



**NOSSO
TRANSPORTE
PÚBLICO**

**POLÍTICA POPULAR
DE TRANSPORTE PÚBLICO**

**MANIFESTO SOBRE
INVESTIMENTO,
FINANCIAMENTO
E TARIFAS DO
TRANSPORTE
PÚBLICO
SUSTENTÁVEL**

O programa Nosso Transporte Público (OPT) da ITF promove um modelo social de transporte público. Um modelo social inclui direitos organizacionais e trabalhistas para os trabalhadores e exige que qualquer expansão do transporte público garanta empregos decentes.

OPT:

- Trabalha em cidades-alvo para fortalecer as vozes dos trabalhadores no desenvolvimento de novos modos de transporte urbano, incluindo o BRT (Bus Rapid Transit), e na negociação da transição do trabalho informal para o formal.
- Faz campanhas para melhorar as condições de trabalho de todos os trabalhadores do transporte público - especialmente os trabalhadores do transporte informal - por meio do aumento de seu poder trabalhista. A melhoria de condições inclui o desenvolvimento de redes sindicais em corporações multinacionais de transporte público, o desenvolvimento de alianças com passageiros, comunidades e outras organizações, e a promoção do emprego de mulheres no transporte público.
- Trabalha para desenvolver uma política alternativa de transporte público, baseada em propriedade pública, investimento público, empregos decentes e direitos sindicais para os trabalhadores.

Junho de 2023

INTRODUÇÃO

Os trabalhadores do transporte público e nossos sindicatos estão em uma encruzilhada. Por um lado, a pandemia da Covid-19 colocou uma enorme pressão financeira sobre os sistemas de transporte público, com o número de passageiros ainda não atingindo os níveis pré-pandêmicos em muitos lugares. Sindicatos de muitos países e cidades estão agora travando batalhas contra cortes de empregos, salários, condições e serviços.

Por outro lado, a pandemia demonstrou o papel vital que o transporte público desempenha nas economias locais e no respaldo ao direito à mobilidade, especialmente para grupos desfavorecidos e de baixa renda. Para milhões de pessoas no mundo todo, o transporte público é a única opção de acesso aos serviços públicos básicos que garantem direitos humanos e uma vida digna. A pandemia também chamou a atenção para o papel essencial que o transporte público precisa desempenhar para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e criar bons empregos. Se operado de forma sustentável e voltada para a sociedade, o transporte público pode ser o pilar da igualdade e a peça central para o alcance da transição ecológica que precisamos com urgência, incluindo o cumprimento das metas do Acordo de Paris da ONU.

No entanto, os sistemas de transporte público são moldados por um sistema econômico global definido pela desigualdade sistêmica entre países e dentro deles, além de outras estruturas de opressão, todas potencializadas pela pandemia da Covid-19. Dependendo da forma como os sistemas de transporte público são planejados e financiados, eles podem agravar as desigualdades ou contribuir para superá-las.

A questão do investimento sustentável, do financiamento e das tarifas é fundamental para determinar se o futuro de nossos sistemas de transporte público será de lento declínio e aumento da desigualdade ou de melhoria, crescimento e justiça social e climática.

Da mesma forma, o financiamento do transporte público não pode ser abordado sem considerar as questões de propriedade, governança e estrutura operacional que determinam como e para que o investimento e o financiamento são usados.

Na condição de sindicatos que representam os trabalhadores do transporte público, temos o interesse e o dever de traçar um caminho para nossos sistemas de transporte público rumo à sustentabilidade, à igualdade e ao cumprimento dos direitos humanos para todos. Na condição de agentes que moldam nossos sistemas de transporte público, devemos desempenhar um papel proativo no desenvolvimento de políticas de investimento, financiamento e tarifas, além de fazer campanhas para alcançá-las. Essas campanhas devem estar vinculadas a uma visão mais ampla de sistemas de transporte público socialmente justos operados e administrados em prol de toda a sociedade e do planeta.

A Política Popular de Transporte Público da ITF exige que os serviços de transporte público sejam de propriedade e operação públicas, e que seja garantido o controle democrático de seu planejamento, desenvolvimento e futuro. Também reivindicamos que o investimento em transporte público seja priorizado frente ao investimento destinado a promover o uso de veículos particulares; que investimentos e financiamentos significativos sejam direcionados para a manutenção, formalização e integração de serviços informais; e que o financiamento público promova a propriedade e a operação públicas.

PRINCÍPIO 1

O INVESTIMENTO SUSTENTÁVEL NA EXPANSÃO E MELHORIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO É UM INVESTIMENTO EM NOSSO FUTURO COLETIVO

- A.** O retorno sobre o investimento em sistemas de transporte público deve ser analisado a partir de uma perspectiva social ampla e, portanto, deve ser medido considerando sistemas e sociedades como um todo, e não a lucratividade ou a eficiência de custos de operadores individuais. Ou seja, deve ser feita uma análise dos benefícios sociais e ambientais, o que inclui: criação de empregos diretos, indiretos e induzidos; aumento da atividade econômica local e regional; maior acesso, igualdade e qualidade de vida; ruas menos congestionadas e mais seguras; ar respirável; e redução das emissões de gases de efeito estufa. As métricas para medir os benefícios sociais e ambientais podem incluir, por exemplo, tempos de espera mais curtos, menos aglomeração, viagens mais rápidas do ponto A ao ponto B, redução do custo total para os passageiros, observância dos protocolos de saúde, redução das emissões de gases de efeito estufa, melhor acesso para pessoas com deficiência, conscientização sobre a questão de gênero, redução de transferências e viagens mais seguras.
- B.** Os claros benefícios sociais que advêm de sistemas de transporte público bem planejados e integrados, e a necessidade urgente de realizar uma transferência modal do uso de veículos particulares para o transporte público, são fortes justificativas para o aumento do investimento destinado à expansão e às melhorias do sistema nos orçamentos nacionais, regionais e locais. Essas justificativas se estendem a destinações de fundos de ação climática e de transição justa e a orçamentos de meio ambiente e saúde, além de uma orientação mais ampla para que o investimento em carros seja revertido em investimento em pessoas.
- C.** O orçamento para cobrir as melhorias e custos operacionais deve acompanhar o ritmo dos investimentos em expansão. A rápida expansão do sistema, que não é acompanhada por um financiamento sustentável para as operações, pode enfraquecer o efeito dos investimentos sobre a criação de empregos, levar a sistemas ineficientes e aumentar as pressões por privatização. Os sistemas de transporte público precisam de trabalhadores bem treinados para operar com segurança e eficiência. Esse é um componente necessário de um sistema funcional, e não um custo a ser minimizado ao longo do tempo.
- D.** Os planos de investimento devem incluir: planos para lidar com as deficiências de pessoal que serão acentuadas pela expansão do sistema; treinamento para os trabalhadores, inclusive sobre o uso de veículos elétricos e outras novas tecnologias; melhoria dos salários e das condições, quando necessário, para atrair e manter uma força de trabalho qualificada; e criação de locais de trabalho seguros e com igualdade de gênero. Para isso, é necessário investir na erradicação do trabalho precário, na formalização de empresas e empregos informais, no fornecimento de benefícios de seguridade social e saúde, e na incorporação de serviços informais de transporte público em sistemas integrados. Considerando que as empresas formais e os trabalhadores com emprego formal pagam mais impostos, a formalização pode contribuir para a base de financiamento do transporte público.
- E.** O investimento deve favorecer sistemas integrados que sejam de propriedade pública e controlados democraticamente. Pesquisas demonstraram que o uso de parcerias público-privadas (PPPs) para financiar o investimento em infraestrutura de transporte público gerou lucros significativos para os investidores do setor privado, muitas vezes às custas dos salários e condições dos trabalhadores, dos parceiros do governo e, conseqüentemente, do público, que são os financiadores e beneficiários finais do transporte público. Não há evidências de que as PPPs construam infraestrutura com maior rapidez, inovação ou qualidade.¹ Além das alocações orçamentárias gerais e do uso do financiamento climático, os

instrumentos de captação de valor baseiam-se no princípio de que o governo tem o direito de obter uma parte razoável do valor econômico e imobiliário adicional gerado pela nova infraestrutura de transporte público para financiá-la. Essa alternativa às PPPs pode ajudar a manter o transporte público nas mãos do poder público.

- F.** É importante saber onde e como os sistemas de transporte público são expandidos. A expansão e a integração do sistema devem enfrentar a desigualdade de mobilidade e a crise climática de forma planejada e mensurável. Isso inclui erradicar a desigualdade no acesso ao transporte

público entre áreas rurais e urbanas e entre comunidades de baixa e alta renda, além de promover os direitos de mobilidade de passageiros de baixa renda, deficientes, mulheres, não binários, migrantes, minorias étnicas, raciais e sexuais, jovens e idosos. O investimento deve favorecer o planejamento urbano sustentável, que inclui a conectividade do transporte público, a redução do congestionamento e a transferência modal.



¹ Veja, por exemplo: Quiggin (2019). Franchising and privatization of public transport: a history of failure; ADB (2018). Hazard Analysis on Public-Private Partnership Projects in Developing Asia; OIT (2001). The Impact of Decentralization and Privatization on Municipal Services; Alston et al. (2022). Public Transport, Private Profit: The Human Cost of Privatizing Buses in the United Kingdom; Pina (2011). Analysis of the Efficiency of Local Government Services Delivery: An Application to Urban Public Transport; Stanley (2017). Competitive Tendering Hasn't Delivered for Public Transport, So Why Reward Poor Performance. Veja também a Política Popular de Transporte Público da ITF: Capítulo 2 Financiamento público.

PRINCÍPIO 2

É URGENTE A NECESSIDADE DE MODELOS DE FINANCIAMENTO SUSTENTÁVEIS ADEQUADOS ÀS CIRCUNSTÂNCIAS ESPECÍFICAS DOS DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

A. A pandemia demonstrou que a dependência excessiva da receita tarifária, em comparação com outras fontes de renda, é insustentável e coloca em risco os sistemas de transporte público, os trabalhadores e os usuários, especialmente os mais vulneráveis. Os governos central, regional e local devem cooperar para desenvolver modelos de financiamento sustentáveis, com os governos centrais assumindo maior responsabilidade pela cobertura dos custos operacionais e de capital. Isso inclui a implementação de remuneração garantida para os trabalhadores em transportes, independentemente da quantidade de passageiros, e o subsídio aos serviços informais de transporte público, que são o principal meio de transporte para o morador médio em muitos contextos, especialmente no sul global.

- B. As necessidades dos sistemas de transporte público e as condições sob as quais eles são financiados são extremamente diversas, dentro dos países e entre eles. Os modelos de financiamento devem se adequar às circunstâncias em que são empregados, incluindo a cota modal do transporte público, a capacidade de financiamento e de emissão de dívidas do governo local, a combinação de diferentes modais e outros fatores. Reconhecemos que a capacidade de gerar recursos domésticos é muito mais restrita em contextos de baixa renda e de economias em desenvolvimento e que, em última análise, o financiamento sustentável exigirá o enfrentamento de grandes desigualdades do sistema financeiro internacional.²
- C. Os modelos de financiamento devem incluir uma diversidade de fontes, inclusive fontes reservadas, para evitar déficits no caso de perdas inesperadas nos fluxos de receita. No momento, é importante encontrar fontes alternativas para substituir a receita dos impostos sobre o combustível, uma fonte tradicional de financiamento do transporte público que está diminuindo devido aos cortes de impostos em razão do aumento dos preços dos combustíveis e da mudança para veículos elétricos.



² <https://www.itfglobal.org/en/sector/urban-transport/additional-policy-material>

- D.** De acordo com a concepção do transporte público como um meio de combater a desigualdade, os modelos de financiamento devem ser redistributivos. As fontes redistributivas incluem impostos sobre a propriedade, taxas sobre o aumento do valor da propriedade (mecanismos de captura do valor da terra), taxas de desenvolvimento e impostos sobre a folha de pagamento do empregador.
- E.** Os impostos sobre o uso de carro particular podem gerar receita para o financiamento do transporte público e, ao mesmo tempo, contribuir para a transferência modal. Essas fontes incluem impostos sobre a compra e o registro de veículos, impostos sobre combustíveis, taxas de congestionamento e pedágios, taxas de estacionamento e multas por infração de trânsito. Entretanto, o uso de tais taxas deve ser harmonizado com outras políticas que reduzam o uso de veículos particulares. Além disso, a dependência excessiva pode levar a déficits de financiamento, pois o cumprimento dos objetivos da política reduzirá as receitas.
- F.** A mão de obra representa de 50% a 80% dos custos operacionais do transporte público, custos esses que, em última análise, são pagos pelo público.³ O financiamento operacional deve priorizar a melhoria das condições dos trabalhadores mais vulneráveis - aqueles com empregos precários e de baixa renda, que geralmente são mulheres, migrantes e minorias étnicas e raciais - juntamente com a manutenção e o aumento dos serviços para usuários de baixa renda e outros usuários marginalizados. As práticas de emprego, orçamento e negociação coletiva devem buscar o aumento da igualdade de salários e condições para todos os trabalhadores, em todos os sistemas integrados.



³ OIT (2021). Relatório da reunião técnica sobre o futuro do trabalho decente e sustentável nos serviços de transporte urbano, 16

PRINCÍPIO 3

JUNTAMENTE COM O FINANCIAMENTO E O INVESTIMENTO SUSTENTÁVEIS, AS ESTRUTURAS TARIFÁRIAS DEVEM FAVORECER OS PASSAGEIROS MARGINALIZADOS E POSSIBILITAR UM RÁPIDO AUMENTO NO NÚMERO DE PASSAGEIROS DO TRANSPORTE PÚBLICO

- A.** A pandemia demonstrou a necessidade de os sindicatos se posicionarem sobre os níveis e sistemas de tarifas que favorecem a recuperação e a expansão do número de passageiros, além da solidariedade com os usuários de baixa renda e outros usuários marginalizados, ao mesmo tempo em que mantêm o compromisso com as metas de manutenção e melhoria das condições de trabalho, redução da escassez de mão de obra e manutenção e expansão de sistemas de transporte público bem integrados e funcionais. Podemos evitar cair na falsa dicotomia de tarifas baixas versus boas condições de trabalho se encararmos as tarifas como parte integrante de uma estrutura de financiamento sustentável e redistributiva.
- B.** Os níveis e as estruturas tarifárias devem enfrentar a desigualdade e incentivar o aumento expressivo do uso do transporte público. Para tanto, os custos do transporte público para os usuários de baixa renda devem ser mantidos abaixo de 15% da renda familiar. Devem ser evitados os sistemas de tarifas baseados na distância, pois prejudicam os passageiros de baixa renda das áreas periféricas.⁴
- C.** Os sistemas de tarifas devem ser integrados regional ou nacionalmente, a fim de melhorar a experiência do usuário e promover redes integradas. As estruturas tarifárias devem ser
- transparentes e igualitárias, proporcionando aos passageiros e outros residentes a certeza de que estão pagando o valor justo pela viagem desejada (tanto em tarifas diretas quanto em impostos). Esse objetivo é mais facilmente alcançado por meio de um sistema integrado, com propriedade inteiramente pública.
- D.** Tarifas com desconto ou sistemas de tarifa zero não devem ser implementados sem que sejam cumpridos os pré-requisitos que garantirão aos trabalhadores e aos sistemas a capacidade de gerenciar a perda de receita e aumentar o número de passageiros. Esses pré-requisitos incluem:
- 1.** A garantia de fontes de financiamento adicionais para compensar a perda de receita;
 - 2.** Infraestrutura adequada, material rodante e frequência de serviço para absorver o aumento do número de passageiros;
 - 3.** Equipe adequada com treinamento adequado e condições justas para evitar horas extras excessivas e fadiga;
 - 4.** Segurança adequada para reduzir ao mínimo a exposição de trabalhadores e passageiros à violência e ao assédio.
- E.** Os sistemas de tarifas apropriados para cada sistema de transporte público são diferentes em razão da composição dos usuários, da geografia, dos níveis de passageiros e da combinação de recursos disponíveis. Entretanto, novos sistemas tarifários devem sempre resultar de negociações com trabalhadores e sindicatos. As políticas tarifárias que combatem a desigualdade e incentivam o número de passageiros, que podem ser apoiadas pelos sindicatos, abrangem a introdução de tarifas solidárias, tarifas fixas com desconto e transporte público de tarifa zero. Cada um desses sistemas tarifários tem vantagens e desvantagens que devem ser consideradas em relação às circunstâncias locais.
- F.** As tarifas solidárias são sistemas de tarifas nos quais o preço do transporte é definido com base no nível de renda familiar. Elas podem ser implementadas a partir do fornecimento de passes gratuitos ou mais baratos para grupos de baixa renda, do reembolso de

⁴ https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Paris_handbook_good_practices_who%20pays%20for%20what.pdf

parte do custo do transporte público após o uso ou de viagens gratuitas ou mais baratas em bairros de baixa renda. Esses sistemas são indicados quando a estrutura de passageiros é caracterizada por altos níveis de desigualdade. Muitos sindicatos apóiam esses tipos de sistemas tarifários por tratarem da desigualdade e, ao mesmo tempo, manterem a vantagem da receita tarifária. No entanto, eles têm custos administrativos mais altos do que outros sistemas tarifários.

- G.** Os bilhetes de tarifa fixa com desconto permitem que os passageiros usem todos os meios de transporte público na área coberta, sem limite, em um período de tempo específico por um preço fixo (baixo). Esses sistemas são atraentes pois são fáceis de usar e incentivam o uso do transporte público, o que inclui a substituição do uso de veículos particulares. No entanto, a experiência demonstra que sua implementação precoce em alguns países, que não possuíam os pré-requisitos necessários, sobrecarregou significativamente os trabalhadores e os sistemas de transporte público, causando transtornos e atrasos. Esses sistemas também podem prejudicar os usuários em áreas onde não há serviços suficientes disponíveis e

resultar em subfinanciamento, a menos que outros recursos sejam garantidos.

- H.** O transporte público de tarifa zero consiste no fornecimento de transporte público sem custo a partir do local de uso. Os sistemas de tarifa zero operam sem bilhetes ou por meio da distribuição de bilhetes com tarifa zero. As cidades que implementam a tarifa zero tendem a ser de pequeno ou médio porte e têm baixos índices de recuperação de tarifas. Os sistemas de tarifa zero simbolizam um conceito de transporte público como um bem público ou serviço público universal. Também são vantajosos porque aceleram o tempo de embarque e, conseqüentemente, reduzem o tempo de viagem, além de reduzirem os custos associados à cobrança de passagens e de tarifas. Ademais, incentivam o uso do transporte público, embora alguns estudos mostrem que a qualidade do serviço é mais importante para os usuários, o que levou alguns sistemas de tarifa zero a serem descontinuados após a queda na qualidade do serviço. Assim como as tarifas fixas com desconto, a implementação de sistemas de tarifa zero antes do cumprimento dos pré-requisitos pode levar ao subfinanciamento e ao desgaste dos sistemas e dos funcionários.



PRINCÍPIO 4

POLÍTICAS SUSTENTÁVEIS DE INVESTIMENTO, FINANCIAMENTO E TARIFAS DEVEM RESPALDAR SISTEMAS INTEGRADOS DE PROPRIEDADE PÚBLICA E CONTROLADOS DEMOCRATICAMENTE, QUE ATENDAM ÀS METAS UNIVERSAIS

- A.** Para atender às necessidades dos trabalhadores, usuários, comunidades locais e do planeta, os sistemas de transporte público devem ser amplamente integrados em vários níveis. Isso inclui:
1. Racionalização e integração de rotas;
 2. Integração de tarifas e sistemas de informação, o que pode ser feito por meio de bilhetes digitais e cartões inteligentes.
 3. Integração de serviços informais e investimento na transição de um sistema informal para um sistema formal e eficiente.
 4. Integração de horários e modos, permitindo transferências simples.
 5. Integração de operações, planejamento e gerenciamento de infraestrutura e planejamento de sistemas.
 6. Integração da estrutura de governança entre as redes.
 7. Integração do planejamento de transporte público com os planejamentos urbanos e de serviços públicos para atender às necessidades sociais e ambientais.
- B.** A propriedade pública em todo o sistema promove a integração e a operação eficiente dos sistemas de transporte público para atingir as metas sociais e climáticas, ao mesmo tempo em que cria a base para a governança democrática. Em um futuro próximo, quando a propriedade pública total não for viável, a contratação pública responsável terá de determinar qualquer integração de operadores privados dentro de um sistema de transporte público.
- C.** A propriedade cooperativa liderada pelos trabalhadores das operadoras, como uma forma de parceria público-comunitária, pode favorecer a formalização e a integração em sistemas mais amplos, bem como a participação dos trabalhadores na governança.
- D.** O transporte público deve ser governado democraticamente. Isso requer a definição clara de metas sociais e ambientais universais, além da tomada de decisões por órgãos de governança democráticos, representativos e responsáveis, envolvendo todos os níveis de governo, representantes locais eleitos e representantes de trabalhadores, usuários (especialmente de grupos marginalizados) e outras partes interessadas.
- E.** A governança democrática também exige que as autoridades de transporte público implementem processos reais, significativos e contínuos de consulta às partes interessadas, tendo como alvo os grupos mais afetados pelas decisões de política de transporte público.
- F.** A governança democrática requer democracia no local de trabalho. Isso significa que os trabalhadores têm voz ativa no trabalho e nas políticas de transporte público por meio de seu sindicato, e que a negociação coletiva ocorre de forma integrada em escala sistêmica e tem como objetivo a igualdade e a melhoria coletiva das condições.



**NOSSO
TRANSPORTE
PÚBLICO**

ITF Nosso Transporte Público

www.ourpublictransport.org
[#OurPublicTransport](https://twitter.com/OurPublicTransport)
opt@itf.org.uk

Política Popular de Transporte Público

www.OPTpolicy.org

The background features a series of vertical light blue stripes on a white background. A black callout box with a white background is positioned in the lower-left area, containing the text 'POLÍTICA POPULAR DE TRANSPORTE PÚBLICO'. The bottom of the page is decorated with diagonal light blue stripes on a white background.

**POLÍTICA POPULAR
DE TRANSPORTE PÚBLICO**