

A PERCEÇÃO DOS RECIFENSES EM RELAÇÃO ÀS POLÍTICAS PÚBLICAS LOCAIS ACERCA DA ECONOMIA COLABORATIVA

Marcelo Maia Rêgo Toscano¹
Ericê Bezerra Correia²

¹ Professor Titular da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Aplicadas do Cabo de Santo Agostinho e Doutorando da Universidade de Aveiro e Pesquisador da Unidade de Investigação em Governança, Competitividade e Políticas Públicas (GOVCOPP) (marcelomrt@ua.pt).

² Professor Titular da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais Aplicadas do Cabo de Santo Agostinho Pesquisador da Capes/ Pesquisador da Red Iberoamericana de Competitividad Organizacional - Rilco/ Pesquisador do Laboratório do Território da Universidade de Aveiro - Portugal.

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Marcelo Maia Rêgo Toscano y Ericê Bezerra Correia (2019): "A percepção dos Recifenses em relação às políticas públicas locais acerca da Economia Colaborativa", Revista de Investigación Latinoamericana en Competitividad Organizacional RILCO, n. 3 (agosto 2019). En línea:
<https://www.eumed.net/rev/rilco/03/economia-colaborativa.html>
<http://hdl.handle.net/20.500.11763/rilco03economia-colaborativa>

RESUMO

Este artigo fornece uma revisão objetiva, sistemática e holística da literatura acadêmica referente à Economia Compartilhada (EC) a fim de subsidiar a uma pesquisa online com uma amostra da população de Recife a fim de elucidar qual a perspectiva dos Recifenses em relação ao fomento da Economia Compartilhada em sua cidade. Apesar de o assunto interessar aos acadêmicos, não se encontra nas pesquisas estudos diretamente relacionados às políticas públicas efetivas, como o objetivo de mitigar problemas ou incentivar efeitos positivos da Economia Compartilhada na cidade do Recife. Após as análises, este artigo apela a uma nova agenda de pesquisas sobre o desenvolvimento do compartilhamento da economia unido às perspectivas de Políticas Públicas para o desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife.

ABSTRACT

This article provides an objective, systematic and holistic review of the academic literature on the Shared Economy (EC) in order to subsidize an online survey with a sample of the population of Recife in order to elucidate the perspective of the Recifenses in relation to the promotion of the Economy Shared in your city. Although the subject is of interest to academics, studies are not directly related to effective public policies, such as the objective of mitigating problems or encouraging the positive effects of Shared Economy in the city of Recife. After the analysis, this article appeals to a new research agenda on the development of the sharing of the

economy, together with the perspectives of Public Policies for the development of the Metropolitan Region of Recife.

1. INTRODUÇÃO

A Economia Compartilhada (EC), um arquétipo crescente na conduta de consumo, baseada na promoção e reutilização de produtos e serviços de capacidade ociosa, pode representar grandes oportunidades e ameaças para consumidores, empresas emergentes, mercados tradicionais e governantes. Além disso, não está claro se esta economia é apenas mais uma tendência passageira do consumo ou se estamos experimentando uma mudança real na forma como os bens são acessados, distribuídos e utilizados. Ainda, pouco se sabe acerca de como os modelos de negócios existentes são afetados por esta Economia, tornando as ações dos governos, adequações de leis e de regulamentos, imprescindíveis.

Uma das empresas que mais representam a Economia Colaborativa (EC) é a empresa UBER (empresa de compartilhamento de caronas). A empresa começou suas atividades na cidade do Recife no dia 3 de março de 2016 (Felipe, 2016). Depois de 7 meses, mais precisamente dia 3 de outubro de 2016, o prefeito da cidade do Recife Geraldo Júlio criou um projeto de lei aprovado que vetava “a disponibilização de motoristas e veículos que não atendam às exigências da Lei Federal 12.468/2011 ou a legislação municipal que disciplina o transporte individual de passageiros” e atribuía, ainda, uma multa de R\$ 2 mil para a operadora ou administradora do aplicativo que descumprir a lei (G1, 2016a). Após a proibição o foi concedida no dia 7 de outubro de 2016 (apenas 4 dias depois da lei sancionada pelo Prefeito) o juiz Haroldo Carneiro Leão, da 7ª Vara da Fazenda Pública da Capital, garante por meio de uma liminar, aos motoristas vinculados ao Uber o direito de trabalhar no serviço de transporte individual privado e proíbe a Prefeitura do Recife de atuá-los por isso. O magistrado ainda estipulou uma multa diária de R\$ 5 mil em caso de restrição de atividade e de R\$ 1 mil para cada veículo que venha a ser recolhido pelo executivo municipal (Pernambuco, 2016).

Este caso citado acima é um exemplo real da importância do estudo da Economia Compartilhada nas Políticas Públicas locais. Este trabalho tem como objetivo entender a percepção dos cidadãos de Recife sobre a inserção da Economia Compartilhada (EC) e em relação as Políticas Públicas (PP) na cidade do Recife.

Este artigo está dividido em 6 seções. Começa com essa introdução, logo em seguida serão apresentados uma revisão de literatura (foram analisados 24 artigos científicos da base da plataforma de busca Scopus) sobre os conceitos de EC e outra seção sobre regulamentos e leis das EC. Na quarta seção será apresentado a metodologia utilizada na pesquisa de opinião dos recifenses sobre a utilização da EC e o relacionamento com as PP. Na quinta Seção será apresentado os resultados obtidos com a pesquisa e na última contém as conclusões, limitações e sugestões deste trabalho.

2. CONTEXTO HISTÓRICO E DEFINIÇÕES DA ECONOMIA COMPARTILHADA

A Cultura do compartilhamento tem sido, provavelmente há centenas de milhares de anos, a forma mais básica de distribuição econômica em sociedades humanas, formando uma poderosa força de solidariedade entre as comunidades (Price, 1975: 12-13 como citado em Martin, 2016, p.151). De acordo com Shaheen (2016), o compartilhamento de carros teve sua existência na Europa na década de 1940, tornando-se popularizado na Suíça e na Alemanha em meados dos anos 80, e sendo dispersando para a Ásia e América do Norte na década de 90, enquanto a Holanda, em 1965, deu início ao compartilhamento de bicicletas.

Diante da difusão da internet no mundo e consequente desenvolvimento dos serviços on-line, esse contexto sofreu alterações e o termo “compartilhamento” experimentou uma grande mudança de significado e intensidade. De acordo com Sinclair (2016), as plataformas on-line reduzem a escala para transações de contratação viáveis e assim diminuem os ativos subutilizados. Outros autores afirmam que a economia de partilha é um fenômeno econômico-tecnológico emergente o qual é alimentado pela evolução das tecnologias da informação e das comunicações, a crescente sensibilização dos consumidores, a proliferação de comunidades web colaborativas, bem como o comércio/compartilhamento social (Botsman & Rogers, 2010; Kaplan & Haenlein, 2010; Wang & Zhang, 2012 como citado em Hamari, Sjöklint, & Ukkonen, 2016, pag.2047). Seguindo a mesma linha, Hamari et al. (2016) descreve que o software de código aberto, a colaboração on-line, o compartilhamento de arquivos e o financiamento peer-

to-peer, são considerados como diferentes instâncias do fenômeno rotulado por "economia de compartilhamento". Para Denver, Rushkoff & Taylor (2016) a verdadeira economia de repartição está sendo construída agora. A Internet sedimentou o caminho para a Economia Compartilhada, que tem se firmado como um novo setor da economia, dotado de várias nuances e especificidades. PricewaterhouseCoopers estima, especulativamente que o compartilhamento da economia aumentará potencialmente para 335 bilhões até 2025, em comparação com os 15 bilhões em 2015 (PwC, 2015b, como citado em Cheng, 2016, pag. 61).

Após a publicação de "O Que É Meu É Seu - Como o Consumo Colaborativo Vai Mudar o Nosso Mundo", dos autores Botsman e Rogers, em 2010, o termo "consumo colaborativo" penetrou potencialmente no discurso da mídia, ainda mais frequente em 2011-2012 (Martin, 2016). Em termos gerais, a definição referente à partilha de economia tem natureza evolutiva, está tomando forma à medida que se varia a quantidade de colaboradores incluídos e o alvo (Allen & Berg, 2014, como citado em Daunorienė, Drakšaitė, Snieška, & Valodkienė, 2015, pag.837). Belk (2007, como citado em Daunorienė et al., 2015, pag. 837) conceitua o compartilhamento como um processo de distribuição de propriedades, por um período limitado de tempo, sem obtenção de direitos legais sobre essa propriedade. Já Allen & Berg (2014, como citado em Daunorienė et al., 2015, pag. 837) elucida que a economia partilha é um termo para um conjunto emergente de modelos de negócios, plataformas e trocas. Os termos Economia Compartilhada e "economia colaborativa" estão entre os mais populares para descrever o fenômeno de acesso a bens e serviços subutilizados (Schor e Fitzmaurice, 2015, como citado em Cheng, 2016, pag.61).

Em 2015, Matzler, Veider & Kathan, descreveram três tipos principais de Economia de Compartilhamento (como citado em Roh, 2016, pag. 505). O primeiro modo se refere a partilha de produtos pertencentes a particulares. As principais plataformas que se utilizam deste modo são Airbnb, sendo a maior cadeia hoteleira sem possuir imóveis e Uber, sendo a maior empresa de táxi do mundo sem possuir os veículos (Goodwin, 2015 como citado em (Kathan, Matzler, & Veider, 2016, pag.669). Em segundo lugar, nos mercados de redistribuição permitindo, através do mecanismo peer-to-peer ou das redes sociais a re-propriedade de um produto. E, finalmente, os estilos de vida colaborativos em que as pessoas compartilham interesses semelhantes e se ajudam mutuamente com ativos menos tangíveis, como dinheiro, espaço ou tempo.

3. REGULAÇÃO, IMPACTOS SOCIAIS E POLÍTICAS PÚBLICAS APLICADAS

Embora não haja definição definitiva sobre o que constitui EC, os formuladores de políticas, acadêmicos e profissionais acreditam que ele começou a transformar muitos aspectos do nosso atual sistema econômico social, permitindo que indivíduos, comunidades, organizações e políticos repensem a maneira como vivem, crescem, se conectam e se sustentam (Departamento de Inovação e Habilidades Empresariais, 2015, PwC, 2015a, Schor e Fitzmaurice, 2015, como citados em Cheng, 2016, pag.61). De acordo com Hamari et al. (2016), o surgimento desta economia revela diversos desafios ao legislador, especialmente quando esta se insere em mercados semelhantes ou muito próximos àqueles já consagrados. A inexistência de legislação específica, ou a utilização dos regramentos concernentes a modelos tradicionais, pode ocasionar situações de patente insegurança jurídica que são prejudiciais aos consumidores, aos prestadores do novo serviço e – de forma geral – a todo o mercado.

Entende Sinclair (2016) que os proprietários das plataformas são os únicos que se beneficiam desse contexto de economia, então as preocupações dos formuladores de políticas giram em torno de proteger os consumidores, manter um mercado competitivo e realizar a cobrança de impostos justa. No entanto, regulamentos pouco flexíveis podem limitar a capacidade das plataformas de crescer ou desenvolver ao longo do tempo. Em concordância, o estudo de Martin (2016) apresenta a economia de partilha como uma crescente rede de mercados digitais não regulamentados que representam uma ameaça para as empresas regulamentadas e um risco para os consumidores.

Algumas plataformas de Economia Compartilhada, em particular Airbnb e Uber, são criticadas em relação à transferência de risco aos consumidores, concorrência desleal, estabelecimento de mercados ilegais, negros ou cinzentos e a promoção de evasão fiscal (Lyons and Wearing, 2015, como citado em Cheng, 2016, pag.61). Mais além, a Airbnb foi tratada como uma ameaça à segurança e à acessibilidade das comunidades residenciais e, mais importante, ao deslocamento de inquilinos a longo prazo e à criação de carências de

moradias (Edelman e Geradin, 2015, como citado em Cheng, 2016, pag.61). Ainda, do ponto de vista da concorrência no mercado, Queensland Tourism Industry Council (2014, como citado em Cheng, 2016, pag.61) reforça que os hoteleiros e agências governamentais também percebem a Airbnb, como uma ameaça para o turismo tradicional, particularmente em relação a hotéis com preços mais baixos. Ranchorda's (2015, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 668) complementa indicando que a Airbnb frequentemente causa inconvenientes aos vizinhos quando eles transformam seus edifícios em hotéis de fato, assim, não respeitando a sensibilidade de residentes de longa duração. Como outro exemplo, 72% dos aluguéis no Estado de Nova York em 2014 violaram os regulamentos estaduais de zoneamento ou outras leis.

Em relação ao Uber, Malhotra & Alstyne (2014, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 668) advertem que os colaboradores, ou seja cidadãos privados, não precisam fazer os exames de licença ou realizar o seguro comercial que os taxistas necessitam, e devido a esses custos elevados, os motoristas de táxi tradicionais estão em uma desvantagem significativa. No entanto, à luz do aumento das taxas de desemprego e da diminuição do poder de compra, a economia de partilha digital apresenta oportunidades para que os indivíduos encontrem emprego temporário e gerem renda extra (Dillahunt & Malone, 2015, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 666). Além disso, as necessidades atuais dos candidatos a emprego podem não ser atendidas por empregos tradicionais. A economia de partilha oferece flexibilidade aos trabalhadores, quer para as pessoas que trabalham um segundo emprego ou, por exemplo, os pais à procura de horários flexíveis que podem ser conciliados com as obrigações familiares (Sundararajan, 2014, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 666). Em contrapartida, o Uber classifica seus colaboradores como contratantes independentes e o resultado é que a plataforma evita pagar-lhes benefícios de empregados (Ranchorda's, 2015, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 666), gerando uma insegurança jurídica.

Diante do exposto, surge a necessidade de uma intervenção governamental no sentido de regularizar e inserir políticas públicas neste contexto a fim de amenizar as arestas resultantes dessa nova forma de Economia. O problema é que os regulamentos não mudam tão rapidamente quanto a tecnologia e, frequentemente, resulta em irregularidades e problemas de responsabilização (Diakopoulos, 2015, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 665). Sundararajan (2014, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 670) observa que o desalinhamento regulatório de hoje está retardando o imenso potencial de inovação e crescimento econômico da Economia de Compartilhamento, como ocorre nas cidades de Nova York, São Francisco e Berlim onde foram promulgadas leis que restringem ou mesmo a inibem. Contudo, a cidade de Amsterdã conseguiu elaborar um modelo para "bens imobiliários de uso misto", que consiste em alugar suas casas, pagando impostos de renda e turísticos, ao mesmo tempo em que mantém a garantia de que seus vizinhos não estão incomodados. Este regulamento só funciona porque os indivíduos estão preparados a pagar impostos razoáveis, apoiando a comunidade (Malhotra & Alstyne, 2014, como citado em Kathan et al., 2016, pag. 670). Em relação a aplicação de políticas públicas, após todo o levantamento bibliográfico proposto, pode-se intuir que existe um ponto cego na literatura, requerendo uma maior atenção a este tema, devido aos impactos sociais conduzidos pela Economia de Compartilhamento, conforme relatados neste artigo.

4. METODOLOGIA

Além da revisão dos conceitos e regulamento da Economia compartilhada foi feito uma pesquisa tipo survey (em formulários eletrônicos) para entender a opinião da população local em relação a nova forma de mercado que também chegou ao Recife de forma permanente, rápida e disruptiva.

A população estimada em 2016 em Recife é de 1.625.583 habitantes (IBGE, 2016). Esse número é o ponto de partida para análise estatística da análise da pesquisa. Para o cálculo da amostra foi utilizado o cálculo do Erro amostral e o nível de confiança da pesquisa (Santos, 2014). O cálculo do erro amostral é a diferença entre o valor estimado pela pesquisa e o verdadeiro valor. Nessa pesquisa o valor definido para o erro amostral é 5%. Já o nível de confiança é a probabilidade de que o erro amostral efetivo seja menor do que o erro amostral admitido pela pesquisa (Crespo, 1997). Como neste trabalho o erro amostral de 5%, o nível de confiança indica a probabilidade de que o erro cometido pela pesquisa não exceda 5%. Neste trabalho o nível de confiança utilizado na pesquisa é de 95% (Crespo, 1997).

Neste trabalho utiliza-se da seguinte fórmula para o cálculo da amostra:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{Z^2 \cdot p \cdot (1 - p) + e^2 \cdot (N - 1)}$$

Figura 1. Fórmula para o Cálculo da Amostra da População do Recife
Fonte: Antonio Arnot Crespo (Estatística Fácil)

Onde:

n - amostra calculada

N - população

Z - variável normal padronizada associada ao nível de confiança

p - verdadeira probabilidade do evento

e - erro amostral

Após a utilização da fórmula, obteve-se uma amostra da população de 387 pessoas a serem entrevistadas. Porém a quantidade de pessoas entrevistadas superou esse número. Num total a pesquisa entrevistou 426 moradores da cidade do Recife. Quanto ao tipo de pesquisa, foi estabelecido que o presente trabalho

Considerando a pesquisa bibliográfica e a pesquisa de campo, sendo assim, as perguntas foram divididas em duas etapas, em que a primeira (com respostas obrigatórias, buscou traçar o perfil do pesquisado para fins de classificação. Para dar prosseguimento às perguntas, o formulário direcionava o usuário a dois diferentes estágios de questionários e dependendo da resposta se ele utiliza ou não a Economia Compartilhada.

No total, foram respondidos 426 questionários semiestruturados com o objetivo de conhecer o consumo e percepções dos usuários em relação a Economia Colaborativa, numa pesquisa qualitativa, estruturada, online, aplicada a internautas que ficou disponível entre os dias 26 de dezembro de 2016 a 07 do mês de janeiro de 2017. Os resultados foram compilados utilizando planilhas eletrônicas e editores de texto e estão disponíveis na próxima sessão.

5. DESCRIÇÃO DA PESQUISA

A economia colaborativa no Brasil também é pouco difundida e distingue-se por ser um nicho de mercado, fundamentado por aglomerações de indivíduos que promovem o compartilhamento (indivíduos que compartilham há bastante tempo: músicas, fotos, vida civil, entendimento, etc.) ou por indivíduos que veem na economia compartilhada, a chance de acumular dinheiro ou passar a ter uma renda extra.

Uma das particularidades comum dessa forma de negócio é a fracionamento, ou mais adequado, as plataformas estão aptas para proporcionar produtos/serviços a determinadas regiões, como cidades, bairros, condomínios, locais de trabalho, ou indivíduos com alguns afazeres em comum (especialmente alavancadas pelas redes sociais), uma vez que, os consumidores também contém dúvidas com relação à segurança das plataformas e os dados e contém um baixo nível de confiança em indivíduos distantes do respectivo ambiente. É nessa hora que as organizações precisam assinalar seu papel e os consumidores exigirem mais clareza e austeridade nas relações comerciais praticadas por ambos. Ao se versar de serviços, faz-se intensamente fundamental a abordagem da análise e apreensão de qualidade de sua prestação por parte do consumidor, uma vez que há a inseparabilidade, no qual o consumo é executado ao mesmo tempo no qual lhe é acarretado.

5.1 Perfil Socioeconômico dos Consumidores e Clientes Potenciais

De um total de 426 respostas, quanto ao gênero 54,4% dos pesquisados eram mulheres e 45,6% homens. Em relação a faixa etária dos pesquisados 18,8% tinham entre 18 e 25 anos; a maioria dos entrevistados 41,1%, tinham de 26 a 36 anos; 25,9% responderam que tinham entre 36 a 46 anos. Os responderam que tinham entre 47 e 57 anos, isto é, 9,4% do total de pesquisados e, finalmente, 3,5% tinham mais de 57 anos. No momento em que abordou o tema sobre a renda mensal, o estudo revela que 25,8% recebe até um salário mínimo por mês. A grande maioria dos pesquisados recebem entre 1 e cinco salários mínimos (R\$937,00 – R\$ 4.685,00); 23,3% recebem entre 5 e 10 salários mínimos e apenas 16,7% recebe mais de R\$ 9.370,00 reais como demonstra (figura 2).



Figura 2. Renda da amostra
Fonte: próprio autor

Foi perguntado o nível de escolaridade dos participantes da pesquisa. Foi constatado que nível superior completo com 36% das respostas e pessoas com especialização, mestrado ou doutorado também obtiveram índices maiores com 33,9% das respostas. Entre os que ainda estão cursando uma universidade ou já cursaram sem concluir estão 24,2%. Nível médio completo, nível médio incompleto e nível fundamental completam a pesquisa, o somatório desses três, não superam os 4% da amostra pesquisada.

Como essas informações o pesquisador fez algumas correlações estatísticas para tornar as informações mais precisas para análises futuras. Deste modo analisou-se as relações entre gênero, idade, renda e formação educacional para melhor explicar as influências da Economia Compartilhada no cenário local. Essas relações serão inseridas ao desenvolver das análises.

Com embasamento nos dados expostos nessa primeira seção, é admissível perceber que o progresso econômico continua em constante mudança, às práticas de incentivo à inovação e uma maior percepção de governantes e empresários sobre o assunto tem propiciado que o Brasil se torne numa economia baseada no conhecimento.

Uma ressalva deste pesquisador é que camadas da sociedade mais baixa parecem não estar sendo investigada nessa pesquisa, pois a maioria dos entrevistados recebem entre 2 a 10 salários mínimos e tem nível superior ou mais, se contrastado com a realidade da sociedade brasileira onde a maioria da população sobrevive com um salário mínimo e não tem nível superior, fica notório que provavelmente essa pesquisa alcançou a classe média do Recife.

Aliado a isso, umas maiores quantidades de pessoas estão conectadas a internet e existe mais disponibilidade de plataformas digitais móveis - visto que para a coleta dos dados obtidos com o questionário, o formulário foi disponibilizado na rede e, divulgado através de redes sociais virtuais (Facebook, Whatsapp, E-mail, dentre outros).

5.2 Percepção dos consumidores locais da Economia Compartilhada

A pesquisa perguntou na questão 5 se as pessoas já haviam utilizado alguma vez uma empresa ou produto que pertença as plataformas de Economia Compartilhada. O resultado foi que 97,4% dos entrevistados já haviam usado algum serviço ou produto desses modelos de negócios. Em contraponto, na pergunta 9, a pesquisa solicita a informação de que não usou a plataforma qual seria a intensão de usar, nessa resposta tivemos 8% das pessoas falando das intenções de usar. Fica registrado que existe uma leve incoerência nas respostas da questão 9 e questão 5, mas que está perfeitamente encaixado nos cálculos da margem de erro estatístico.

Observou-se que das pessoas (8 no total) que não usaram ainda da Economia Compartilhada, as mulheres são maioria 75% (6) e os homens os outros 25% (2). Renda e escolaridade estão variando em quase todos perfis, porém chama a atenção que as pessoas com mais de 57 anos, todas já utilizaram de produtos e serviços de EC, mesmo sendo uma pequena parte da amostra. A figura 3 representa a distribuição de frequência simples com que as pessoas utilizam os serviços de empresa compartilhada. Apenas 8 pessoas responderam que nunca usaram e 36 que não sabem exatamente se usam ou qual a é exatamente a quantidade de vezes que usam as empresas de EC. Mas verifica-se que aproximadamente 90% da população do Recife usa empresas de EC uma vez por mês pelo menos. E mais de 50% dos entrevistados utilizam pelo menos duas vezes por semana.



Figura 3 Frequência você utiliza os serviços ou produtos de empresas compartilhadas
Fonte: Próprio autor

Ao se questionar sobre a qualidade dos serviços oferecidos pelas empresas de compartilhamento apenas 1,9% responderam que os serviços são classificados como ruim. Classificaram com satisfatório 17,6% dos entrevistados, mais de 50% responderam que os serviços são bons e 27% classificam os serviços e produtos como ótimos. Aproximadamente 80% dos entrevistados aparentemente aprovam a qualidade que essas empresas colocam a disposição os seus serviços. O aspecto qualidade muitas vezes está relacionado com a confiança que os usuários têm nas empresas. Para entender melhor essa perspectiva do entrevistado pesquisou-se o nível de confiança do usuário com essas empresas. A pesquisa revelou que apesar de pouco tempo no mercado, exemplo o Uber que iniciou suas atividades em Recife em 2016 (G1, 2016b), a sociedade parece dar credibilidade a essas empresas.

A resposta “não confio, já tive problemas e a empresa nunca resolveu” teve 2% das pessoas afirmando que não confiam e ainda não conseguiram resolver seus problemas junto com a plataforma que oferece os serviços. Outros 15,8% também não confiam nesse tipo de negócios, mas nunca tiveram problemas. Dos usuários que confiam temos os que confiam plenamente 48,9% e 33,4% que confiam, mas já tiveram que solicitar interferência da plataforma que administra o serviço para resolver algum problema onde o serviço não saiu como esperado, esses resultados estão representados na figura 4.

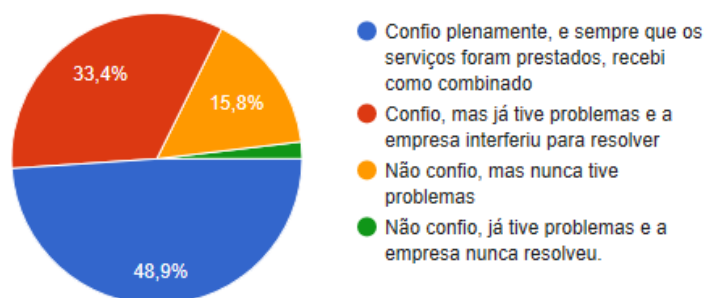


Figura 4. Confiabilidade em empresas de Economia Compartilhada
Fonte: Próprio Autor

Ainda em relação a credibilidade, a questão 11 questiona o usuário sobre as informações de cadastro que é necessário fazer para poder usar essas plataformas de negócios, deixando claro que essas informações podem ser usadas para análise de consumo, reproduzir propaganda, entre outras situações sem que o consumidor não tenha total conhecimento do que acontece com suas informações. Sobre a concordância da utilização de seus dados pessoais 30% responderam que simplesmente concordam com a utilização dos seus dados pelas empresas, outros 31,8% não concordam, porém se preocupam com o que as empresas irão fazer com suas informações, não concordam mas acham que vale a pena deixar essas plataformas utilizarem seus dados por acharem essas empresas sustentáveis são 17,9% dos entrevistados e 18% não concorda, porém por falta de opção no mercado é obrigado a utilizar. Somente 1,2% dos entrevistados não usam essas empresas por tentar usar seus dados pessoais.

Para terminar este bloco foi analisado as motivações que induzem o cidadão a usar os serviços e produtos da EC. A questão 10 faz menção a essas motivações. Dos entrevistados, 57,5% consideram que ter um menor custo em relação as empresas de mercado tradicional seja a principal motivação para utilizar desses modelos de negócios. Logo em seguida com empresas. Seguido com 20,7% das opiniões está a o fácil acesso a dessas plataformas. A opinião dada pelas outras pessoas teve 8,2% das opiniões. Itens como ser uma pessoa mais sustentável, a empresa oferece serviços gratuitos e confiança na empresa tiveram menos de 5% das opiniões do pesquisados.

5.3 Perspectiva dos entrevistados em relação a Políticas Públicas Locais

No intervalo das perguntas 12 a 16 este trabalho tenta averiguar qual a visão dos entrevistados em relação a políticas públicas locais, preparo dos representantes do governo local, dificuldades que a cidade representa ao desenvolvimento das EC, a opinião do funcionamento do UBER (por ser um dos pilares da EC e já ter sido alvo de protestos e debates entre políticos da cidade) e de decisões dos políticos locais relacionadas a empresas da Economia Compartilhada.

A questão 12 aborda os entrevistados para responderem se o Recife está preparado para receber empresas de plataforma da economia compartilhada. O resultado foi que 75% dos entrevistados respondem que “sim” Recife é preparada para receber essas novas formas de negócio. Na contramão dessa expectativa, perguntou-se na questão 14 se os entrevistados acham que os representantes políticos do Recife estão preparados para estudar, planejar e implementar PP para lidar com essas novas plataformas. A resposta foi que 72,5% das pessoas que participaram da pesquisa acreditam que os governantes não estão preparados para lidar com PP para esses tipos de empreendimentos.

Como se sabe, para utilização dessas plataformas requer algum tipo de estrutura por parte da cidade. É necessário ter internet, poder andar com um *smartphone*, entre outros aspectos de infraestrutura para que os empreendimentos da EC funcionem com sua completa eficácia e eficiência. A pergunta 13 faz referência as barreiras encontradas pelos Recifenses na utilização dessas plataformas. Na figura 5 apresenta-se as algumas barreiras de infraestrutura de acordo com os entrevistados.

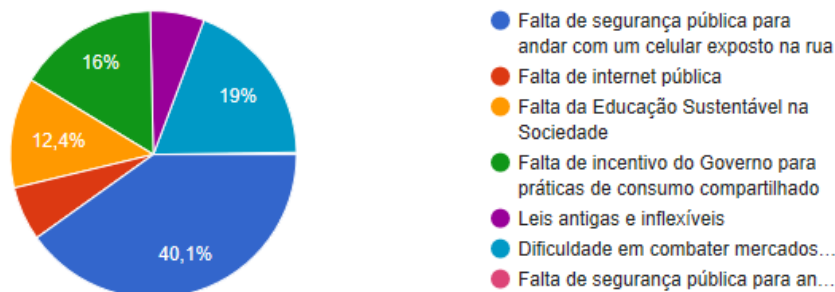


Figura 5. Infraestrutura na cidade para utilização das EC

Fonte: Próprio Autor

A falta de segurança na cidade teve 40,1% dos entrevistados dizendo que é a maior barreira enfrentada por essas empresas. Andar com um celular exposto, credibilidade na hora contratar uma carona paga, agressão de taxistas a motoristas de aplicativo e até passageiros pode ser uma das razões pelas quais os entrevistados acreditem que Segurança iniba o crescimento das empresas de EC. O segundo ponto mais apontado pelos entrevistados foi a dificuldade de combater mercados antigos, exemplo o mercado de taxis, que trava uma “guerra” judicial com o aplicativo de caronas pagas UBER na cidade do Recife, esse item teve 19% da opinião dos entrevistados como a principal barreira das empresas de EC. Outros 16% dos entrevistados assinalaram como falta de políticas governamentais para incentivar as práticas de economia compartilhada, exemplo como *bikeshare* poderia ser mais divulgado na cidade, melhorando a mobilidade urbana. A falta de consciência e educação sustentável teve 12% das opiniões dos entrevistados, internet pública 6,1% e leis inflexíveis ou antigas teve um total de 6,1% da opinião dos entrevistados.

Por último esta pesquisa questiona ao participante sua opinião em relação a legalidade desses modelos de negócios. A figura 6 apresenta um panorama do posicionamento do cidadão Recifense em relação a legalidade dessas empresas.

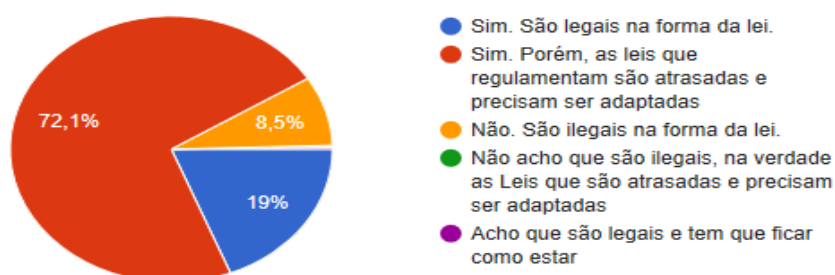


Figura 6. Opinião dos entrevistados em relação a legalidade da EC

Fonte: Próprio Autor

Apenas 8,5% dos entrevistados acham que esses modelos de negócios são ilegais. A grande maioria reporta que acha que as plataformas são legais, mas precisam ser regulamentadas de uma forma mais eficiente. Já para 19% dos participantes da pesquisa essas economias já estão atuando de acordo com a legislação vigente e não é necessária novas ações por parte dos responsáveis pelas políticas públicas.

6. CONCLUSÕES

As plataformas de economia compartilhada mostram um desenvolvimento exponencial nos últimos anos e precisam ter efeitos significativos na sociedade. Os formuladores de políticas precisam vir com a abordagem adequada para se favorecer dos resultados positivos, e experimentar mitigar os efeitos negativos. Para obter essa melhor abordagem, os insights teóricos a respeito de os efeitos específicos dessas plataformas são de crucial valia.

Essa pesquisa teve como principal propósito entender como os cidadãos recifenses estavam lidando com a Economia Compartilhada. A pesquisa de opinião revelou uma aceitação da população do Recife a esses novos modelos de negócios. Como revela a pesquisa o Recifense já tem um costume de utilizar as empresas de Economia Compartilhada pelo menos duas ou três vezes no mês.

A pesquisa revela que em relação a confiança dos Recifense no papel dos governantes responsáveis pela implementação, planejamento e controle de ações para o desenvolvimento de políticas públicas adequadas para dar estrutura para o crescimento ordenado das EC na cidade do Recife ainda é visto como um ponto negativo pela sociedade. De acordo com a pesquisa os cidadãos acham que os governantes e seus ascensores não estão preparados para agir e tomar decisões em relação ao mercado da EC.

A falta de segurança na cidade é apontada como uma barreira ao fomento dessas práticas de compartilhamento, pois o uso dos smartphones são essenciais para o sucesso dessas plataformas, porém a insegurança nas ruas das cidades, parece inibir a exposição do celular e o uso dessas plataformas.

Os Recifense acreditam que as leis podem ser melhoradas e adequadas à nova realidade. A pesquisa revela que aproximadamente 73% das pessoas pesquisadas concordam com a legalidade das empresas da economia compartilhada, mas as leis precisam ser adaptadas e melhoradas.

O ajuste dessas regras pode mitigar os protestos e os problemas que as empresas de economia compartilhada e disruptivas podem causar para os mercados locais, assim dando condições para o mercado tradicional se adeque e também se torne competitivo, sem que a sociedade Recifense não seja excluída também de usar os benefícios causados pelo avanço tecnológico que as empresas de Economia Compartilhada normalmente agregam na sociedade.

Este estudo não é sem limitações. Primeiro, esse estudo considera que como a utilização dos questionários foram online, uma parcela considerável da população pode não ter acesso a internet, assim como pessoas pobres e idosos. Em segundo lugar, a pesquisa pode fazer mais alguns cruzamentos de dados, dividir a pesquisa por gênero ou por renda. Por último entrevistas e questionários poderiam ser aplicados em consultas com especialistas, profissionais e autoridades reguladoras que acrescentaria uma outra camada de insights sobre a complexidade da Economia Compartilhada na Região Metropolitana do Recife.

6. REFERÊNCIAS

- Cheng, M. (2016). Sharing economy: A review and agenda for future research. *International Journal of Hospitality Management*, 57, 60–70. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2016.06.003>
- Crespo, A. A. (1997). *Estatística Fácil*. (E. Saraiva, Ed.) (15th ed.). São Paulo.
- Daunorienė, A., Drakšaitė, A., Snieška, V., & Valodkienė, G. (2015). Evaluating Sustainability of Sharing Economy Business Models. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 213, 836–841. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2015.11.486>
- Denver, Rushkoff, D., & Taylor, A. (2016). An Internet of Our Own. *The Nation*.
- Felipe, E. (2016). Uber começa a funcionar no Recife. Retrieved January 5, 2017, from <http://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/03/03/uber-comeca-a-funcionar-no-recife-224037.php>
- G1, P. (2016a). Câmara do Recife aprova lei que proíbe serviços como Uber. Retrieved January 9, 2017, from <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/09/camara-do-recife-aprova-lei-que-proibe-servicos-como-uber.html>
- G1, P. (2016b). Uber chega ao Recife com promessa de preço até 40% menor que táxi. Retrieved January 6, 2017, from <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/03/uber-chega-ao-recife-com-promessa-de-preco-ate-40-menor-que-taxi.html>
- Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2016). The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption.
- IBGE. (2016). População em Recife. Retrieved January 8, 2017, from <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=261160&search=pernambuco%7Crecife>
- Kathan, W., Matzler, K., & Veider, V. (2016). The sharing economy: Your business model's friend or foe? *Business Horizons*, 59(6), 663–672. <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2016.06.006>
- Martin, C. J. (2016). The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism? *Ecological Economics*, 121, 149–159. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.11.027>
- Pernambuco, M. P. de. (2016). Justiça libera uber no Recife em decisão provisória. Retrieved January 9, 2017, from <http://www.mp.pe.gov.br/mppe/index.php/comunicacao/clipping-noticias/ultimas-noticias-clipping-noticias/6814-jc-online-justica-libera-uber-no-recife-em-decisao-provisoria>
- Roh, T. H. (2016). The Sharing Economy: Business Cases of Social Enterprises Using Collaborative Networks. *Procedia Computer Science*, 91(I tqm), 502–511. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2016.07.129>
- Santos, G. E. de O. (2014). Cálculo amostral: calculadora on-line. Retrieved December 19, 2016, from <http://www.calculoamostral.vai.la/>
- Shaheen, S. A. (2016). Mobility and the sharing economy. *Transport Policy*, 51, 141–142. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.01.008>
- Sinclair, M. (2016). Fair and Efficient Regulation of the Sharing Economy. *Economic Affairs*,

36(2), 204–211. <https://doi.org/10.1111/ecaf.12179>