

**O Compartilhamento de Carros: um ensaio teórico sobre a adequação de organizações no contexto de sustentabilidade em que se insere a economia do compartilhamento.**

**ANDRÉ SARMENTO SPALENZA**  
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA (UFBA)  
andrespalenza@gmail.com

**FRANCISCO RODOLFO XAVIER RAMALHO**  
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA (UFBA)  
rodolfoxr@hotmail.com

**ARIÁDNE SCALFONI RIGO**  
UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA (UFBA)  
ariadnescaltoni@gmail.com

## **O Compartilhamento de Carros: um ensaio teórico sobre a adequação de organizações no contexto de sustentabilidade em que se insere a economia do compartilhamento.**

### **RESUMO**

O presente artigo tem como objetivo: discutir a adequação das organizações que atuam no compartilhamento de carros no contexto de sustentabilidade em que a economia do compartilhamento está inserida. Para isto, a abordagem metodológica utilizada é a qualitativa por meio de um ensaio teórico. Dá-se o nome de economia do compartilhamento ao fenômeno surgido a partir da disponibilização de bens ou serviços de forma compartilhada através de redes físicas ou digitais (CANTERA E VAQUERO, 2012; CHASE, 2015; CHRISTENSEN *et al.*, 2015; GANSKY, 2011; RIFKIN, 2014). O compartilhamento de carros lidera entre aqueles que possuem a maior quantidade de iniciativas da economia do compartilhamento, com 24% do total. O compartilhamento de carros, entretanto, é responsável por levantar questionamentos em torno da adequação de suas atividades, principalmente nos aspectos regulatórios (ALONI, 2016; MARTIN, 2016; SCHOR, 2014, KALAMAR, 2013). A principal reflexão trazida pelos autores é a percepção sobre a adequação do compartilhamento de carros nos princípios básicos da economia do compartilhamento, que são a sustentabilidade e a colaboração, ao invés de unicamente o aproveitamento da falta de regulamentação como forma de obter vantagens no mercado.

**Palavras-chave:** Economia do Compartilhamento; Compartilhamento de Carros; Sustentabilidade.

### **1 INTRODUÇÃO**

O presente artigo, através de uma abordagem qualitativa na forma de ensaio teórico, trata-se de um estudo que se propõe a investigar interfaces do fenômeno denominado economia do compartilhamento (*sharing economy*), no que tange ao compartilhamento de carros, bem como desafios e impactos desse modelo de negócio nos estudos organizacionais. Para tanto, parte-se do pressuposto que a economia do compartilhamento (*sharing economy*) é um fenômeno surgido a partir da disponibilização de bens ou serviços de forma compartilhada através de redes físicas ou digitais (CANTERA E VAQUERO, 2012; CHASE, 2015; CHRISTENSEN *et al.*, 2015; GANSKY, 2011; RIFKIN, 2014).

Devido à contemporaneidade do estudo do tema em questão, ainda não há um consenso sobre a denominação definitiva tanto no Brasil quanto em outros países. São exemplos das expressões utilizadas para lidar do mesmo fenômeno: a economia do compartilhamento (*sharing economy*), economia compartilhada (*share economy*) e economia colaborativa (*collaborative economy*) (NOVEL 2013; MORLIGHEM, 2014; FOURNIER *et al.*, 2013; MOATTI, 2015; OWYANG *et al.*, 2013; MANYIKA, 2016).

Grandes organizações têm surgido ao redor do mundo, a partir da emergência do compartilhamento como um fenômeno econômico orgânico. A exemplo disso vemos os casos do Airbnb, BlaBlaCar, Kickstarter, dentre outros.

Para Piqueras (2015), o capitalismo encontra-se esgotado de tal forma que neste momento apresenta sinais de uma constante estagnação que o leva a um estágio crítico de vulnerabilidade e a crises cada vez mais profundas. Assim, a era do capitalismo, como

conhecemos contemporaneamente, está passando por um forte ajuste de modelo econômico, político, organizacional e cultural dando lugar ao surgimento de uma economia híbrida, onde os bens e serviços colaborativos estão mudando a maneira de viver em sociedade (RIFKIN, 2014).

Com percepção semelhante a de Piqueras (2015) e Rifkin (2014), Cantera e Vaquero (2012) afirmam que estamos passando por uma época marcada pelas maiores mudanças que a humanidade já viveu devido à globalidade com a qual tais alterações ocorrem. De acordo com os mesmos autores, desde meados dos anos 1990 novas realidades econômicas têm surgido impulsionadas pela conectividade, colaboração, inovação e novas percepções acerca da sustentabilidade. Por sua vez, conforme Ramalho e Silva (2016), além dos fatores relacionadas ao desenvolvimento de novas tecnologias, outros dois têm sido de grande importância para a potencialização do compartilhamento de bens e serviços: as crises regulares do capitalismo e a necessidade de desenvolver modos de vida mais sustentáveis.

Alinhado aos autores anteriormente citados, Béchaux (2014) afirma que a economia do compartilhamento surge como um fenômeno econômico orgânico. Entretanto, o mesmo autor destaca que a prática de compartilhar não é nova, mas que a novidade está em transformar antigas formas de trocas de bens e serviços em uma economia organizada. Para Gansky (2011) esse modelo está criando raízes e crescendo, no qual os consumidores têm mais escolhas, mais ferramentas, mais informações e mais poder. Para a mesma autora, estamos reconsiderando nosso relacionamento com as coisas em nossas vidas e por isso precisamos de um modelo para conseguir o que realmente queremos a um custo menor e com menores impactos ambientais. As práticas de atividades da economia do compartilhamento ao redor do mundo são diversas, a exemplo do *coworking*, *colodging*, *carsharing*, *carpooling*, *crowdsourcing* e *crowdfunding*.

No Brasil e na América Latina, os fenômenos relativos a economia do compartilhamento têm galgado certo destaque. De acordo com o informe Economía Colaborativa en América Latina, do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID (2016), o Brasil possui 32% de todas as iniciativas da economia do compartilhamento na América Latina, liderando o mercado na região. O compartilhamento de carros lidera entre aqueles que possuem a maior quantidade de iniciativas da economia do compartilhamento, com 24% do total.

No entanto, ao mesmo tempo que a atividade de compartilhamento de carros fortalece o contexto em que está inserida, o da economia do compartilhamento, por meio de seus números expressivos, a mesma é responsável por levantar questionamentos em torno da adequação das organizações que praticam tais atividades (ALONI, 2016; MARTIN, 2016; SCHOR, 2014, KALAMAR, 2013). Desta forma, o objetivo do presente trabalho se constitui em: **discutir a adequação das organizações que atuam no compartilhamento de carros no contexto de sustentabilidade em que a economia do compartilhamento está inserida.**

Aloni (2016), bem como Martin (2016) destacam que há uma dubiedade em relação a economia compartilhada, na qual se inclui o compartilhamento de carros. Os autores destacam que através da economia de recursos, da diminuição de impactos ambientais e da redução de custos em relação a formas usuais de transporte, vê-se nessa proposta de negócio um caminho para a sustentabilidade. É destacado, porém, que a falta de regulamentação no setor, bem como a presença de grandes empresas, tem contribuído para ampliação de desigualdades de competição, ampliando o monopólio de grandes empresas (ALONI, 2016; MARTIN, 2016).

Sendo a curiosidade e o interesse aspectos que comumente levam os pesquisadores a determinadas escolhas metodológicas (ZOUAIN; TORRES, 2005; GOULART; CARVALHO, 2005), este exercício de adscrever sobre o objetivo exposto nos levou a alguns estudos e pesquisas. Em termos metodológicos, este trabalho se baseia na abordagem qualitativa. Quanto

aos procedimentos adotados na coleta de dados, Gil (2002) classifica as pesquisas em dois grandes grupos: no primeiro, tem-se as pesquisas bibliográfica e documental; no segundo, encontram-se pesquisas que dependem de informações transmitidas pelas pessoas, onde se incluem a pesquisa experimental, o levantamento, o estudo de campo e o estudo de caso. Este artigo adota as pesquisas do primeiro grupo descrito por Gil (2002).

Conforme Silva *et al.* (2009, p. 4557) “os documentos produzidos pelo homem revelam seu modo de ser, viver e compreender um fato social”. Assim, a pesquisa bibliográfica realizada para a construção deste artigo foi realizada da seguinte forma: i) delimitação de termos-chave ligados ao tema central do artigo, as discussões em torno do trabalho e da economia do compartilhamento (economia do compartilhamento; inovações tecnológicas; sustentabilidade; regulamentação); ii) No segundo momento, buscou-se, sistematicamente, materiais mais diretamente relacionados a estes termos. As buscas foram feitas *online* em sítios da internet através de *softwares* de busca *online*, de periódicos científicos das ciências sociais, mais especificamente da Revista de Administração Contemporânea, da Revista de Administração de Empresas, da Cadernos Ebape e da *Brazilian Administration Review*. Por ser a economia do compartilhamento um tema ainda pouco pesquisado no Brasil, foram consultadas também páginas da *web* já conhecidas pelos autores deste trabalho por publicarem com frequência indeterminada matérias acerca da economia do compartilhamento, como [shareable.net](http://shareable.net), [theconversation.com](http://theconversation.com) e [etendencias21.net](http://etendencias21.net). A partir disto, foram encontrados livros, revistas, artigos, relatórios técnicos e *working papers* abordando as temáticas propostas nas línguas portuguesa, inglesa, espanhola e francesa; iii) por fim, procedeu-se a leitura cuidadosa dos documentos, destacando neles argumentos importantes para o propósito deste trabalho.

Com a finalidade de atender o objetivo, o presente trabalho discute a economia do compartilhamento em um contexto de inovação e busca pela sustentabilidade, o que é exposto na próxima seção. Na mesma, é apresentado o compartilhamento de carros, considerando a importância dos aspectos regulatórios inerentes a atividade, bem como o modo como as organizações se utilizam desses aspectos para se colocarem no mercado. Por fim expomos as considerações finais dos autores.

## **2 COMPARTILHAMENTO DE CARROS: A ADEQUAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES NO CONTEXTO DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO.**

Como exposto anteriormente, Cantera e Vaquero (2012) consideram conectividade, colaboração e inovação fatores impulsionadores de novas realidades econômicas. Tratando de forma mais clara da economia do compartilhamento, Ramalho e Silva (2016) consideram fatores econômicos, tecnológicos e ambientais como impulsionadores deste fenômeno. Por sua vez, Schor (2014), destaca, de forma semelhante aos autores anteriores, considera fatores econômicos, ambientais e sociais como propulsores da economia do compartilhamento. Entretanto, o mesmo autor considera as conexões como motivação para o fator social. Assim, considerando as conexões possibilitadas pelas inovações tecnológicas, sobretudo pela internet móvel, e em se constituindo estas relações online uma das características mais fortes e, ao mesmo tempo, um dos grandes desafios da economia do compartilhamento, esta seção está subdividida em quatro outras: a primeira delas enfatiza a economia do compartilhamento e o impulso trazido a partir das inovações tecnológicas; a subseção seguinte apresenta o compartilhamento de carros como uma dessas inovações; a terceira subseção expõe a ausência de

regulamentação e, finalmente, a quarta e última subseção aborda as consequências relacionadas a tal ausência.

## **2.1 Economia do compartilhamento: o impulso trazido pelas inovações tecnológicas.**

Tapscott e Williams (2006) consideram a economia do compartilhamento o resultado de profundas mudanças pela qual o mundo tem passado. Tais mudanças têm alterado a maneira como bens e serviços são inventados, produzidos, comercializados, distribuídos e estão abrindo caminho em direção a um mundo no qual conhecimento, poder e capacidade produtiva estarão mais dispersos do que em qualquer outro período da história. Para os mesmos autores, apenas os “conectados” sobreviverão a este futuro de mudanças. Tal visão é reiterada por Cantera e Vaquero (2012) ao afirmarem que a adaptação a um mundo em rede, conectado, colaborativo e criativo não é uma opção, mas uma questão de sobrevivência.

Tal conexão é viabilizada pela internet (TAPSCOTT; WILLIAMS, 2006). Esta, tem fornecido uma infraestrutura global para a criatividade, a participação, o compartilhamento e a auto-organização que faz com que as pessoas criem, compartilhem, colaborem e participem ativamente das mudanças que acontecem em velocidade cada vez maior (TAPSCOTT E WILLIAMS, 2006). Infraestrutura que tem sido utilizada habilmente por negócios que exploram a tempestade de tecnologias moveis unida a mudança de atitude do consumidor a fim de dar às pessoas o que elas buscam: acesso em vez de posse (GANSKY, 2010). Tal tempestade de tecnologias está tornando o mundo um lugar mais acessível a todos por meio de livres fluxos de informação, conhecimento, criatividade, capital e talento, que têm desenhado um novo contexto em que as empresas desenvolvem seus modelos de negócio, cada vez mais participativos e colaborativos (CANTERA E VAQUERO, 2012).

Béchaux (2014) acredita que sem as inovações tecnológicas, a economia colaborativa nunca teria saído do status de vendas de garagem ou de carona para os vizinhos. Rifkin (2016) reitera tais assertivas ao afirmar que estas inovações têm conectado a humanidade numa vasta rede neural criando, em consequência disto, uma geração que estuda usando salas de aulas via *Skype*, socializa com amigos ao redor do mundo por meio do *Facebook*, compartilha casas, roupas e praticamente tudo *online*. Dessa maneira as pessoas têm se tornado editores de suas vidas, o que tem estimulado a comunicação de pessoas para pessoas e feito surgir, a partir disso, tendências de comércios de pessoas para pessoas online através das redes sociais (CORNELLA, 2012). Em outros termos, os ambientes virtuais são os espaços ideais para dar vazão a economia do compartilhamento.

Seguindo essa tendência, de acordo com Cornella (2012), não param de surgir tecnologias que facilitam a colaboração e compartilhamento. Um exemplo de destaque está ligado ao telefone móvel. Unido a ele, o mundo dos aplicativos para plataformas móveis que cresce a cada dia. Gansky (2010) reitera afirmando que os novos negócios baseados no compartilhamento de bens e serviços se utilizam das possibilidades geradas pela Internet móvel para crescer.

A internet tem potencializado não somente o compartilhamento de bens e produtos, mas também tem sido responsável por democratizar informações e ampliar o acesso a conteúdos que ganham cada vez mais espaço nesse contexto. Tais acontecimentos consequentes da popularização do uso da Internet têm alterado as formas de consumo, que tendem a ser direcionados à busca por estilos de vida mais sustentáveis (CARROL E BULCHHOLTZ, 2000).

A partir disto, a próxima subseção irá expor como as inovações advindas da economia do compartilhamento poderão ter influência na busca por tais estilos de vida.

## **2.2 Inovações sustentáveis da economia do compartilhamento aplicadas ao compartilhamento de carros.**

O modelo de gestão denominado economia do compartilhamento tem contribuído para a melhoria de diversos setores da sociedade, inclusive no que se refere à mobilidade urbana. Dentre os modelos de negócios inseridos nesse contexto, destaca-se aqui o compartilhamento de carros, que tem ganhado destaque nos estudos organizacionais promovendo mudanças culturais no que tange a utilização de automóveis e seu compartilhamento (CERVERO *et al.*, 2014; MILLARD-BALL *et al.*, 2005; RYDÉN; MORIN, 2004).

De acordo com pesquisa realizada pela PricewaterhouseCoopers (2015), o serviço de compartilhamento de carros é uma alternativa para quem busca conforto e comodidade, em situações que o transporte público não atende da maneira requerida e os serviços de transporte privados possuem valores elevados, sendo esta alternativa uma possibilidade financeiramente intermediária. Cervero *et al.* (2014) apontam ainda para o serviço de compartilhamento de carros como uma alternativa que contribui para a diminuição dos problemas relativos a mobilidade urbana.

Para Cervero *et al.* (2014) a utilização de transportes compartilhados gera benefícios ambientais e sociais, no que se refere a diminuição de poluentes, o que é possibilitado pela diminuição do número de carros. Contribui também para a redução do tráfego de veículos automotivos, bem como dos problemas a ele inerentes e as dificuldades relativas a estacionamentos.

Cervero *et al.* (2014) apontam para a economia compartilhada e o compartilhamento de carros como um caminho para uma sociedade mais sustentável. Sobre o tema sustentabilidade, Hobsbawm (1995) aponta para o crescimento desenfreado das atividades econômicas até a década de 1970. Após essa década, porém, a sociedade começa a perceber os impactos relativos a degradação ambiental e social, levando assim, em 1972, a realização da conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente humano (HOBBSAWN, 1995). Nessa conferência, foram aprovados princípios que deveriam orientar as atividades empresariais, dentre eles: a valorização do ser humano e do meio ambiente e a geração de riquezas através de tecnologias limpas que visassem o bem social e ambiental (WCDE, 1987).

Após a conferência de 1972, o tema sustentabilidade ganha destaque nos estudos organizacionais. A partir dos anos 2000, com o aumento significativo da globalização, o termo desenvolvimento sustentável populariza-se entre as organizações. No Brasil e no mundo passa-se a discutir como as organizações devem agir, buscando o lucro, porém, através de inovações benéficas para o meio ambiente e sociedade (BRONDANI; HENZEL, 2010).

Em um contexto globalizado, Sachs (2004) alerta sobre o risco das atividades capitalistas, em que, ao mesmo tempo em que esse produz grandes riquezas, gera também desigualdades sociais e prejuízos ambientais. O autor faz um alerta para o que é chamado de capitalismo sustentável, que, como também visto em Hale, Held e Young (2013) é uma alternativa ao crescimento econômico desenfreado, através da criação de inovação em bens e serviços, social e ambientalmente conscientes.

Hamel e Prahalad (1995) apontam que a sustentabilidade é uma responsabilidade do setor privado, na criação de negócios responsáveis, das sociedades, na aceitação e assimilação desses tipos de negócios e dos governos, no que tange a regulamentação e fiscalização. Os autores dão destaque, porém, ao papel da iniciativa privada como propulsora na criação dos

negócios e geradora de inovação, de forma que não afete negativamente o lucro, o meio ambiente e a sociedade.

Carrol e Bulchholtz (2000) apontam, porém, para um dilema constantemente enfrentado nas organizações, que é a articulação dos níveis éticos e legais junto com o econômico, dada a dificuldade existente entre o investimento em soluções sustentáveis que ao mesmo tempo possam ser lucrativas. Os autores afirmam, que, para a solução do dilema, é necessária um elevado grau de inovação. A inovação citada por Carrol e Bulchholtz (2000) é recentemente vista quando se fala do fenômeno economia compartilhada, em que é proposto um novo modelo de negócio, baseado na sustentabilidade e que possui grande impacto na sociedade, conforme visto em Cervero *et al.* (2014).

O estudo de Cervero *et al.* (2014) realizado na universidade da Califórnia com os aplicativos Uber, Lyft e Sidecar aponta para um novo modelo de negócio que emerge e tem grande impacto na sociedade. Tal impacto se refere a mudança de mentalidade, em que bens, como carros, tendem a ser cada vez mais compartilhados. Essa mudança de cultura, de uma sociedade que busca o compartilhamento, é ocasionada principalmente por motivos de economia, seja ela financeira, a nível individual, ou de recursos, a um nível social, bem como a busca por soluções sustentáveis (MILLARD-BALL *et al.*, 2005).

Tal perspectiva, a do compartilhamento de veículos é uma alternativa que enfatiza o uso ao invés da posse (MILLARD-BALL *et al.*, 2005). O compartilhamento, que pode ser feito através do “aluguel” do carro ou através dos serviços de “carona” dão utilidade ao bem, que de outra forma estaria ocioso. Além disso, gera uma renda extra ao proprietário que compartilha, bem como economia a quem contrata o serviço, que é feito de maneira menos custosa, por ser um bem pessoal e não estar sujeito ao pagamento de diversos impostos de serviço (RYDÉN; MORIN, 2004).

A inexistência de alguns impostos se dá pelo fato do compartilhamento de carros ser uma atividade relativamente nova no mercado, em que o estado ainda não identificou mecanismos legais para a tributação (SARMENTO, 2015). Segundo Sarmento (2015), o legislador, ao falar do compartilhamento de carros, tem se silenciado, em observância ao artigo 170 da Constituição federal (BRASIL, 1988) que permite a livre iniciativa e a liberdade profissional, cabendo ao estado a regulamentação, porém em observância do bem coletivo. O que tem gerado discussão a respeito.

### **2.3 O compartilhamento de carros e a ausência de regulamentação.**

O compartilhamento de carros, ao ser discutido pela literatura, tem gerado discussão a respeito do seu acordo ou desacordo em relação a legislação. Segundo Aloni (2016) há um debate sobre esse tipo de negócio. O autor discute a possibilidade que tem essa inovação de ser responsável por transformações em padrões de consumo, uma vez que possibilita maior acesso compartilhado e com menor preço, ao mesmo tempo em que fere direitos de trabalhadores, afetados quando o compartilhamento de carros começa a operar.

Aloni (2016) menciona o caso específico da companhia Uber, que, em sua proposta de negócio, traz preços mais competitivos para o mercado, devido a impostos que não estão sujeitos a pagar. Segundo Aloni (2016) a inexistência de certos impostos, que são cobrados de companhias de taxis, por exemplo, são resultados da falta de entendimento que a lei tem sobre o novo modelo de negócio existente.

Os governos possuem grande parcela de responsabilidade neste novo cenário. A ausência de regulamentação mínima acaba tornando o ambiente ideal para que organizações imponham

seus serviços e operações. Assim, tais governos podem buscar uma melhor compreensão do mercado abrangido pela economia do compartilhamento e a partir disto regulá-lo. Sundararajan (2012) acredita ser um erro regular algo novo, como os serviços disponibilizados a partir da economia do compartilhamento, utilizando a ótica de regulamentação de modelos de negócios tradicionais.

Ao tratar a situação no Brasil, Sarmento (2015) fala sobre dois elementos base para a diferenciação no que diz respeito à legislação sobre o compartilhamento de carros: A livre iniciativa e a livre concorrência.

A livre iniciativa, segundo Sarmento (2015) é garantida pela constituição de 1988, e permite a criação de novas atividades, bem como a auto-gestão de empresas, visando a eliminação de privilégios corporativos. De acordo com o mesmo autor, tal princípio é básico na ordem jurídica, valorizando a liberdade na criação de novos negócios, bem como incentivando a inovação.

A livre iniciativa, porém, conforme é visto em Ragazzo (2011) é limitada pelo estado, na forma de intervenções, devendo esse, prezar pelo bem comum e pela justiça social. Ragazzo (2011) argumenta que é função do estado, garantido constitucionalmente, corrigir o que o autor chama de “falhas de mercado”. O princípio da livre iniciativa tem como função, assim sendo, incentivar a inovação e novos modelos de negócios, mas levando sempre em consideração as causas coletivas e o bem estar social, cabendo ao estado a garantia desses direitos (SARMENTO, 2015).

O outro elemento citado por Sarmento (2015) é a livre concorrência, que garante a livre competição. A livre competição incentiva a concorrência e a possibilidade de escolha por parte do consumidor. Posner (2001) ao tratar sobre a livre competição diz que esta se torna importante em uma economia, pois incentiva o que ele chama de “eficiência alocativa”, que é o constante investimento na diminuição de custos e na prestação de melhores serviços por parte das empresas.

A falta de regulamentação, porém, é alvo de críticas e é entendida como essencial para o bom funcionamento das atividades, bem como para garantir direitos básicos dos trabalhadores e segurança dos consumidores (COSTA, 2010; SUNDARARAJAN, 2012).

Os impactos da regulamentação das práticas da economia do compartilhamento, especificamente do compartilhamento de carros, se estendem entre todos os envolvidos: governo, empresas, prestadores de serviços e consumidores. Geração de empregos e de renda advinda do recolhimento de impostos, melhores condições de trabalho, maior segurança e proteção para todos os usuários dos serviços de compartilhamento de carros são alguns destes impactos.

Costa (2010) chama atenção, na economia do compartilhamento para a importância dos governos centrarem suas ações em evitar o acentuamento de dois problemas: o desemprego e os regimes precários de trabalho. Sundararajan (2012) afirma que motivações para a regulamentação desses serviços são segurança e proteção – tanto para os prestadores de serviços quando para aqueles que consomem.

O informe da McKinsey Global Institute (2016) complementa o que foi dito por Costa (2010) e por Sundararajan (2012) apontando outras preocupações acerca da ausência de regulamentação do segmento, tais quais: privacidade, proteção de dados, o potencial para fraudes, e a aplicação de proteções antidiscriminatórias. Antunes (2002) conclui que a desregulamentação das condições de trabalho, a regressão dos direitos sociais, bem como a ausência de proteção e expressão sindicais são maléficis para as relações de trabalho.

De acordo com Costa (2010), as mudanças no mundo do trabalho têm sido experimentadas sob a égide de um modelo de capitalismo flexível, que fundamenta suas iniciativas de ajuste competitivo na quebra do compromisso com o emprego e na baixa remuneração (e valorização) de sua força de trabalho e pela fraca organização sindical. O modelo de negócio implementado a partir da economia do compartilhamento avançou de forma tão rápida, que acabou por tornar obsoleta, inadequada e excessivamente burocrática a legislação, deixando descobertos parcelas de trabalhadores (SASAKI, 2009).

A lacuna existente na legislação coloca em dúvida o real sentido do compartilhamento de carros. Gansky (2011) aponta para a economia compartilhada como uma mudança de cultura, em uma sociedade que busca a sustentabilidade através da transferência de um comportamento baseado em retenção de bens, para o comportamento baseado no compartilhamento. Aloni (2016) questiona, porém, o real intuito das organizações atuantes no contexto da economia do compartilhamento.

#### **2.4 A influência da ausência de regulamentação no compartilhamento de carros.**

Aloni (2016) aponta que a falta de legislação faz com que grandes organizações enxerguem na economia do compartilhamento uma oportunidade de negócio. Tais oportunidades, no entanto, nem sempre tem a ver com princípios básicos da economia do compartilhamento, como sustentabilidade e colaboração. Nesse contexto, em que organizações entendem a economia do compartilhamento unicamente como oportunidade de negócio, Kalamar (2013) utiliza o termo de *sharewashing*.

Tal termo designa o comportamento de algumas organizações em utilizar terminologias relacionadas à economia do compartilhamento com a finalidade de convencer seus públicos a consumirem seus produtos e serviços (KALAMAR, 2013). O *sharewashing* pode ser atribuído aos comentários positivos inerentes à economia do compartilhamento, como fazer o bem, construir conexões sociais, salvar o meio ambiente e proporcionar benefícios econômicos para indivíduos (SCHOR, 2014).

Através do controle que possuem em relação ao meio e pela ausência de regulamentação plena, tais organizações se inserem nesse contexto gerando prejuízos para os trabalhadores, na forma de condições de trabalho duvidosas, bem como falta de segurança para clientes (KLEINFELD, 2015; SCHILLER, 2015).

Os carros compartilhados contam com estruturas de colaboradores, que compartilham seus bens, mas que ainda estão submetidos a uma empresa, a que se associam, como a *uber* por exemplo. Aloni (2016) questiona a liberdade do mercado no sentido de que, segundo o autor, não é uma liberdade de fato, mas sim, empresas de grande porte, já estabelecidas, que, vendo uma nova oportunidade de negócio, lançam um serviço.

Aloni (2016) coloca em dúvida o real sentido do compartilhamento de carros, do modo que é feito, ao questionar se tal compartilhamento é de fato um caminho em direção a transferência da posse ao invés da retenção de um bem ou simplesmente um novo modelo de negócio inserido em um mesmo sistema. A partir da questão colocada por Aloni (2016), é visto em Martin (2016) uma pesquisa realizada em uma empresa de compartilhamento de carros, no “Silicon Valley”.

O trabalho de Martin (2016) questiona se a economia do compartilhamento é um caminho em direção a sustentabilidade ou se esta é uma legitimação ao capitalismo exacerbado em que grandes empresas estabelecem cada vez mais seu domínio. Para a realização do trabalho,

Martin (2016) investiga empresas inseridas no contexto de compartilhamento, o que inclui uma organização que atua no compartilhamento de carros.

A conclusão de Martin (2016) é a de que o compartilhamento é uma oportunidade econômica e uma forma mais sustentável de consumo. Porém, por não ter uma regulamentação estabelecida de forma clara, reforça o paradigma neoliberal, sendo muito mais uma oportunidade de mercado do que de fato uma solução sustentável.

Kalamar (2013), por exemplo, afirma que a única coisa que motoristas de plataformas da economia do compartilhamento realmente compartilham é o perigo. As empresas tais como Uber e Lyft deixam todo o risco do trabalho inteiramente com seus motoristas que usam seu próprio carro, seu próprio combustível e, se assim quiserem, pagam seu próprio seguro. Em casos de acidentes envolvendo motoristas do Uber a empresa alega não ter qualquer vínculo empregatício com os mesmos para fugir de quaisquer implicações legais que tais situações possam implicar para a empresa (CARLIN, 2014).

A falta de regulamentação tem sido vista como um ponto crítico, porém, avanços no sentido de conceder alguma garantia aos trabalhadores dessas plataformas já podem ser considerados como exemplos. Recentemente, motoristas que prestam serviço para a empresa Uber alcançaram uma vitória no estado da Califórnia, nos Estados Unidos, quando a justiça local decidiu em favor de um motorista concedendo-o o direito de ser considerado funcionário da empresa; e, em Londres, a insatisfação de motoristas-proprietários de veículos que operam com base no aplicativo do Uber tem os levado a se mobilizar em torno da criação de um sindicato a fim de reivindicar melhorias para todos que atuam neste segmento (KLEINFELD, 2015).

### 3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo, na forma de ensaio teórico, tratou interfaces do fenômeno denominado economia do compartilhamento (*sharing economy*), tendo como objetivo discutir a adequação das organizações que atuam no compartilhamento de carros no contexto de sustentabilidade em que a economia do compartilhamento está inserida. Para tanto, foi realizada pesquisa bibliográfica por meio de livros, artigos, revistas, relatórios técnicos e *working papers*.

Como foi exposto no presente trabalho, as organizações inseridas no contexto da economia do compartilhamento, mais especificamente do compartilhamento de carros, têm o desafio de se mostrarem praticantes dos princípios de colaboração e sustentabilidade em que se pauta a economia do compartilhamento. Para essas organizações o presente momento é o de mostrar ao seu público o quão compromissadas com os princípios anteriormente citados elas são. Ao mesmo tempo, a economia do compartilhamento, como fenômeno econômico, tem o desafio de fazer com que tais companhias se adequem aos seus princípios como forma de se fortalecer.

O presente trabalho apontou para estudos que demonstram uma dubiedade no que se refere ao compartilhamento de carros, em que empresas aproveitam-se da regulamentação faltante para criar negócios que não tem foco na sustentabilidade, princípio basilar na economia do compartilhamento, mas apenas visualizam na mesma unicamente uma oportunidade de negócio. Tal fato acarreta problemas, identificados aqui, principalmente no que diz respeito as condições de trabalho.

O compartilhamento de carros, conforme descrito no texto, tem um desafio no que diz respeito a adequação de seu negócio no sentido de tornar a sociedade mais sustentável. Tal desafio é expresso quando as organizações, mesmo utilizando-se de meios mais econômicos, bem como contribuindo para o bem estar social no transito, acabam por não valorizar, de forma

integral, a mão de obra de seus colaboradores, oferecendo a eles direitos trabalhistas e segurança. Outro desafio inerente ao compartilhamento de carros está relacionado à falta de regulamentação, que aprofunda as problemáticas descritas anteriormente.

Este momento de emergência, poderá se constituir também em uma oportunidade de refletir sobre a criação de mercados mais justos para consumidores e prestadores de serviços. De acordo com pesquisa do McKinsey Global Institute (2016) criar maiores e mais mercados transparentes, onde individuais podem oferecer seus serviços, representa uma transformação potencial no modelo de negócios que pode mudar nossa forma de estabelecer em relações de consumo.

Devido à hodiernidade do fenômeno em questão, faz-se necessário a realização de mais estudos empíricos no que diz respeito a economia do compartilhamento, contexto no qual se inclui o compartilhamento de carros. Tais estudos auxiliam no entendimento dos impactos do compartilhamento, e na melhor compreensão, se o compartilhamento de carros estabelece um caminho em direção a sustentabilidade ou se o hiato na regulamentação faz com que o negócio seja apenas uma nova oportunidade de negócio. A partir disto, será possível melhor compreender a economia do compartilhamento, bem como o compartilhamento de carros, e servir de base para a execução de esforços direcionados ao estabelecimento de mecanismos de regulamentação.

## Referências

- ALONI, E. Pluralizing the Sharing Economy. *Wash. L. Rev.*, v. 91, p. 1397, 2016.
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. Campinas: Editora da Unicamp, 2002
- BÉCHAUX, S. “Le partage, c’est aussi du business”, *Liassions Sociales Magazine*, No. 156, p. 22-30. 2014
- BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Economía Colaborativa em América Latina**. Madrid: IE Business School, 2016.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.
- CARLIN, K. The problems with sharing. *VICE*. Online. Disponível em: <http://motherboard.vice.com/blog/the-sharewashing-scourge>. 2014
- CARROL, A.; BUCHHOLTZ, A. **Business & Society, Ethics and Stakeholder Management**, South-Western Publishing, Cinn., Ohio. 2000.
- CANTERA, J.; VAQUERO, P. **Networknomics: um nuevo paradigma de creación de valor em la economia de la creatividad, la conectividade y la colaboración**. Seattle: Space Independent Publishing Platform, 2012.
- CERVERO, R.; RAYLE, R.; SHAHEEN, S.; CHAN, N.; DAID. App-Based, On-Demand Ride Services: Comparing Taxi and Ridesourcing Trips and User Characteristics in San Francisco. **Berkley**, California: Universidade da Califórnia, Agosto de 2014.
- CHASE, R. **Economia compartilhada: como pessoas e plataformas da Peers Inc. estão reinventando o capitalismo**. São Paulo: Ed. HSM, 2015
- CHRISTENSEN, C.; RAYNOR, M.E.; MCDONALD, R. “What is disruptive innovation?”, *Harvard Business Review*, 15, 12, p. 1-11. 2015.
- CORNELLA, A. **La solucion empieza por Co-: hacia la sociedade y la economía de la colaboración**. Barcelona: Infonomia, 2012.

COSTA, M. Relações de trabalho e os regimes contemporâneos de emprego na Espanha e no Brasil: um breve paralelo. **Organização & Sociedade**, Salvador, v. 17, n. 54, p. 499-525, 2010.

FOURNIER, S.; ECKHARDT, G.; BARDI, F. Learning to play in the new “share economy”. **Harvard Business Review**. Boston, jul-ago. 2015. Disponível em: [https://hbr.org/2013/07/learning-to-play-in-the-new-share-economy&cm\\_sp=Ar](https://hbr.org/2013/07/learning-to-play-in-the-new-share-economy&cm_sp=Ar)

GANSKY, L. **The Mesh: why the future os business is sharing**. New York: Penquin, 2010.

\_\_\_\_\_. **Mesh: porque o futuro dos negócios é compartilhar**. Rio de Janeiro: Alta Books, 2011.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOULART, S.; CARVALHO, C. A. O pesquisador e o design da pesquisa qualitativa em administração. In VIEIRA, M. M. F; ZOUAIN, D. M (orgs). **Pesquisa qualitativa em Administração: teoria e prática**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005, p. 119-140.

HALE, T.; HELD, D.; YOUNG, K. Gridlock, why global cooperation is failing when we need it the most. **Polity Press**, Cambridge, UK: 2013.

HAMEL, G.; PRAHALAD, C. **Competindo pelo Futuro: estratégias inovadoras para obter o controle do seu setor e criar os mercados de amanhã**. Rio de Janeiro: Campus: 1995.

HOBSBAWN, E. **A era dos extremos: o breve século XX**. 1941-1991. São Paulo: Companhia das Letras. 1995.

KALAMAR, A. Sharewashing is the new greenwashing. **OpEdNews**. 28 de mar. 2016. Disponível em: <http://www.opednews.com/articles/Sharewashing-is-the-New-Gr-by-Anthony-Kalamar-130513-834.html>

KLEINFELD, P. Britain’s sharing economy is creating a desperate servant underclass. **VICE**. Disponível em: [https://www.vice.com/en\\_uk/read/the-sharing-economy-374](https://www.vice.com/en_uk/read/the-sharing-economy-374), acesso 12 dez. 2015.

MANYIKA, J.; LUND, S.; BUGHIN, J.; ROBINSON, K.; MISCHKE, J.; MAHAJAN, D. **Independent work: choice, necessity, and the gig economy**. San Francisco: McKinsey Global Institute, 2016.

MARTIN, C. The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism?. **Ecological Economics**, v. 121, p. 149-159, 2016.

MCKINSEY GLOBAL INSTITUTE. **Independent work: choice, necessity, and the gig economy**. 2016. Disponível em: <http://www.mckinsey.com/global-themes/employment-and-growth/independent-work-choice-necessity-and-the-gig-economy>, acesso em mar. 2017.

MILLARD-BALL, A.; MURRAY, G. SCHURE, J. FOX, C. NELSON/NYGAARD C, BURKHARDT, J. **TCRP Report 108 CarSharing: Where and How it Succeeds**. Washington: Transportation Research Board, 263p. 2005.

MOATTI, S-C. The sharing economy’s new middlemen. **Harvard Business Review**, Boston. Disponível em: <https://hbr.org/2015/03/the-sharing-economys-new-middlemen>

MORLIGHEM, A. **Économie collaborative: le nouvel art des co**. 1ed. Paris: Décisions durables, 2014.

NOVEL, S.S. **Économie du partage: enjeux et opportunités pour la transition écologique**. Paris: IDDRI Sciences po, 2013

OWYANG, J.; TRAN, C.; SILVA, C. **The collaborative economy: products, services and market relationships have changed as sharing startups impact business models**. San mateo: Altimeter, 2013.

PIQUERAS, A. **Capitalismo mutante: crisis y lucha social en un Sistema en degeneración**. Barcelona: Icaria Editorial, 2015.

POSNER, A. *Antitrust Law*. 2ª ed. Chicago: **The University of Chicago Press**, 2001.

PRICEWATERHOUSECOOPERS, **The Sharing Economy**: consumer intelligence series. [S.L.]: 2015. Disponível em: <https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumerintelligence-series-the-sharing-economy.pdf>.

RAGAZZO, C. **Regulação Jurídica, Racionalidade Econômica e Saneamento Básico**. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

RAMALHO, F.R.X.; SILVA JR, J.T. A emergência do compartilhamento: o futuro da sociedade é colaborativo? **Revista NAU Social**, Salvador, v.7, n.12, 31-36, 2016.

RIFKIN, J. **The zero marginal cost society: the internet of things, the collaborative commons, and the eclipse of capitalism**. New York: Palgrave Macmillan, 2014.

RYDÉN, C; MORIN, E. Legal, Political and Fiscal Incentives and Barriers for Car-Sharing. **Horizontal Issues Report**. WP 6. Projeto MOSES. 2004.

SACHS, I. **Desenvolvimento incluyente, sustentável, sustentado**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

SARMENTO, D. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o ‘caso Uber’**. Parecer s/n, Rio de Janeiro: 10 de julho de 2015.

SASAKI, M.A. **Trabalho informal: escolha ou escassez de empregos? Estudo sobre o perfil dos trabalhadores por conta própria**. 2009. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações) – Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

SCHILLER, B. Here’s how we could raise the dignity of workers in the sharing economy. **Co-exist**. Disponível em: <http://www.fastcoexist.com/3048821/heres-how-we-could-raise-the-dignity-of-workers-in-the-sharing-economy>, acesso em 21 dez. 2014.

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

SILVA, L.R.C.; DAMACENO, A.D.; MARTINS, M.C.R.; SOBRAL, K.M.; FARIAS, I.M.S. Pesquisa documental: alternativa investigativa na formação docente. In: III Encontro Sul Brasileiro de Psicopedagogia, Curitiba, 2009. **Anais do III Encontro Sul Brasileiro de Psicopedagogia**, 2009.

SUNDARARAJAN, A. Why the Government Doesn’t Need to Regulate the Sharing Economy. **Wired**. 05 fev. 2017. Disponível em: <https://www.wired.com/2012/10/from-airbnb-to-coursera-why-the-government-shouldnt-regulate-the-sharing-economy>

TAPSCOTT, D.; WILLIAMS, A.D. **Wikinomics: how mass collaboratiob changes everything**. New York: Portfolio, 2006.

UITP - Plataforma de Movilidad combinada. Cómo llegar a ser un proveedor de movilidad real - Movilidad combinada: el transporte público em combinación con otros medios de transporte, como el coche compartido, el taxi y la bicicleta... **UITP**, Bélgica, abril 2011.

WCDE – **World Commission on Environment and Development**. Report Our Common Future. Genebra, 1987.

ZOUAIN, D. M.; TORRES, L. S. O método estudo de caso: experiências práticas comprovando a influência do desenvolvimento tecnológico sobre o desenvolvimento social. In VIEIRA, M. M. F; ZOUAIN, D. M (orgs). **Pesquisa qualitativa em Administração: teoria e prática**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005, p. 199-222.