos na economia

“A Economia de Aplicativos iniciou a menos de uma década, somente após a introdução do iPhone em 2007. Essa economia teve início no Silicon Valley, na Califórnia, sede da Apple e Google, mas depois se espalhou por todo o mundo”, (LONG, p.5, 2017). Os aplicativos ganharam muito destaque recentemente depois da difusão da internet e dos aparelhos de smartphones, e muitos empreendimentos tem aproveitado esse novo meio de comunicação para propagar seus produtos e serviços para um novo tipo de consumidores que estão emergindo no mercado, que são os novos consumidores que usam a internet para adquirir as mercadorias, ou seja, os consumidores modernos.

O cenário que se apresenta nos dias atuais é aquele em que as empresas possam e devem se diferenciar das concorrentes na forma na qual buscam interagir com os consumidores no mercado. A criatividade é a alma do negócio de qualquer empreendimento e a inovação dos meios de comunicações facilitam o modo como as empresas se dinamiza no segmento em que elas atuam, e muitas firmas utilizam os aplicativos de celulares para inovar e diferenciar seus produtos e serviços deixando mais práticos para os usuários.

A inovação disruptiva (ou radical) é o assunto em que se está em discussão no mundo e, principalmente, nas empresas. Acontece a inovação disruptiva quando o produto ou serviço muda a estrutura do mercado e as empresas passam a se adaptar aos novos métodos de produção,

(Pires, 2016). Foi o que aconteceu com as empresas após o surgimento da internet e dos aplicativos de smartphones, muitas companhias passaram a vender seus produtos em sites da loja na internet para não perder espaço no mercado no qual está inserida, a exemplo pode-se considerar o Marketplace que é um site online que oferece produtos de outras lojas com preços competitivos em troca de um percentual sobre as eventuais vendas. E as empresas de serviços como é o caso dos empreendimentos de transporte individual que copiaram seus concorrentes ao usar os aplicativos de celulares para oferecerem seus serviços, tal inovação leva ao mercado uma nova proposta de valor e conquista clientes que antes não consumiam, ou seja, cria uma demanda para um novo produto, ou pode ocasionar novos desafios para as empresas já atuantes no mercado e estas têm que adotar aos novos procedimentos para continuar a operar dentro do segmento, (Pires, 2016).

A difusão da internet e as empresas inovando no seu jeito de lidar e vender o produto e/ou serviço para o cliente mudou a visão como todos enxergavam o mercado. A destruição criativa é a substituição dos produtos que antes eram consumidos por novos produtos ou métodos que as pessoas consomem hoje em dia, e segundo Schumpeter, a inovação que é fruto dos empresários cria uma destruição criativa que torna obsoletos os estoques antigos, a ideia e a tecnologia, desencadeando um progresso com os novos métodos ou processos tecnológicos (Bittar, Bastos e Moreira, 2013).

A tecnologia de informação mudou a estrutura de como muitas empresas analisavam e atuavam no mercado, hoje as firmas estão tendo que se readaptar ao novo tempo da era digital e incorporando as novas tecnologias para sua manutenção nos setores em que atuam. Esse setor de tecnologia de informação tem mostrado forte crescimento nos últimos anos em vários países, tendo uma participação relativa na quantidade de empregos tanto diretos como indiretos e no PIB de vários países no mundo. A tecnologia de informação não se restringe apenas em jogos para celulares, vai muito além disso, pois são aplicativos que mudaram os hábitos e rotinas de pessoas e empresas. Em relação ao setor de TI, ele proporciona uma grande quantidade de emprego na economia de um país e gera um valor muito expressivo do PIB de uma nação.

A tecnologia muda o conceito dos modelos de negócios que existem e ao introduzir essa nova ferramenta altera as bases da concorrência entre as empresas, e segundo Cândido, p.6, 2011

No caso das inovações disruptivas, darão origem a novos mercados e modelos de negócio, apresentando soluções mais eficientes do que as existentes até o momento.

Por outras palavras, ocasiona a ruptura de um antigo modelo de negócio e altera as bases de competição existentes.

“Os efeitos da inovação disruptiva e o novo cenário de mercado criado por esta, podem ser sentidos até mesmo pelas grandes organizações, que poderão ter grandes dificuldades competitivas”, (CÂNDIDO, p.17, 2011). As grandes corporações sentiram dificuldades quando a difusão dos computadores e smartphones lançou uma nova forma de modelo de negócios. A Netshoes mudou as bases da estrutura de competição ao lançar um site na internet oferecendo produtos esportivos em geral, ao fazer isso seus produtos passam a ser mais competitivos, pois não possui um custo fixo com os funcionários e ao proporcionar um produto mais barato conquista uma grande quantidade de consumidores. Outro exemplo de empresa é o Uber que conecta motoristas e passageiros através de um aplicativo de celular e que além de ser mais prático ao chamar um carro cadastrado, ainda por cima é mais barato as corridas.

3.3 Dados sobre a tecnologia de informação

A tecnologia de aplicativos ganha mais destaque a cada ano e as pessoas têm a necessidade de que as suas atividades se tornem mais práticas e que gastem menos tempo no seu dia a dia. E a Tecnologia de Informação e Comunicação (TIC) proporciona isso, já que temos vários aplicativos que ajudam a rotina das pessoas sejam eles para lazer, entretenimento ou para ajudar no cuidado com a saúde, e isso tudo podendo fazer através de um smartphone.

O setor de TIC em Pernambuco tem crescido e no ano de 2015 tinha 3.152 empregos ligados a esse setor, os empregos variam de engenheiros de aplicativos, programador ou gerentes de internet. Em Pernambuco a remuneração média para quem trabalha nessa área é de R\$ 4.777,84 reais e no Brasil tem uma remuneração de R\$ 6.386,42 reais o que mostra que esse setor estar em crescimento e tende a crescer mais ainda no futuro, pois a população a cada dia tem a necessidade que sua vida fique mais dinâmica e os aplicativos são uma ferramenta que proporciona isso.

Tecnologia de informação e comunicação – 2015	
	Empregos
Caruaru	52
Pernambuco – TIC	3.172

Brasil – TIC	120.601
	Remuneração
Caruaru – TIC	R\$ 2.608,07
Pernambuco – TIC	R\$ 4.777,84
Brasil – TIC	R\$ 6.386,42

Tabela 3. Fonte: Firjan, 2018

Essa grande quantidade de empregos ligados ao setor de Tecnologia de Informação e Comunicação se deve graças ao Porto Digital em Recife-Pe, e segundo o site na internet do Parque Tecnológico, ele dá ênfase nos segmentos de games, cine-vídeo-animação, música, fotografia e design que são algumas áreas da TIC. O Porto Digital em Recife-Pe foi eleito por três vezes o melhor parque tecnológico do Brasil, o que reforça a importância do Porto para o desenvolvimento da economia criativa e da tecnologia de informação e comunicação em Pernambuco.

Esse setor tem atraído várias pessoas para trabalharem por causa de sua ascensão não só no Brasil, mas no mundo, e por causa de sua remuneração que se for comparada com outros tipos de empregos paga muito bem. Em Caruaru vemos que o setor de TIC tem uma boa quantidade de emprego, uma boa remuneração e tem uma forte tendência de crescimento nos próximos anos, já que algumas empresas de moda e design tem mostrado que é preciso inovar e oferecer seus produtos de um outro jeito, um jeito mais fácil para chegar aos seus potenciais clientes, que é através dos aplicativos para celulares.

O Armazém da Criatividade em Caruaru-Pe é o grande responsável pelo desenvolvimento do setor de tecnologia da informação em Caruaru-Pe, porque o Armazém incentiva ideias criativas e empreendedoras e, também, possui empresas de *startups*¹ de moda, design e comunicação o que ajuda na difusão de informações e de produtos na só na cidade de Caruaru-Pe, mas em toda a região próxima a ela.

¹ Startup é uma empresa que tem um potencial de rápido e os seus produtos ou serviços são inovadores no mercado.

4. História recente do Uber

O Uber foi fundado em 2009 na cidade de São Francisco nos Estados Unidos, e atualmente os serviços do aplicativo tem disponibilidade em vários países pelo mundo. O Uber é um aplicativo para celular e opera nas plataformas Android e IOS, através dele qualquer pessoa pode solicitar uma corrida e em poucos minutos um motorista cadastrado no aplicativo do Uber chegará ao destino no qual o usuário se encontra, bem como em seguida fazendo o trajeto solicitado pelo cliente/passageiro.

O Uber é uma *startup* que se encaixa dentro do segmento da economia compartilhada, pois suas operações se dão através do compartilhamento. Uma pessoa oferece o serviço de motorista de transporte individual de passageiros com um veículo próprio e o usuário paga por uma viagem, ou, também, como ocorre em vários lugares pelo o país em que muitas pessoas dividem o valor da corrida durante o trajeto. Portanto, o Uber é um exemplo de uma *startup* de sucesso na economia compartilhada, na qual as pessoas podem compartilham seus serviços online para outras que precisam se deslocar durante o dia.

A economia compartilhada surgiu nos Estados Unidos na década de 1990, e foi impulsionada pelos os avanços tecnológicos e que propiciam a redução de custos e, por causa disso, viabilizam novos modelos de negócios em que as pessoas compartilham serviços e/ou produtos através do uso de aplicativos de smartphones, (Silveira, Petrini e Santos, 2016). Na economia compartilhada baseia-se nas pessoas que trabalham de forma colaborativa, compartilham ideias e práticas e geram interações, promoções e venda de produtos de forma cooperativa (Botsman & Rogers, 2009 apud Silveira, Petrini e Santos, p.299, 2016).

Para as pessoas conseguirem acessar esses serviços proporcionados pelo aplicativo, é necessário que façam previamente um cadastro através de um smartphone e/ou tablet na plataforma Uber, a partir daí é possível desfrutar dos serviços oferecidos na plataforma do aplicativo. O motorista parceiro do Uber para realizar seu cadastro precisa ter a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e, também, mostrar seus antecedentes criminais, sendo o motorista aprovado pelo Uber poderá então oferecer seu serviço de condutor de transporte privado de passageiros.

Em toda as corridas o condutor é avaliado pelo passageiro através do aplicativo, isto ocorre por meio de atribuição de estrelas ao motorista podendo atribuir de 1(uma) à 5(cinco), se receber 5 (cinco) estrelas o motorista é bem avaliado, entretanto, se receber 1 (uma) estrela

a avaliação foi baixa, podendo ser um motivo para a plataforma Uber desligar o motorista do aplicativo, juntamente com os comentários e reclamações ao final da avaliação. A média do motorista tem que estar acima de 4,6, caso se encontre abaixo disso o motorista é desligado da plataforma.

Considerando que nem todas as pessoas conseguem pagar pelos serviços de um táxi devido aos altos preços cobrados por estes em suas corridas e as vezes o tempo de espera pelo usuário é muito grande. Por causa dessas ineficiências dos serviços ofertados pelos taxistas, o Uber oferece serviços que é muito parecido com os dos taxistas e a um preço menor o que torna mais atrativo esse novo modelo de negócio e conquista uma nova demanda que até então não podia pagar pelos serviços de um táxi e, portanto, era excluída do serviço de transporte individual.

As pessoas precisam de mais praticidades em suas vidas e, por isso, o Uber oferece esse serviço diferenciado, pois ele deixa mais prático o transporte individual de passageiro, oferecendo a opção de chamar um motorista parceiro apenas utilizando um celular/tablet com internet e em poucos minutos o condutor cadastrado no aplicativo que se encontra mais próximo ao local de onde estiver sendo solicitado a corrida chegará ao encontro do usuário. Não é só essa facilidade que o Uber proporciona, ele também disponibiliza ao usuário a opção de pagar com cartão de crédito, sendo também um fator diferencial o condutor do veículo pode oferecer algumas cortesias aos passageiros como alguns aperitivos durante a viagem. Essas coisas fazem com que os serviços ofertados pelo Uber se tornem diferentes dos ofertados pelos taxistas, com isso nota-se que o Uber ganha mais adeptos pelo mundo.

As cidades brasileiras em que os serviços do aplicativo Uber apareceram segundo Azevedo et al., p.6, 2015 foram:

No Brasil, a Uber iniciou as operações na cidade do Rio de Janeiro, às vésperas da Copa do Mundo de Futebol, em maio de 2014. Até junho de 2015, a empresa já atuava em quatro cidades brasileiras: Rio de Janeiro - RJ, São Paulo - SP, Belo Horizonte - MG e Brasília - DF, oferecendo os serviços UberBlack, UberX e UberBike. (Azevedo et al, 2015, p.6.).

Nos dias atuais os serviços do Uber estão disponíveis em muitas cidades brasileiras, tanto nas capitais como no interior dos estados.

O modelo de negócio do Uber é viável tanto para motoristas como para os usuários cadastrados na plataforma digital, pois segundo Azevedo et al., p.5, 2015

O negócio da Uber também é marcado por externalidades de rede, i.e. quanto maior, o número de motoristas parceiros vinculados à plataforma, maior o valor gerado aos potenciais passageiros, e vice-versa. Isso ocorre porque, conforme aumenta a quantidade de motoristas parceiros, maior é a probabilidade de haver algum próximo à localização do passageiro, reduzindo o tempo de espera pelo veículo. Do mesmo modo, quanto maior o número de usuários, maior o benefício gerado aos motoristas, que poderão realizar mais viagens e utilizar mais eficientemente o seu investimento no automóvel.

Em todos os países em que o Uber disponibiliza seus serviços há protestos contra essa nova forma de transporte de passageiro, já que quebrou um monopólio exercido até então pelos taxistas e estes praticavam um serviço caro e ineficiente. Os taxistas são contrários a essa nova forma de negócio ao afirmar que é uma modalidade injusta praticada pelos motoristas licenciados pelo Uber, isto por não possuir as exigências dos órgãos públicos, algo que os motoristas de táxi são obrigados a ter. Sendo assim, do ponto de vista do taxista o Uber é considerado um serviço ilegal frente as exigências que eles são obrigados a ter para exercer sua profissão. O Uber ao lançar seus serviços nos Estados Unidos e depois expandir para o mundo encontra dificuldades de tornar o sistema legal ao anunciar não ser uma empresa de transporte público de passageiros, mas uma empresa de tecnologia que oferece serviços de transporte privado individual.

Ao concorrer no mesmo segmento dos taxistas, o Uber sofreu vários tipos de protestos, pois os motoristas e detentores de licenças de táxi se sentiam prejudicados por quebrarem seu monopólio no exercício dessa atividade, e chegaram até fazer lobby junto a representantes de órgãos públicos com intuito de barrar a entrada desse novo tipo de serviço.

A legalidade do Uber é bastante discutida no Brasil e no mundo, apesar de ser um aplicativo de carona remunerada muitos acreditam que ele estabelece os mesmos serviços que os taxistas e como não são exigidos a taxa de licenciamento e os exames que os taxistas são obrigados, o serviço é considerado ilegal por alguns grupos contrários ao Uber, em especial o próprio grupo de taxistas. “Isso, porém, é desde logo rebatido pelo aplicativo Uber que afirma: 1) ser uma empresa de tecnologia e não de transporte, e 2) prestar serviço de transporte privado individual e não de transporte público individual” (ZANATTA; PAULA; KIRA, p.5, 2015 apud Osmos e Favera, p.8, 2015).

Sendo assim, para poder usufruir dos serviços do Uber é necessário que a pessoa possua cadastro na plataforma digital em seu celular e que tenha internet para chamar um veículo cadastrado, sem isso não é possível dispor dos serviços de locomoção que o Uber oferece, logo,

o Uber mostra que os seus serviços são privados e não aberto ao público em geral como argumentam os taxistas.

O Uber ao disponibilizar seus serviços de transporte privado individual quebra então o monopólio que os taxistas exerciam e que podiam cobrar um preço acima do mercado, gerando uma exclusão de parte da população dos seus serviços. A partir disso, a empresa Uber sofre com a ira dos taxistas por oferecer um diferencial que eleva a quantidade de seus usuários que antes não utilizava o serviço de transporte individual e alguns usuários de táxi também migram para o Uber. Segundo Azevedo (2015), as manifestações e protestos contrário ao Uber pelo mundo chegaram a provocar confrontos físicos, agressões e depredações dos carros dos motoristas cadastrados no aplicativo.

No Brasil também houve protestos por causa da chegada do Uber, os taxistas e detentores de licenças protestaram para que o serviço fosse proibido e pararam o trânsito em muitas capitais como forma de reivindicar e, muitas vezes, partiam para agressões contra os motoristas licenciados pelo Uber em forma de intimidar. As formas de protesto contra o Uber pelos taxistas segundo Azevedo et al, p.4, 2015, eram:

Entre as principais reações contra a Uber, pode-se citar três principais: (1) acusação de concorrência desleal, dado que a Uber não precisava observar a mesma regulamentação a que estavam sujeitos os taxistas; (2) preocupações sobre a segurança, já que a autoridade municipal não fiscalizava os automóveis e motoristas vinculados à plataforma; e (3) relação de trabalho entre motorista e Uber, pois, para a Uber, o motorista é um empreendedor, prestando seus serviços de maneira autônoma, enquanto que críticos argumentavam que haveria um vínculo de trabalho, que exigiria conformidade com a legislação trabalhista. Esses conflitos culminaram na suspensão de alguns serviços do aplicativo pelo Judiciário em algumas cidades da Espanha, em dezembro de 2014, e na convocação para prestação de esclarecimentos de dois executivos da Uber na França, em junho de 2015, além de diversos incidentes e restrições ao uso do aplicativo em todo o mundo.

Podemos citar alguns episódios de violência que ocorreram em muitas cidades brasileiras no primeiro semestre de 2016 por causa da entrada do Uber no Brasil. Alguns motoristas licenciados pelo Uber sofreram algumas agressões por parte dos taxistas e cabe registrar um episódio de agressão contra um condutor do Uber segundo Ortiz, Santos e Porto, p.5, 2016:

No aeroporto de Brasília, sessenta taxistas se uniram para atacar cinco profissionais do Uber, conforme relato de Reginaldo Araújo: “Éramos cinco motoristas do Uber, quando chegaram 60 taxistas, todos com pau, pedra na mão, tacando tudo, fazendo um arrastão, quebrando tudo. Fiquei muito assustado, muito assustado!”

Os taxistas alegavam alguns motivos para que os serviços de transporte individual oferecidos pelo aplicativo Uber fossem considerados ilegal, isto com o intuito de poder voltar ao mercado de transporte de passageiros sem nenhuma concorrência. Por ser uma categoria que tinha privilégios no sistema de transporte individual, os taxistas possuíam forte poder de lobby junto as autoridades sejam elas municipais ou estaduais, e queriam a todo custo por meio de persuasão política barrar a entrada de um concorrente à altura, visto que os taxistas achavam que o Uber não era uma concorrência leal por não possuir as mesmas obrigações que os taxistas tinham ao obter a licença. Essa forte pressão exercida pelos taxistas conforme a empresa Uber ganhava mercado fez com que algumas cidades chegassem a proibir o uso do aplicativo como foi o caso das cidades de Manaus - AM e Curitiba – PR.

Quando o Uber iniciou suas atividades no Brasil quebrou o monopólio exercido pelos detentores de licenças de táxi, como as licenças é limitada só algumas pessoas conseguiram o benefício para poder exercer o serviço de transporte público de passageiros. As licenças são emitidas pelos órgãos públicos, com isso favorecem apenas algumas pessoas, alguns dos que são beneficiados com essas licenças são empresários dentro do segmento de transporte individual e que alugavam as licenças para terceiros ou mesmo vendiam as autonomias por um valor maior do que tinha adquirido.

Como as licenças para táxi é limitada a oferta deste tipo de serviço é baixa e tem uma demanda elevada, como a demanda é maior do que a oferta os taxistas podem cobrar um valor acima do mercado e os serviços fornecidos pelos taxistas as vezes é de péssima qualidade o que causa uma redução do bem-estar dos usuários. Destarte, ao entrar no segmento de transporte individual de passageiros o Uber quebra esse monopólio dos detentores de licenças e dos taxistas ao fornecer um serviço melhor para os clientes do que era prestada antes da entrada do aplicativo Uber.

Ao prestar um atendimento de qualidade e mais acessível para as pessoas o Uber ganha mais usuários cadastrados na plataforma o que torna mais viável economicamente para a empresa se manter no segmento de transporte, ou seja, os serviços ofertados pelo Uber são melhores e mais práticos para os dias atuais em que as pessoas não precisam procurar algum ponto de táxi, pois através de um celular é possível solicitar o serviço e o veículo chega até onde se encontra a pessoa.

Como meio de obter mais usuários o Uber busca proporcionar um valor menor para as viagens e em alguns casos disponibiliza descontos para futuras viagens, isso possibilitou ao

Uber ganhar adeptos em todo mundo, e especialmente no Brasil, e muitas pessoas que antes eram excluídas do serviço de transporte individual passaram a utilizar este tipo de serviço graças aos serviços viabilizados pelo Uber.

4.1 Dados sobre o Uber

Segundo o site do Uber Newsroom em janeiro de 2018 o Uber se superou chegando a realizar as suas atividades em mais de 600 cidades espalhadas por mais de 65 países em todo o mundo. O Uber conta com mais de 18.000 mil funcionários para melhorar, algo que por sinal já é considerado bom, o desempenho da *startup* e busca beneficiar mais ainda os usuários do aplicativo.

Esses empregados trabalham na forma de melhorar e facilitar a plataforma digital, isto para que fique mais prático solicitar o serviço por parte do usuário, uns trabalham com liderança e estratégias a serem tomadas pela startup e outros atuam nas relações de comunicação e políticas públicas ou, também, nas relações entre os futuros membros do aplicativo. Ainda considerando janeiro de 2018 o número de usuários cadastrados na plataforma digital Uber chegou a mais de 75 milhões, em relação a quantidade de viagem estima-se que em média são realizadas mais de 15 milhões de viagens por dia em todo mundo. Através desses números é possível ver o nível em que a empresa chegou, sendo, com isso, a *startup* mais valiosa no mundo devido a esse sucesso.

Dados do mesmo período acima citado mostram que no Brasil o Uber realiza suas atividades em mais de 100 cidades brasileiras e suas operações são em capitais, áreas metropolitanas e algumas cidades do interior dos estados. Em outubro de 2017 o número de motoristas cadastrados no aplicativo passa dos 500 mil, esses dados se encontram disponíveis na página do Uber na internet estando com o nome Uber Newsroom.

Como podemos ver, ao observar os dados, percebe-se a força que a *startup* Uber ganhou pelo mundo em poucos anos ao trazer para o mercado uma nova proposta de negócio que conecta motoristas e usuários do transporte individual de passageiros. Essa nova proposta de valor facilita o dia a dia da vida de muitas pessoas, por causa disso o Uber expande as suas atividades para outros países ganhando cada vez mais novos seguidores e a ira de grupos contrários. Desta forma, à medida que o Uber conquista mercado no mundo pelo transporte individual de passageiros, ela se torna a *startup* mais valiosa do mundo.

5. Viabilidade econômica do Uber e do táxi em Caruaru-Pe

Segundo o site da empresa da Uber Newsroom a *startup* Uber possui mais de 75 milhões de usuários cadastrados em sua plataforma digital e quanto mais viagens os motoristas realizam, mais viável torna-se o empreendimento. Ao passo em que se torna viável ser motorista parceiro do Uber, muitas pessoas querem disponibilizar os seus serviços de condutor ao utilizar o aplicativo Uber e ao aumentar o número de motoristas licenciados no aplicativo, ainda assim, esse modelo de negócio é viável economicamente para os motoristas e a para a empresa.

Ao aumentar o número de motoristas cadastrados os usuários do aplicativo são beneficiados, uma vez que esse aumento de condutores diminui o tempo de espera para a realização da corrida. Como o tempo de espera é menor e o preço da viagem é mais barato em comparação com a tarifa do táxi, mais pessoas se cadastram na plataforma aumentando o número de viagens realizadas pelos motoristas do Uber. Destarte, é bom para todos os lados envolvidos nesse modelo de negócio.

A empresa Uber tem um custo fixo ao manter seus empregados trabalhando na melhoria dos serviços do aplicativo e não possui nenhum tipo de custo ao entrar mais um motorista parceiro, pois os custos de cada viagem realizada serão de responsabilidade do motorista e, por isso, a empresa consegue ser a mais valiosa *startup* do mundo. Os condutores licenciados possuem custos fixos e variáveis nesse modelo de negócio, mas ainda assim conseguem ter um bom rendimento por suas corridas serem mais baratas fazendo com que mais pessoas passem a utilizar os serviços prestados pelos motoristas do Uber ao invés dos taxistas. E aumentando a demanda de usuários os motoristas e, principalmente, a *startup* passam a arrecadar mais dinheiro e esse serviço se torna mais viável economicamente.

Muitos motoristas possuem como única fonte de renda as viagens que realizam por estar cadastrados na plataforma Uber e outros tem esse emprego como uma fonte de renda alternativa, uma forma de complementar o seu orçamento trabalhando como motorista licenciado do Uber nas horas vagas. Os condutores possuem um custo de oportunidade por realizar as viagens de transporte privado individual, e segundo Mankiw, um custo de oportunidade é aquilo que você abre mão de uma coisa para obter outra melhor. Ao fazer isso, os motoristas do Uber abrem mão do seu tempo livre para trabalhar algumas horas do dia com o intuito de obter uma fonte de renda extra e outros tem esse emprego como única fonte de renda, e em alguns casos especiais muitas pessoas deixaram de trabalhar para os seus antigos patrões para se aventurar como motorista do Uber. E um caso que chama atenção é o de Jorge

Teixeira que antes era motoboy e largou a profissão para ser motorista licenciado do Uber, ele conta que abandonou o emprego e que financiou um veículo para realizar o serviço de motorista particular e que paga o carro e tira o seu sustento ao fazer viagens (Azevedo et al, 2015).

Para avaliar se um projeto é viável economicamente deve-se fazer uma análise dos seus custos e comparar com sua receita, se o projeto proporcionar um retorno positivo quer dizer que deve continuar operando com os seus serviços, caso o retorno dê prejuízo o serviço deverá ser encerrado (WOILLER e MATHIAS, 2005). Quando um motorista de transporte individual inicia suas atividades espera que tenha um bom retorno financeiro para continuar no segmento de transporte de passageiros. Para continuar é necessário que a receita supere todos os custos que o condutor possui ao realizar as viagens e deve levar em conta o custo de oportunidade que tal pessoa tem para fornecer os seus serviços como motorista, ou seja, ele poderia estar empregado em outro emprego e receber um salário caso não fosse motorista. O valor do custo de oportunidade que vamos supor neste trabalho é de R\$ 954,00 reais.

Para exercer a profissão de motorista de passageiros individual, o condutor precisa arcar com diversos tipos de custos sejam fixos ou variáveis. Ao realizar as atividades como motorista, os taxistas ou os condutores do Uber precisam conhecer os custos de manutenção do automóvel e as taxas que serão necessárias pagar para possuir o direito de operar como motorista. Os dispêndios de manutenção com o veículo que ambas categorias vão possuir são: troca de óleo, limpeza de bico, pastilha de freio, troca dos pneus do veículo, seguro do carro e combustível. Esses são alguns dos custos mais frequentes que os motoristas possuem ao realizar as viagens de transporte individual de passageiros.

Os taxistas e os condutores licenciados pelo Uber têm outros tipos de custos que devem ser considerados na análise. Os taxistas devem possuir uma autonomia para exercer essa profissão ou pode alugar uma licença e pagar uma porcentagem sobre cada corrida que realizará. Os motoristas cadastrados no Uber devem pagar a empresa uma porcentagem sobre cada corrida que realiza, e essa porcentagem varia taxa de acordo com o serviço. Os tipos de serviços mais oferecidos pelo aplicativo e que a população mais demanda é o UberX que cobra 25% do valor de cada viagem e o UberBlack que tem uma taxa de 20% sobre o valor de cada corrida realizada.

A seguir vamos analisar a viabilidade econômica de três tipos de cenários diferentes em que leva em consideração um taxista com autonomia, um taxista sem autonomia e um motorista do Uber.

5.1 Viabilidade econômica do táxi: um taxista com autonomia e outro sem autonomia

Os taxistas operam no Brasil há bastante tempo e antes realizavam o serviço de transporte individual de passageiros sem nenhuma concorrência, e com a entrada do Uber no Brasil os taxistas ganham um concorrente à altura para a disputa desse tipo de segmento de transporte.

Para analisar a viabilidade econômica do táxi é necessário observar todos os dispêndios para efetuar esse serviço e a receita obtida através das viagens realizadas. Para entender os custos dos taxistas é preciso entender quais exigências e quais isenções é imposta a essa categoria. Os taxistas são isentos de alguns impostos, entre eles: impostos sobre produtos industrializados (IPI) na hora da compra do automóvel e do imposto sobre operações financeiras (IOF). E em algumas cidades os taxistas são isentos do imposto sobre circulação de mercadorias (ICMS) e do imposto sobre a propriedade do veículo automotor (IPVA) (OSMOS e FAVERA, 2015). Apesar de ter benefícios de alguns impostos, o taxista precisa obter a licença para poder realizar o serviço de transporte individual de passageiros, mas o custo para adquirir essa autonomia é elevado e o valor da licença varia de cidade para cidade de acordo com a demanda e a oferta.

O preço que os taxistas pagam para obter a licença vai depender muito da lucratividade da cidade, ou seja, alguns lugares possuem uma demanda muito grande e poucos taxistas detêm a autorização elevando o valor da autonomia para quem deseja realizar a atividade de motorista de transporte individual de passageiros. Em Brasília, passou 30 anos sem emitir novas licenças para táxi (AZEVEDO et al, 2015). A população cresce ao longo dos anos no país e em algumas cidades no Brasil não tem novas licenças para táxi, ou seja, as autonomias estão concentradas em poucas pessoas o que acaba elevando muito o preço delas. Os detentores de licenças as vezes vende por um preço muito alto ou, como de costume, aluga por uma porcentagem sobre as viagens realizadas.

A seguir será mostrado um fluxo de caixa com os principais custos de manutenção e de normas que os taxistas possuem.

Fluxo de caixa mensal para um taxista com autonomia própria		
	Custos	Receita

Taxa anual de fiscalização de passageiros	R\$ 29,17	
Multas	R\$ 50,00	
Aferição de taxímetro	R\$ 4,17	
Troca dos 4 pneus	R\$ 100,00	
Depreciação do veículo	R\$ 666,67	
INSS	R\$ 100,00	
Seguro	R\$ 125,00	
Imposto sindical	R\$ 8,33	
Limpeza de bico	R\$ 33,33	
Combustível	R\$ 1.000,00	
Pastilha de freio	R\$ 13,33	
Troca de óleo	R\$ 45,00	
Faturamento mensal		R\$ 4.500,00
Total	R\$ 2.175,00	R\$ 4.500,00
Custo de oportunidade	R\$ 954,00	
Total após o custo de oportunidade	R\$ 3.129,00	R\$ 4.500,00

Tabela 4. Fonte: Elaboração Própria, 2018.

Os principais dispêndios estão no fluxo de caixa acima e seus valores são mensais. Os valores totais de cada exigências legais ou custos são: A taxa anual de fiscalização custa R\$ 350,00 reais por ano; a aferição do taxímetro custa R\$ 50,00 reais por ano; a depreciação do veículo custa R\$ 8.000,00 reais por ano; o seguro custa R\$ 1.500,00 reais por ano; o imposto sindical custa R\$ 100,00 reais por ano; a troca dos 4 pneus custa R\$ 1.200,00 reais por ano, suponhamos que o motorista troca os pneus a cada ano devido a quilometragem percorrida

nesse tempo; a troca de óleo custa R\$ 180,00 reais e deve ser trocada a cada 4 meses; a pastilha de freio custa R\$ 80,00 reais e deve ser trocada a cada 6 meses; a limpeza de bico custa R\$ 100,00 reais e deve ser feita a cada 3 meses. Consideramos outros custos que incorre os taxistas, a taxa que é paga ao INSS que custa R\$ 100,00 reais por mês, as multas que estão sujeitas a ocorrer em qualquer intervalo de tempo e que consideramos uma média de R\$ 50,00 reais por mês e o combustível que é o principal custo que consideramos ser R\$ 1.000,00 reais por mês.

Levando em consideração todos os dispêndios que os taxistas possuem durante esse intervalo de tempo chega a um valor de R\$ 2.175,00 reais por mês. Deve incluir na análise o custo de oportunidade que o motorista possui, já que ele poderia estar empregado em outro lugar. Ao incluir o valor do custo de oportunidade na análise chega a um valor de R\$ 3.129,00 reais. Portanto, para que o modelo de negócio do taxista seja viável é necessário que seu faturamento ultrapasse os R\$ 3.129,00 reais por mês.

Ao aplicar um questionário com alguns taxistas na cidade de Caruaru em Pernambuco, eles informaram que sua renda varia muito dependendo da época do ano e que ganham mais dinheiro em tempo que a cidade é mais movimentada, ou seja, no mês das festas juninas e no mês das festas de final de ano. O questionário mostrou que alguns taxistas obtêm uma renda que varia entre acima de R\$ 1.000,00 reais e abaixo de R\$ 2.000,00 reais por mês, sendo um ótimo rendimento depois de pagar os seus custos. As viagens que os taxistas realizam em Caruaru por dia depende da época do ano, mas se mantém em uma média de 10 viagens por dia e o preço das corridas em média varia entre R\$ 8,00 reais e R\$ 15,00 reais.

Os taxistas informaram que trabalham todos os dias no mês, segundo eles, trabalham de domingo a domingo. Ao considerar a média de viagens feitas durante o dia que são 10 e ao considerar o preço médio de R\$ 15,00 reais por corridas, tem ao final do mês um faturamento de R\$ 4.500 reais. Ao analisar o faturamento e comparar com os custos, observa-se que a renda média mensal dos taxistas em Caruaru é R\$ 1.371,00 reais, já incluindo o custo de oportunidade. Esse valor se aproxima com o que eles disseram no questionário que a renda média mensal varia entre acima de R\$ 1.000,00 e abaixo de R\$ 2.000,00 reais por mês, e dependendo da época do ano esse valor pode ultrapassar a renda mensal de R\$ 2.000,00 reais por mês.

Segundo alguns taxistas, o número de viagens atualmente se reduziu em comparação com 5 anos atrás devido a presença do aplicativo Uber em Caruaru-Pe, porque para eles é uma forma de concorrência desleal. Mesmo com a redução das corridas e com a presença do Uber, ainda assim, ser taxista com autonomia própria é viável. Como a licença custa em torno de R\$ 30.000

reais, em 5 anos dá para um taxista cobrir esse valor, pois o dinheiro que eles faturam por mês paga tranquilamente os custos de manutenção, as taxas e sobra uma renda para eles ao final desse processo.

5.2 Taxista com autonomia alugada

Outro tipo de cenário que agora vamos analisar é um caso em que o taxista não possui uma autonomia própria e vamos ver se é viável economicamente esse tipo de atividade.

Para exercer o direito de transporte individual de passageiros o taxista sem autonomia própria deve alugar a licença de uma pessoa fixando um valor predeterminado entre as partes envolvidas, e em muitos casos esse valor é estipulado em porcentagem. Ao iniciar a profissão de taxista licenciado, a pessoa que alugou a autonomia deverá ao final do mês repassar uma porcentagem preestabelecida sobre a renda bruta devida ao detentor da licença e esse é mais um custo para o taxista. A seguir temos a mesma tabela usada acima, mas com uma diferença que incluímos a porcentagem que é paga ao detentor da licença para obter a autonomia.

Fluxo de caixa mensal para um taxista sem autonomia própria		
	Custos	Receita
Taxa anual de fiscalização de passageiros	R\$ 29,17	
Multas	R\$ 50,00	
Aferição de taxímetro	R\$ 4,17	
Troca dos 4 pneus	R\$ 100,00	
Depreciação do veículo	R\$ 666,67	
INSS	R\$ 100,00	
Seguro	R\$ 125,00	
Imposto sindical	R\$ 8,33	
Limpeza de bico	R\$ 33,33	

Combustível	R\$ 1.000,00	
Pastilha de freio	R\$ 13,33	
Troca de óleo	R\$ 45,00	
Porcentagem paga para ter a autonomia	R\$ 1.125,00	
Faturamento mensal		R\$ 4.500,00
Total	R\$ 3.300,00	R\$ 4.500,00
Custo de oportunidade	R\$ 954,00	
Total após o custo de oportunidade	R\$ 4.254,00	R\$ 4.500,00

Tabela 5. Fonte: Elaboração Própria, 2018.

O taxista com uma licença alugada possui os mesmos custos que um taxista com autonomia própria, mas o motorista com uma licença alugada deverá repassar uma porcentagem sobre a renda obtida através das viagens realizadas e em Caruaru-Pe essa porcentagem gira em torno de 25%. Consideramos no cálculo que o valor pago por essa porcentagem gira em torno de R\$ 1125,00 reais por mês e os custos totais que tal taxista tem durante o mês é aproximadamente R\$ 3.300,00 reais, sendo que é necessário que obtenha um faturamento acima de R\$ 4.000,00 reais para que seja viável ser motorista de táxi com licença alugada, já que esses dispêndios são muito elevados. Ao incluir o valor do custo de oportunidade na análise, chega a um valor de R\$ 4.254,00 reais por mês. Mesmo pagando uma porcentagem sobre a autonomia para o detentor da licença, os taxistas que responderam o questionário afirmaram que sua renda média é acima de R\$ 1.000,00 reais por mês.

Conforme foi observado acima para o taxista com autonomia, o taxista com licença alugada faz em média 10 viagens por dia e o preço médio da corrida é de R\$ 15,00 reais, o que no final do mês tem um faturamento de R\$ 4.500,00 reais em que os taxistas afirmaram que trabalham todos os dias da semana. Ao comparar a receita com os custos e ao incluir o custo de oportunidade, os taxistas em Caruaru-Pe têm uma renda média mensal de R\$ 246,00 reais. Ao fazer uma relação entre o faturamento mensal e todos os custos que o taxista com autonomia alugada possui, ainda assim é viável economicamente ser motorista de táxi com autonomia

alugada em Caruaru, pois a receita obtida paga todos os custos, paga o custo de oportunidade e ainda sobra uma renda ao final do mês. Os taxistas responderam no questionário que a sua renda varia entre acima de R\$ 1.000,00 reais e abaixo de R\$ 2.000,00 reais, mas eles não levam em conta o valor do custo de oportunidade, porém, mesmo assim, ao levar o custo de oportunidade em conta os taxistas conseguem ter um bom faturamento que supera todos esses dispêndios e ainda sobra um valor de R\$ 246,00 reais por mês.

O faturamento de ambos os taxistas varia em determinada época do ano, chegando a aumentar a renda deles quando a cidade de Caruaru é mais movimentada o que acontece nas festas juninas e nas festas de final de ano. Conforme foi relatado no questionário, o preço médio e as viagens realizadas por dia, o faturamento dos taxistas paga os custos e ainda sobra uma renda considerada boa para eles seguirem nesse segmento de transporte.

5.3 Viabilidade econômica do Uber em Caruaru-Pe

A crise que o país enfrenta nesses últimos anos fez várias pessoas perderem seus empregos e que fossem procurar alguma fonte de renda em outros trabalhos. Muitas pessoas buscaram uma forma alternativa de atuar no mercado de trabalho e viram uma ótima oportunidade para oferecer os serviços de motorista cadastrado no Uber. Para ser um motorista parceiro do Uber é necessário ter a carteira de habilitação nacional (CNH) e não possuir antecedentes criminais, e isso facilitou a entrada de várias pessoas na plataforma digital.

A pessoa que deseja oferecer os seus serviços como condutor de transporte individual de passageiros é necessária possuir um automóvel e todos os dispêndios da viagem é de responsabilidade do motorista. Há vários tipos de custos de manutenção do veículo e uma taxa que deverá pagar ao Uber para ser um condutor parceiro, sendo necessário que sua receita seja maior do que os custos para que esse modelo de negócio se torne viável.

Consideramos nesse modelo de negócio que o motorista licenciado no Uber paga o imposto do Microempreendedor Individual (MEI), sendo assim, essa pessoa está isenta do ISS e do ICMS, pois ao pagar o MEI essas alíquotas já estão inclusas. Mas ao pagar o MEI, o motorista precisa pagar R\$ 50,00 reais ao INSS e, também, tem descontos na hora da compra de um automóvel novo. A seguir temos uma tabela com todos os custos mensal que um motorista do Uber possui.

Fluxo de caixa para um motorista do Uber
--

	Custos	Receita
Seguro	R\$ 100,00	
IPVA	R\$ 100,00	
MEI	R\$ 225,00	
Troca dos 4 pneus	R\$ 100,00	
Multas	R\$ 50,00	
Combustível	R\$ 1.000,00	
Troca de óleo	R\$ 45,00	
Pastilha de freio	R\$ 13,33	
Limpeza de bico	R\$ 33,33	
Porcentagem paga ao Uber	R\$ 1.500,00	
Depreciação do veículo	R\$ 666,67	
Faturamento médio mensal		R\$ 6.000,00
Total	R\$ 3.833,33	R\$ 6.000,00
Custo de oportunidade	R\$ 954,00	
Total após o custo de oportunidade	R\$ 4.787,33	R\$ 6.000,00

Tabela 6. Fonte: Elaboração Própria, 2018.

Ao aplicar um questionário para os motoristas do Uber na cidade de Caruaru-Pe, eles afirmaram que sua renda média mensal varia entre acima de R\$ 2.000,00 reais a abaixo de R\$ 3.000,00 reais, e realiza em média de 20 a 25 viagens por dia e o preço médio de cada corrida varia entre R\$ 8,00 reais e R\$ 15,00 reais. Ao considerar uma média de 20 viagens e um preço médio de R\$ 10,00 reais por corrida realizada, ao final do mês o faturamento chega a R\$

6.000,00 reais já que eles declararam trabalhar todos os dias da semana, e o faturamento mensal pode aumentar em determinadas épocas do ano.

Ao comparar os custos com a receita obtida vemos que a renda média mensal dos motoristas do Uber está conforme eles afirmaram e o modelo de negócio é viável economicamente em Caruaru-Pe ao trazer uma boa remuneração para continuar nesse segmento de transporte.

O total do valor dos custos que o motorista do Uber em Caruaru-Pe possui no mês chega a R\$ 3.833,33 reais e como o faturamento mensal é de R\$ 6.000,00 reais o modelo de negócio é rentável. Mas ao considerar na análise o custo de oportunidade o total de custo chega a R\$ 4.877,33 reais e, ainda assim, a receita supera os dispêndios e tem uma remuneração muito boa para o condutor cadastrado na plataforma digital. Os motoristas do Uber afirmaram que sua renda está entre acima de R\$ 2.000,00 reais e abaixo de R\$ 3.000,00 reais, mas eles não levam em consideração o custo de oportunidade, porém ao incluir este dispêndio a renda líquida é de R\$ 1.122,67 depois de levar em consideração todos os custos e, mesmo assim, o modelo de negócio de motorista individual do Uber em Caruaru-Pe é viável economicamente.

Dos três casos que consideramos, o taxista com autonomia própria é o que possui o menor custo, mas o que tem um melhor faturamento é o motorista do Uber, pois realiza uma maior quantidade de viagens e o preço da corrida é mais barato em relação aos outros dois casos. Os três modelos de negócios são viáveis, mas ser motorista do Uber em Caruaru-Pe traz uma melhor remuneração financeira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho abordou a introdução do Uber no Brasil e as bases em que se desenvolveu esse tipo de transporte. Ainda mostra a nova forma de concorrência, a revolta dos taxistas e o aumento de bem-estar da sociedade. A economia de aplicativos está em ascensão no mundo facilitando a entrada de muitas empresas virtuais nos mercados, isso foi o que aconteceu com o Uber, uma empresa que cresceu muito e hoje está em vários países espalhados pelo mundo. O tema trabalhado é essencial para entender como a nova forma de concorrência no setor de transporte individual de passageiros aumentou o bem-estar da população e a quebra de um monopólio exercido pelos taxistas, sendo necessário uma concorrência para melhorar o serviço nesse segmento. E, também, para entender se os motoristas do Uber têm um faturamento rentável para seguir nesse modelo de negócio. O trabalho mostra que o faturamento mensal dos motoristas do Uber cobre os custos e gera uma renda que torna o modelo de negócio viável. O tema da pesquisa é bem recente e é essencial que se aprofunde mais sobre a entrada do Uber não só no Brasil, mas no mundo, para saber como essa entrada afetou a vida da população.

REFERÊNCIAS

- Lacerda, Sander Magalhães. Precificação de congestionamento e transporte coletivo urbano. 2006. Disponível em: <<https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/2439>>. Acesso em: 04/2018.
- Vasconcelos, Eduardo A. e Mendonça, Adolfo. Política Nacional de Transporte Público Urbano no Brasil: organização e implementação de corredores de ônibus. 2010. Disponível em: <<http://files-server.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/FEAB2631-4FA4-4C02-BA3D-9D96919BB616.pdf>>. Acesso em: 10/2018.
- Rezende, Marcos Antônio et al. TRANSPORTE PÚBLICO PARA COPA DO MUNDO DE 2014 NO BRASIL: PERSPECTIVAS, TENDÊNCIAS E O CASO DE CURITIBA. 2010. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2010_TN_STO_134_851_17275.pdf>. Acesso em: 09/2018.
- Resende, Paulo Tarso Vilela e Sousa, Roberto de. Mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras: um estudo sobre os impactos do congestionamento. 2009, página 10. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/265112945_MOBILIDADE_URBANA_NAS_GRANDES_CIDADES_BRASILEIRAS_UM_ESTUDO SOBRE OS IMPACTOS DO CONGESTIONAMENTO>. Acesso em: 09/2018.
- Barat, José. A Evolução dos transportes no Brasil. 1978. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=29535>>. Acesso em: 10/2018.
- Silveira, Márcio Rogério e Cocco, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. 2013. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68701/71281>>. Acesso em: 10/18.
- Araújo, Marley Rosana Melo de et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. 2011, página 580. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v23n3/15.pdf>>. Acesso em: 10/2018.
- Melo, Maria do Socorro Ribeiro de. Transporte coletivo urbano e acessibilidade na área central de Teresina. 2011 confirmar. Disponível em: <<http://www.geociencias.ufpb.br/posgrad/sernne/artigo51.pdf>>. Acesso em: 05/2018.
- Garcia, Sandro Rudit e Lucas, Lis. Desenvolvimento em questão: o curso da inovação no campo da economia criativa. 2017, página 430. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/179788>>. Acesso em: 10/2018.
- Lagoboni, Leonardo Fabris et al. Economia criativa: aplicação nas empresas de TI. 2014, página. 156. Disponível em: <http://www.altec2013.org/programme_pdf/502.pdf> Acesso em: 11/2018.
- Long, Elliott e Mandel, Michael. A economia de aplicativos no Brasil. 2017, página 5. Disponível em: <https://www.progressivepolicy.org/wp-content/uploads/2017/02/PPI_BrazilAppEconomy_PT.pdf>. Acesso em: 10/2018.

Pires, Eduardo Menezes. Adoção em modelos de negócios estabelecidos: um estudo de caso em tecnologia da informação. 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/17144/1/dissertacao-emp-ABNT.pdf>>. Acesso em: 10/2018.

Cândido, Ana Clara. Inovação disruptiva: reflexões sobre as suas características e implicações no mercado. 2011, página 6 e 17. Disponível em: <https://run.unl.pt/bitstream/10362/6912/1/WPSeries_05_2011ACC%25C3%25A2ndido-1.pdf>. Acesso em: 10/2018.

Andrade, Tarciana Araújo Brito de. Estratégia de Significado para Economia Criativa: estudo de caso do Portomídia. 2014. Disponível em: <<https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/13245>>. Acesso em: 10/2018.

Cohen, Max F. Alguns aspectos do uso da informação na economia da informação. 2002. Disponível em: <http://www.brapci.inf.br/repositorio/2010/03/pdf_ce7e16d968_0008365.pdf>. Acesso em: 10/2018.

Godinho, Sibeles Grasiela Guedes. Dádiva e app: doação na perspectiva de aplicativos sociais. 2016. Disponível em: <<https://bdtd.ucb.br:8443/jspui/handle/tede/2095>>. Acesso em: 10/2018.

Brasil, Felipe Gonçalves; Alves, Renan do Padro; e Alves, Joice do Padro. A economia criativa no Brasil: da gênese, ferramentas políticas aos desafios futuros. 2013, página 271. Disponível em: <<https://repositorio.unesp.br/handle/11449/125132>>. Acesso em: 10/2018.

Ortiz, Anderson; Santos, Maria Helena Carmo dos; e Porto, Alessandra Figueiredo. Úberes e títères: mentalidades, posições públicas e a crise dos taxistas na cidade do Rio de Janeiro. 2016, páginas 4, 5 e 6. Disponível em: <<http://portalintercom.org.br/anais/nacional2016/resumos/R11-2217-1.pdf>>. Acesso em: 06/2011.

Osmos, Olívia Martins de Quadros e Favera, Rafaela Bolson Dalla. A polêmica em torno do aplicativo Uber no Brasil: argumentos de direito contra e a favor da sua manutenção. 2015, página 8. Disponível em: <<http://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/14260>>. Acesso em: 11/2018

Manzo, Rubens Fernando. O processo de difusão dos serviços de transporte compartilhados: o caso do Uber. 2016. Disponível em: <<https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/47121>>. Acesso em: 06/2018.

Lima, Arthur Maximilliano Nogueira. Análise de viabilidade de um motorista Uber em Campo Grande/MS. 2017. Disponível em: <http://www.convibra.com.br/upload/paper/2017/33/2017_33_14394.pdf>. Acesso em: 06/2018.

Vargas, Juliano Fernandes e Silva, Fernanda dos Santos Rodrigues. Aplicativo Uber: desafios ao reconhecimento das relações de empregos frente a novos modelos de negócios promovidos pela internet. 2017. Disponível em: <<http://coral.ufsm.br/congressodireito/anais/2017/6-12.pdf>>. Acesso em: 06/2018.

Ribeiro, Filipi Batista. Transporte individual de passageiros por carona remunerada: contextualização e aplicação de ferramenta para análise de viabilidade econômica de negócio. 2016. Disponível em:

<https://www.researchgate.net/profile/Reinaldo_Del_Fiaco2/publication/311650757_TRANSPORTE_INDIVIDUAL_DE_PASSAGEIROS_POR_CARONA_REMUNERADA_CONTEXTUALIZACAO_E_APLICACAO_DE_FERRAMENTA_PARA_ANALISE_DE_VIABILIDADE_ECONOMICA_DE_NEGOCIO/links/5852669e08ae0c0f32224373/TRANSPORTE-INDIVIDUAL-DE-PASSAGEIROS-POR-CARONA-REMUNERADA-CONTEXTUALIZACAO-E-APLICACAO-DE-FERRAMENTA-PARA-ANALISE-DE-VIABILIDADE-ECONOMICA-DE-NEGOCIO.pdf>. Acesso em: 06/2018.

Fatos e dados sobre a Uber. Uber Newsroom. Página inicial. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 11/2018.

Governo do Estado de Pernambuco. Base de Dados do Estado. Transporte. Disponível em: <http://www.bde.pe.gov.br/estruturacaogeral/conteudo_site2.aspx>. Acesso em: 10/2018

Firjan. Mapeamento da Indústria Criativa no Brasil. Disponível em: <<https://www.firjan.com.br/economicriativa/pages/default.aspx>>. Acesso em: 10/2018.

BNDES. Economia Criativa. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/conhecimento/noticias/noticia/economia-criativa2>>. Acesso em: 01/2019

Porto Digital. O que é o Porto Digital. Disponível em: <<http://www.portodigital.org/parque/o-que-e-o-porto-digital>>. Acesso em: 01/2019.

Santos, Adriana B. A. dos, Fazon, Cíntia B. e Meroe, Giuliano P. S de. Inovação: um estudo sobre a evolução do conceito de schumpeter. 2011. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/caadm/article/view/9014/6623>>. Acesso em: 01/2019.

Couto, Frederico Groth. Gerenciamento de projetos no âmbito da economia criativa: um estudo de caso das incubadoras Rio criativo. 2010. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=17524@1>. Acesso em: 01/2019.

Silveira, Lisilene Mello da, Petrini, Maria e Santos, Ana Clarissa Matte Zanardo dos. Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando?. 2016, página 299. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1809227616306063>>. Acesso em: 01/2019.

**ANEXO A - PESQUISA REALIZADA COM OS TAXISTAS DO MUNICÍPIO DE
CARUARU-PE**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - CENTRO ACADÊMICO DO
AGRESTE**

1- Motivo pelo qual optou pela profissão de taxista?

2- A licença é própria?

Sim () ou Não ()

3- Qual a sua renda média mensal?

() Abaixo de R\$ 1000,00

() Acima de R\$ 1000,00 até R\$ 2000,00

() Acima de R\$ 2000,00 até R\$ 3000,00

() Acima de R\$ 3000,00 até R\$ 4000,00

() Acima de R\$ 4000,00 até R\$ 5000,00

() Acima de R\$ 5000,00

4- Essa é a sua única fonte de renda?

Sim () ou não ()

5- Quantas viagens em média você realiza por dia de trabalho?

6- Quanto custa a troca dos 4 pneus do seu carro?

7- Quantas horas por dia você trabalha?

1() 2() 3() 4() 5() 6() 7() 8() 9() 10() 11() 12()

8- Quais são os riscos da sua profissão?

9- É mais vantajoso ser taxista hoje ou há 5 anos?

Sim () ou Não ()

10- O número de viagens por dia diminuiu nos últimos 5 anos?

Sim () ou Não ()

11- Caso a resposta seja sim, qual foi o motivo da redução do número de viagens?

Devido à Concorrência do Uber () ou a atual situação econômica do país ()

12- Você se considera feliz/realizado em sua profissão?

Sim () ou Não ()

13- Já pensou em ser Uber?

Sim () ou não ()

14- Se sim, por que não está trabalhando no Uber?

**ANEXO B - PESQUISA REALIZADA COM OS MOTORISTAS DO UBER DO
MUNICIPIO DE CARUARU-PE**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO- CENTRO ACADÊMICO
AGRESTE**

- 1- Motivo pelo qual optou por ser uber?
- 2- O carro é próprio?
Sim () ou Não ()
- 3- Ao iniciar suas atividades os taxistas foram contra a nova forma de concorrência?
Sim () ou Não ()
- 4- Para você, o uber é uma alternativa contra o desemprego?
Sim () ou não ()
- 5- Ser motorista do Uber é a sua única fonte de renda?
Sim () ou Não ()
- 6- Qual a renda média mensal?
- () Abaixo de R\$ 1000,00
- () Acima R\$ 1000,00 até R\$ 2000,00
- () Acima de R\$ 2000,00 até R\$ 3000,00
- () Acima de R\$ 3000,00 até R\$ 4000,00
- () Acima de R\$ 4000,00 até R\$ 5000,00
- () Acima de R\$ 5000,00
- 7- Quantas viagens em média você realiza por dia de trabalho?
- 8- Quantas horas por dia você trabalha?
- 1() 2() 3() 4() 5() 6() 7() 8() 9() 10() 11() 12()

9- Quanto custa a troca dos 4 pneus do seu carro?

10- Quais são os riscos da sua profissão?

11- Você se considera feliz/realizado em sua profissão?

Sim () Não ()

12- Já pensou em ser taxista?

Sim () ou Não ()

13- Caso a resposta anterior tenha sido sim, por que seguiu carreira como Uber?