

TRANSPORTE INFORMAL DE PASSAGEIROS ALÉM DA COVID-19

UM GUIA SINDICAL PARA FORMALIZAÇÃO
LIDERADA PELOS TRABALHADORES



NOSSO
TRANSPORTE
PÚBLICO

ÍNDICE

Introdução	3
Qual foi o impacto da Covid-19 sobre os trabalhadores em transportes informais?	4
Qual foi o impacto da Covid-19 sobre a indústria do transporte informal?	5
Quais medidas foram adotadas para apoiar os trabalhadores em transportes informais?	6
Trabalhadores em transportes públicos.....	6
Jovens trabalhadores	6
Mulheres trabalhadoras	6
Saneamento	8
Ação do governo/empregador	8
Como os sindicatos responderam?	9
Auxílio emergencial.....	9
Realização de campanhas.....	9
Resposta das instituições financeiras internacionais	10
Aumento dos empréstimos	10
“Reconstruir melhor”?	10
Resposta à crise e além: quais são os desafios e oportunidades?	11
A Covid-19 expõe um sistema falido	11
Propriedade privada de carros	11
Uma oportunidade para formalização liderada pelos trabalhadores.....	12
O Banco Mundial	12
Os governos estão adotando uma “terapia de choque”	12
Quais reformas estão sendo propostas?	14
Novas instituições de transporte.....	14
Renovação da frota	14
Pagamentos sem dinheiro	15
Formalização de operações.....	17
Regulamentação de mototáxis.....	18
Qual é a nossa estratégia?	20
Formalização liderada pelos trabalhadores	20
Qual é a nossa pauta?	21
Concretizando o direito à negociação coletiva	21
Entendendo a economia do transporte informal.....	22
Reforma desde a base.....	22
Outros recursos	25



INTRODUÇÃO

CONTEXTO

A Covid-19 já teve um profundo impacto econômico e de saúde nas vidas de milhões de trabalhadores em transportes informais e a crise não mostra sinais de terminar.

Sem planos de proteção salarial ou de segurança social, os trabalhadores informais do Hemisfério Sul foram especialmente afetados negativamente.

Como em todas as crises, os mais vulneráveis na força de trabalho foram os mais duramente atingidos. Principalmente as mulheres trabalhadoras foram desproporcionalmente afetadas devido ao seu grande número em trabalhos mais precários e expostos, enquanto os jovens trabalhadores, que dependem muito da economia informal para terem empregos, enfrentam um futuro incerto.

Os trabalhadores em transportes informais foram forçados a enfrentar o impossível dilema de trabalhar em condições perigosas ou perder seus rendimentos, enquanto a indústria enfrenta falência resultante da drástica redução da demanda. Ao mesmo tempo, a pandemia demonstrou o papel crítico desempenhado pelos trabalhadores em transportes informais que fornecem a maioria dos serviços de transportes urbanos em muitas cidades do mundo.



Trabalhador matatu em Nairobi

DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Em curto prazo, os trabalhadores em transportes informais e os sindicatos enfrentam o desafio de proteger a saúde e a subsistência.

Em médio e longo prazo, enfrentamos o desafio de garantir que a reforma e formalização da nossa indústria, cuja necessidade urgente ficou evidente com a crise, inclua e seja orientada por aqueles que a conhecem melhor: nós, os trabalhadores em transportes informais.

Embora esses desafios sejam consideráveis, eles também oferecem aos sindicatos a oportunidade de mobilizar os trabalhadores em transportes informais em uma campanha para:

- garantir uma transição justa para os trabalhadores informais através da **formalização liderada por trabalhadores**
- desenvolver sistemas de **transporte público de qualidade** que forneçam serviços acessíveis para passageiros e trabalho decente para os trabalhadores em transportes
- construir um “**novo normal com igualdade de gênero**”, onde os direitos das mulheres trabalhadoras em transportes sejam protegidos e seja alcançada a igualdade de gênero na indústria dos transportes

Embora os governos e organizações internacionais estejam falando em “reconstruir melhor” após a Covid-19, está claro que em muitos casos isso simplesmente significa um retorno às tentativas e falhas de políticas de privatização, austeridade e ignorar as vozes e interesses dos trabalhadores.

Significa o retorno do grande número de mulheres trabalhadoras a empregos precários, e pequena representação em liderança e posições de tomada de decisão, exposição inaceitável à violência no trabalho e em casa e saneamento indigno.

Nós sabemos que não há como voltar ao “velho normal”. É por isso que este guia visa apoiar os sindicatos na resposta aos desafios imediatos impostos pela pandemia e embarcar em novas campanhas para moldar positivamente o transporte urbano aos interesses dos trabalhadores, passageiros e comunidades além da crise.

QUAL FOI O IMPACTO DA COVID-19 SOBRE OS TRABALHADORES EM TRANSPORTES INFORMAIS?

A pandemia de Covid-19 tem tido um efeito devastador sobre muitos milhões de trabalhadores em transportes informais em todo o mundo. Em muitos países, o transporte público foi efetivamente interrompido e os trabalhadores deixados sem nenhuma ou pouca renda. A Organização Internacional do Trabalho (OIT) estima que o primeiro mês da crise tenha causado um declínio de 60% nos rendimentos dos trabalhadores informais em todo o mundo. Na África e na América Latina, onde o impacto econômico do lockdown e as medidas de contenção foram especialmente agudas, a OIT estima um declínio de 81% nos rendimentos¹.

“VOCÊ PERCEBE QUE NA ECONOMIA INFORMAL NO QUÊNIA – E EM MUITAS PARTES DO LESTE DA ÁFRICA – ELES TÊM APENAS O SUFICIENTE PARA SOBREVIVER... E A RESTRIÇÃO DE MOVIMENTOS SIGNIFICA NENHUM MEIO DE SUBSISTÊNCIA – ELES PERDERAM SUA SUBSISTÊNCIA, PORQUE NÃO TÊM NADA PARA COMER NO FIM DO DIA.”

Dan Mihadi, secretário-geral do Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e seus Aliados, Quênia

Em países onde os serviços de transporte foram retomados, os tripulantes de veículos estão particularmente expostos à infecção devido à natureza de contato com o público de seu trabalho. Esses riscos são quase sempre agravados por padrões de saúde e segurança inadequados e acesso limitado a equipamentos de proteção individual (EPIs).

A maioria dos trabalhadores em transportes informais não têm acesso aos programas de proteção salarial, sendo deixados com dilema impossível de trabalhar em condições perigosas ou perder todo o salário. Conforme observado pela OIT:

“MORRER DE FOME OU DO VÍRUS” É O DILEMA DA REALIDADE ENFRENTADA POR MUITOS TRABALHADORES DA ECONOMIA INFORMAL.”

OIT. 2020. Brief: A crise da COVID-19 e a economia informal, p1

Como ocorre em todas as crises, os mais vulneráveis na força de trabalho são os mais duramente atingidos e, como trabalhadoras mais precárias e expostas, as mulheres têm sido principalmente prejudicadas pela pandemia. Elas também têm o ônus das responsabilidades de cuidado não remuneradas, quase sempre precisam alimentar suas famílias, mesmo quando não recebem salário.

“OS TRABALHADORES INFORMAIS ESTÃO COM MAIS MEDO DE MORRER DE FOME DO QUE DE PEGAR A DOENÇA. AS MULHERES TÊM A TAREFA ADICIONAL DE COLOCAR COMIDA NA MESA E COMEM POR ÚLTIMO, DEPOIS DO MARIDO E DAS CRIANÇAS, E QUANDO A COMIDA É ESCASSA, TALVEZ NEM COMAM NADA.”

Geeta, defensora das mulheres, NETWON, Nepal

Os jovens trabalhadores (entre 15 e 24 anos de idade) são particularmente vulneráveis, porque dependem de emprego na economia informal. Foi relatado que 84,4% dos jovens trabalhadores nos países em desenvolvimento são empregados informalmente, aumentando para 94,9% na África².

“QUANDO O GOVERNO SUSPENDEU A OPERAÇÃO DOS JEEPNEYS DE UTILIDADE PÚBLICA NAS FILIPINAS, OS JOVENS TRABALHADORES PERDERAM SUA RENDA NO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO. REALMENTE AFETOU OS JOVENS TRABALHADORES NO NOSSO SETOR PORQUE A MAIORIA DELES DEPENDIA DA RENDA DIÁRIA DO JEEPNEY PARA SUPRIR AS NECESSIDADES DE SUAS FAMÍLIAS.”

Giovanni, coordenador nacional da juventude, NCTU, Filipinas

1 OIT (2020d: 1-2)

2 OIT (2018: 25)

QUAL FOI O IMPACTO DA COVID-19 SOBRE A INDÚSTRIA DO TRANSPORTE INFORMAL?

A indústria do transporte público enfrenta reduções significativas no número de passageiros para garantir o distanciamento social, reduzindo radicalmente a renda das passagens. A demanda de passageiros também caiu e espera-se que permaneça abaixo dos níveis pré-Covid no futuro próximo.

Para a indústria do transporte informal, que depende completamente das tarifas dos passageiros para funcionar, os resultados da Covid-19 são catastróficos, com muitos operadores já à beira da falência. Ainda assim, são os trabalhadores em transportes informais, em vez dos próprios proprietários de veículos, que são mais duramente atingidos:

“ A COVID-19 EXACERBOU A VULNERABILIDADE DOS TRABALHADORES DO SETOR DE TRANSPORTES, PRINCIPALMENTE OS MOTORISTAS DE MICRO-ÔNIBUS E CONDUTORES NO SISTEMA DE TRANSPORTE ALTERNATIVO. EM GERAL, OS PROPRIETÁRIOS DE MICRO-ÔNIBUS INFORMAIS NÃO ABSORVEM OS RISCOS DA DEMANDA, NEM TÊM CUSTOS FIXOS SIGNIFICATIVOS.

POR OUTRO LADO, OS MOTORISTAS E CONDUTORES DE MICRO-ÔNIBUS QUASE SEMPRE ABSORVEM OS RISCOS DA REDUÇÃO DRÁSTICA DA DEMANDA NO TRANSPORTE.”

Banco Mundial/Programa de Política de Transportes da África (SSATP). 2020. Mobilidade urbana e Covid-19 na África, p4

Na África do Sul, os proprietários forçaram o governo a reverter as exigências de distanciamento de segurança para que possam continuar a ter lucro com seus veículos. Em vez de só aceitar transportar passageiros com 50% de ocupação, como foi o caso no início da crise de Covid-19, os micro-ônibus agora podem rodar com 100% de ocupação, enquanto os táxis de longa distância podem rodar com 70%.³

Essa reversão das restrições de segurança está colocando em risco as vidas dos trabalhadores em transportes e dos passageiros. Isso mostra que, mais uma vez, são os trabalhadores que arcam com o ônus do risco – tanto em termos de subsistência como de saúde – na indústria do transporte informal.

A ironia da situação atual é que, enquanto em muitos lugares a indústria do transporte informal está à beira da falência e seus trabalhadores enfrentam a perspectiva de desemprego, nunca ficou tão claro o papel vital da indústria e de seus trabalhadores para manter as cidades em movimento e prestar serviços a outros trabalhadores essenciais.



Motorista Tempo em Kathmandu

QUAIS MEDIDAS FORAM ADOTADAS PARA APOIAR OS TRABALHADORES EM TRANSPORTES INFORMAIS?

Devido ao devastador impacto da Covid-19 sobre os trabalhadores em transportes informais, é necessária ação imediata da parte dos governos e empregadores.

TRABALHADORES EM TRANSPORTES PÚBLICOS

Acompanhando as chamadas dos sindicatos afiliados, incluindo aqueles de trabalhadores informais, a ITF publicou um **Estatuto Global de Reivindicações solicitando que todos os trabalhadores em transportes públicos sejam mantidos protegidos contra Covid-19⁴**, independentemente da ocupação e situação empregatícia, incluindo os trabalhadores informais e migrantes.

O estatuto reivindica que os trabalhadores em transportes públicos tenham imediatamente:

- equipamentos de proteção individual adequados e apropriados
- condições de trabalho que minimizem a transmissão e facilitem o distanciamento social
- acesso a medidas de saúde que protejam os vulneráveis e os doentes
- reconhecimento do papel fundamental dos trabalhadores em transportes públicos
- informações e relatórios regulares sobre riscos no local de trabalho e saúde da força de trabalho
- direitos sindicais

JOVENS TRABALHADORES

Refletindo as reivindicações globais da ITF, os jovens trabalhadores da ITF pediram intervenção urgente que responda às necessidades dos jovens trabalhadores em transportes. Eles destacaram o impacto econômico agudo da pandemia sobre os jovens trabalhadores e pediram a **participação ativa dos jovens trabalhadores nos processos de tomada de decisão** com relação à Covid-19 e intervenção pós-Covid-19.⁵

4 ITF. 2020. Mantendo os trabalhadores em transportes públicos protegidos contra Covid-19 (Estatuto global de reivindicações)

5 ITF. 2020. Jovens trabalhadores e a COVID -19

MULHERES TRABALHADORAS

A ITF também destacou os impactos específicos e adicionais da Covid-19 sobre as mulheres trabalhadoras em transportes, cuja presença expressiva nas áreas mais precárias da indústria do transporte combinada ao ônus de cuidado desigual socialmente prescrito faz com que os riscos da pandemia exacerbem as desigualdades de gênero existentes. A ITF publicou um conjunto de nove principais reivindicações⁶ dirigidas aos empregadores, governos e investidores para as mulheres trabalhadoras em transportes na resposta e recuperação da Covid-19:

1. **Presença de mulheres em todos os órgãos tomadores de decisão**
2. **Proteção salarial e social**
3. **Acesso a saneamento e EPIs adequados**
4. **Trabalho seguro**
5. **Cuidado antes do lucro**
6. **Fim da violência e do assédio contra mulheres**
7. **Nova tecnologia que beneficie as trabalhadoras mulheres**
8. **Avaliações de impacto de gênero**
9. **Estímulo econômico que leve em conta o gênero**



ACESSO A SANEAMENTO E EPIs ADEQUADOS

#GêneroligualNovoNormal

6 ITF. 2020. Os direitos das mulheres trabalhadoras em transportes e a COVID-19

MANTENDO OS TRABALHADORES EM TRANSPORTES PÚBLICOS PROTEGIDOS CONTRA COVID-19

#WEAREITF #OURPUBLICTRANSPORT

 <p>Máscaras e luvas</p> <p>Álcool gel</p> <p>Roupas protetoras</p> <h2>1.</h2> <p>Equipamentos de proteção individual adequados e apropriados</p>	 <p>Testes gratuitos para Covid-19</p> <p>Limpeza regular de veículos</p> <p>Pagamentos sem dinheiro</p> <p>Normas de distanciamento entre passageiros e motoristas</p> <h2>2.</h2> <p>Condições de trabalho que minimizem a transmissão e facilitem o distanciamento social</p>	 <p>EMPLOYMENT CONTRACT</p> <p>Proteção salarial e do emprego</p> <p>Licença remunerada e compensação</p> <p>Cobertura de saúde, incluindo saúde mental</p> <h2>3.</h2> <p>Acesso a medidas de saúde que protejam os vulneráveis e os doentes</p>
 <p>Trabalhadores essenciais</p> <p>Aumento salarial ou da remuneração por risco</p> <p>Compensação por morte, lesão ou doença</p> <h2>4.</h2> <p>Reconhecimento do papel fundamental dos trabalhadores em transportes públicos</p>	 <p>Autoisolamento, taxas de infecção e mortalidade</p> <p>COVID-19 UPDATE</p> <p>Imunidade para denúncias</p> <p>Pronto fornecimento de informações e treinamento adequado</p> <h2>5.</h2> <p>Informações e relatórios regulares sobre riscos no local de trabalho e saúde da força de trabalho</p>	 <p>Consulta e participação em todas as medidas de saúde e segurança</p> <p>Representação de todos os trabalhadores</p> <h2>6.</h2> <p>Direitos sindicais</p>

Os trabalhadores em transportes públicos precisam ser devidamente protegidos para que possam realizar seu trabalho essencial. Nenhum trabalhador deveria ter que correr riscos excessivos ou morrer no trabalho. Estas exigências devem ser aplicadas aos trabalhadores em transportes públicos, sem distinção de função, situação empregatícia, gênero, etnia e raça ou situação migratória.



SANEAMENTO

A disseminação da Covid-19 exige ação urgente e imediata de saneamento. Um ambiente de trabalho seguro e saudável é um dos direitos humanos fundamentais, incluindo descanso adequado, saneamento e segurança pessoal. Mas, é negado aos milhões de trabalhadores informais na indústria do transporte.

As mulheres trabalhadoras têm preocupações específicas de saúde e segurança relacionadas à necessidade de acesso a instalações sanitárias adequadas, seguras, protegidas e limpas. Essa falta de acesso às necessidades femininas precisa ser resolvida com urgência, já que também impõe um obstáculo ao emprego no setor.

Para ajudar os sindicatos na sua luta por acesso a instalações sanitárias adequadas durante a pandemia de Covid-19, a ITF criou um guia para negociadores sindicais⁷, com base nos princípios estabelecidos no Estatuto de Saneamento dos Trabalhadores em Transportes da ITF: Direitos a banheiro são Direitos Humanos! Logo estarão disponíveis ferramentas para ajudar os sindicatos a implementarem o estatuto.

AÇÃO DO GOVERNO/EMPREGADOR

De acordo com os afiliados da ITF na África, a implementação de medidas protetoras contra Covid-19 no transporte público varia de cidade para cidade.

Embora na maioria das cidades seja obrigatório o uso de máscara em transportes alternativos, outras medidas preventivas vão desde o limite do número máximo de passageiros por micro-ônibus ou táxi compartilhado até estações de limpeza e veículos e a exigência de desinfecção das mãos antes do embarque.

Em algumas cidades, os sindicatos e associações conseguiram apoio financeiro emergencial para os trabalhadores em transportes informais. No Gana, por exemplo, as autoridades em Kumasi estão estabelecendo fundos através do governo nacional na forma de pacotes de estímulo para dar apoio às associações comerciais e de transporte.

Em muitas cidades, como Dakar (Senegal), Abidjan (Costa do Marfim), Addis Ababa (Etiópia) e Lusaka (Zâmbia), as autoridades estão fornecendo compensação financeira para apoiar o setor formal de ônibus ou empresas estatais de transporte público. Em Harare, Zimbábue, há chamadas para apoio direto enquanto durar a pandemia, como extensões da validade das licenças

e autorizações, e um prazo para imposição de multas por ofensas de trânsito.

Embora muitos governos estejam tomando pelo menos algumas medidas para apoiar temporariamente os trabalhadores informais em transportes, está claro que poucas chegam perto de cumprir as exigências da ITF. Essa falha em proteger e apoiar adequadamente o transporte informal verá milhares de trabalhadores adoecerem sem acesso imediato à assistência médica e empobrecerem ainda mais.

Também é claro que poucas – se houver alguma – cidades têm uma estratégia clara ou medidas para a recuperação do transporte urbano após a crise. As respostas focaram principalmente em medidas de curto prazo para transporte seguro e não nas oportunidades em médio e longo prazo para garantir a recuperação do transporte público.

“ EMBORA A CAPACIDADE DE MANTER OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE ESSENCIAIS QUE POSSIBILITAM QUE MILHÕES DE PESSOAS CHEGUEM AO TRABALHO ESTEJA AMEAÇADA E A SUBSISTÊNCIA DE MILHARES DE TRABALHADORES EM TRANSPORTES ESTEJA EM RISCO, A MAIORIA DOS GOVERNOS NA ÁFRICA AINDA TEM QUE MOBILIZAR E RESGATAR O SETOR.”

Banco Mundial/SSATP. 2020. Mobilidade urbana e Covid-19 na África, p5

A falha dos governos em abordar os desafios de curto e longo prazo enfrentados pela indústria do transporte público é um grande problema para os sindicatos. Embora eles tenham membros na economia do transporte informal ou alianças com associações da economia informal, os sindicatos são unicamente feitos para criar e facilitar plataformas de negociação com as autoridades e, quando for o caso, ter um papel ativo na transferência de subsídios diretamente para a força de trabalho.

Em algumas cidades, sindicatos e associações estão redescobrimo uma das funções mais básicas do movimento trabalhista: auxílio mútuo e apoio cooperativo entre os trabalhadores na crise. Historicamente, em muitos casos, essa foi a origem do movimento sindical.

Quando o estado for incapaz ou não quiser fornecer proteção social básica para os trabalhadores, os próprios trabalhadores têm que se organizar através de autoajuda, tais como poupanças e cooperativas de crédito (SACCOs), fundos de previdência voluntários apoiados pelo sindicato ou grupos de auxílio mútuo informais.

7 ITF. 2020. A Covid-19 e o acesso dos trabalhadores em transportes a instalações sanitárias



Auxílio emergencial fornecido pelo NETWON no Nepal

COMO OS SINDICATOS RESPONDERAM?

AUXÍLIO EMERGENCIAL

Em muitos países, todo o transporte público foi fechado e os trabalhadores enfrentaram enormes dificuldades de escassez de alimentos. Os governos deixaram de dar apoio, assim, os sindicatos e associações de trabalhadores se mobilizaram para dar auxílio emergencial imediato.

No **Nepal**, por exemplo, A **Nepal Transport Labour Association (NETWON)** mobilizou sua rede de sucursais para distribuir alimentos para seus membros em todo o país, distribuiu EPIs e negociou com empregadores para fornecer testagem gratuita de Covid em alguns locais de trabalho. Uma sucursal do NETWON próxima a fronteira com a Índia ajudou trabalhadores migrantes indianos presos com alimentos.

No **Quênia**, o **Sindicato dos Operadores de Transporte Público (PUTON)** ajudou os motoristas com empréstimos em dinheiro e despesas com hospital retiradas do seu fundo de previdência, para o qual os membros têm contribuído regularmente.

O Sindicato Nacional dos Marítimos do Sri Lanka (NUSS) distribuiu kits de mantimentos para mais de 100 motoristas de táxi e de riquixás de aplicativos.

REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS

Muitos sindicatos também têm ido às ruas exigir ajuda para os trabalhadores informais.

O sindicato dos transportes **SNTT** na Colômbia liderou uma grande mobilização pelas ruas de Bogotá exigindo que mais de 4.000 ônibus informais (busetas e colectivos) sejam autorizados a continuar as operações. O sindicato suspeita fortemente que as autoridades estavam se aproveitando da pandemia para finalmente remover os ônibus da cidade e estabelecer um monopólio para o sistema de Bus Rapid Transit Transmilenio.

A **Confederação Nacional de Sindicatos de Transportes (NCTU)** nas **Filipinas** exigiu uma renda básica do governo durante o lockdown, quando mais de um milhão de motoristas e operadores informais de jeepneys, ônibus, táxis e triciclos enfrentaram dificuldades.

Em **Dakar, Senegal**, os trabalhadores em transportes informais entraram em greve para protestar contra as medidas do governo para reduzir o número de passageiros nos veículos. Eles reivindicaram uma redução no preço do combustível e nos pagamentos de metas para os proprietários [veja p11].

Na **Índia**, onde todos os serviços de táxis, incluindo carros de aplicativos, foram suspensos, a **Federação Indiana de Trabalhadores em transportes de Aplicativos (IFAT)** pressionou com sucesso o governo por uma moratória dos pagamentos de empréstimos de motoristas de carros de aplicativos trabalhando para Ola e Uber.

Em um gesto de solidariedade, os **Sindicatos de Trabalhadores Ferroviários Indianos AIRF e NFIR** forneceram aos motoristas da **IFAT** kits de ração e transferências de dinheiro para auxiliá-los durante este período.

RESPOSTA DAS INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS INTERNACIONAIS

AUMENTO DOS EMPRÉSTIMOS

Embora países ricos estejam gastando quantias de dinheiro sem precedentes para proteger os salários dos trabalhadores e apoiar a economia, muitos países no Hemisfério Sul estão limitados por sua relativa falta de recursos econômicos.

Instituições como o Banco Mundial e o FMI aumentaram o financiamento disponível para os países que enfrentam a Covid-19.

Em março de 2020, o Grupo do Banco Mundial anunciou um pacote de 14 bilhões de dólares de financiamento rápido para ajudar países e empresas a responderem à crise, juntamente com US\$160 bilhões a serem dedicados ao longo dos próximos 15 meses. O FMI aumentou seu empréstimo e afrouxou as restrições de seu limite de empréstimo aos países.

Embora o dinheiro seja urgentemente necessário, não podemos esquecer que muitos dos fatores que deixaram os países tão vulneráveis à pandemia, incluindo a lastimável falta de financiamento dos sistemas de saúde e a falta de proteção social em geral, são pelo menos parcialmente o resultado de reformas de políticas neoliberais forçadas aos países pelo Banco Mundial e o FMI ao longo das últimas décadas, assim como o débito catastrófico dos países pobres com os credores internacionais.

O Banco Mundial também foi historicamente um oponente ao investimento público em transporte urbano e um defensor do fornecimento de transporte informal – apesar das condições de trabalho ruins e perigosas associadas – até que passou a privilegiar projetos privados de infraestrutura como o BRT no início dos anos 2000.

“RECONSTRUIR MELHOR”?

Como muitos outros, o Banco Mundial alega estar “reconstruindo melhor” após a pandemia.

Contudo, em vez de apoiar as respostas do setor público à crise, a maioria dos pacotes de resposta de emergência do Banco Mundial estão sendo alocados para o setor privado e cerca de 50% das empresas beneficiárias “são majoritariamente de propriedade de empresas multinacionais ou são elas mesmas conglomerados internacionais”⁸.

A análise de empréstimo do FMI e do Banco Mundial durante a crise de Covid-19 demonstra um compromisso contínuo com políticas de austeridade e privatização que já foram tentadas e falharam, e ambas historicamente enfraqueceram a subsistência dos trabalhadores e a igualdade de gênero.

Juntamente com outros sindicatos globais, a ITF clamou por uma revisão geral radical do empréstimo das IFIs e recomendaram ao FMI e ao Banco Mundial que “apoiem a recuperação através do investimento público para empregos de qualidade, sem mais austeridade prejudicial”.

“ O APOIO EMERGENCIAL DAS INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS INTERNACIONAIS (IFIs) TEM SIDO IMPORTANTE PARA ABORDAR AS NECESSIDADES DE SAÚDE, ENORMES PERDAS DE EMPREGO E POBREZA CRESCENTE. ENTRETANTO, É ALARMANTE QUE, EM MÉDIO PRAZO, O FUNDO MONETÁRIO INTERNACIONAL (FMI) ESTEJA ACONSELHANDO AS MESMAS POLÍTICAS DE AUSTERIDADE QUE CRIARAM MUITAS DAS VULNERABILIDADES EXACERBADAS PELA PANDEMIA.”

CSI. 2020. Declaração dos Sindicatos Globais às Assembleias Anuais do FMI e do Banco Mundial

8 Veja Dimakou et al. 2020.

RESPOSTA À CRISE E ALÉM: QUAIS SÃO OS DESAFIOS E OPORTUNIDADES?

A COVID-19 EXPÕE UM SISTEMA FALIDO

“ A CRISE DE COVID-19 MAIS UMA VEZ EXPÕS A VULNERABILIDADE DOS MILHÕES QUE GANHAM SUA SUBSISTÊNCIA NA ECONOMIA INFORMAL, E SERVE PARA LEMBRAR SOBRE A NECESSIDADE CRUCIAL DE FAZER DA TRANSIÇÃO DA ECONOMIA INFORMAL PARA A FORMAL UMA PRIORIDADE NAS POLÍTICAS NACIONAIS.”

OIT. 2020. Brief: A crise da COVID-19 e a economia informal, p8

A crise de Covid-19 destacou a vulnerabilidade extrema e a precariedade dos trabalhadores na economia informal e o enorme número de pessoas dependentes do trabalho informal para sua subsistência. Agravou também os padrões existentes de exploração e exacerbou as desigualdades econômicas e de gênero existentes.

Os problemas associados ao transporte informal de passageiros são bem conhecidos: excesso de oferta e falta de manutenção de veículos, congestionamento crônico no trânsito, poluição, maus serviços de passageiros, violência e corrupção. Trabalhadores em transportes informais trabalham longas horas por baixos salários e enfrentam condições de trabalho horríveis, enquanto as mulheres trabalhadoras quase sempre são as mais mal pagas e têm os empregos mais precários, como limpeza e venda de alimentos.

A indústria é motivada pelo chamado **sistema de metas**, onde as tripulações dos veículos, incluindo motoristas de moto, têm que pagar aos proprietários uma diária fixa ou uma tarifa de aluguel semanal (a meta) para operar o veículo. Em muitas cidades, os proprietários de veículos têm interesses poderosos, incluindo no governo, na polícia e no serviço militar. O sistema de metas resulta em horas de trabalho extremamente longas, direção agressiva, altas taxas de acidente, subsistências ruins e muito precárias para a força de trabalho e um serviço de baixa qualidade para os passageiros.

A indústria também é uma grande fonte de emissões de carbono. A ameaça das mudanças climáticas está, portanto, aumentando a pressão sobre os governos para tomar uma atitude radical para tirar das ruas centenas de milhares de veículos velhos, sem manutenção e poluentes.

Apesar dos problemas associados à indústria do transporte informal, nas cidades onde o emprego formal é escasso, os serviços de transporte informal fornecem empregos muito necessários para milhões de trabalhadores em todo o Hemisfério Sul, e transporte barato e flexível para mais milhões de trabalhadores que dependem dos serviços.

PROPRIEDADE PRIVADA DE CARROS

Carros privados são a causa fundamental de congestionamento e degradação ambiental. Sistemas de transporte informais (como micro-ônibus e táxis) são quase sempre culpados pelas autoridades e a mídia, mas o principal problema subjacente para o transporte de passageiros é o aumento dramático da propriedade de carros privados. A pandemia está fomentando a tendência a carros, já que a capacidade do transporte público está reduzida pelo distanciamento social e o medo de infecção dos passageiros.

“ O NÚMERO DE PASSAGEIROS ESTÁ EM QUEDA LIVRE, E ALGUNS OPERADORES TIVERAM QUE SUSPENDER OS PAGAMENTOS DE TARIFAS COMO UMA FORMA DE LIMITAR AS INTERAÇÕES ENTRE O PESSOAL E OS PASSAGEIROS. AS AGÊNCIAS DE TRÂNSITO QUE JÁ ESTAVAM SUBFINANCIADAS ESTÃO VENDENDO SUA RECEITA CAIR DRASTICAMENTE. MESMO APÓS O FIM DOS CONFINAMENTOS, AS PREOCUPAÇÕES COM A SAÚDE FAZEM COM QUE AS PESSOAS PREFIRAM OS CARROS PRIVADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO.”

Banco Mundial. Dia da Terra 2020. Poderia a COVID-19 ser o momento decisivo para emissões dos transportes? 22 de abril de 2020

Uma solução óbvia é restringir a propriedade de carros privados ou banir carros privados dos centros das cidades, mas poucos governos ou autoridades municipais estão preparados para correr o risco político de alienar as classes médias proprietárias de carros em expansão.

É uma ameaça a todos os trabalhadores em transporte público, não só aqueles na economia informal, assim como um passo atrás na redução de congestão e emissões.

UMA OPORTUNIDADE PARA FORMALIZAÇÃO LIDERADA PELOS TRABALHADORES

A emergência da pandemia oferece uma oportunidade importante para os sindicatos e associações que representam os trabalhadores informais em transportes para fazer campanha e negociar reformas práticas que podem melhorar a qualidade, eficiência e sustentabilidade ambiental da indústria juntamente com as subsistências e condições de trabalho da força de trabalho.

Efetivamente, há uma oportunidade para **formalização liderada pelos trabalhadores** de transporte urbano de passageiros com objetivo de criar transporte público de qualidade para os passageiros e trabalhadores e construir um “**novο normal com igualdade de gênero**” na indústria do transporte.

A crise levou líderes de muitas cidades, que antes defendiam o envolvimento mínimo do governo, a adotarem agora intervenção do estado. Com isso, cresce o reconhecimento de que o transporte público não pode mais ser exclusivamente financiado pelas tarifas dos passageiros e agora exigirá investimento público direto.

Os governos e os sindicatos, no entanto, concordam em reconhecer a necessidade de uma transformação radical da indústria do transporte informal e da formalização do trabalho nele. O desafio dos sindicatos agora é garantir que este processo de transformação e formalização seja moldado pelos próprios trabalhadores de transportes informais. Isso reflete a chamada conjunta dos trabalhadores informais em todo o mundo: “Nada para nós sem nós!”

O BANCO MUNDIAL

O Banco Mundial continua a exercer considerável influência sobre a política de transporte urbano em todo o Hemisfério Sul por meio de aconselhamento para os governos e condições de empréstimo. Entretanto, a experiência mostra que as medidas de proteção aos trabalhadores informais têm importância secundária, na melhor das hipóteses, em projetos apoiados pelo Banco Mundial, e sua recomendação de privatização dos serviços de transporte público raramente beneficia os trabalhadores e os usuários de baixa renda.

Não obstante, é uma grande instituição com contradições internas de política e é quase sempre inconsistente. Algumas declarações e relatórios recentes no contexto da Covid-19 fornecem

argumentos que podem ser úteis para os sindicatos ao negociarem com os governos nacionais.

Um relatório do Banco Mundial em agosto de 2020, por exemplo, reconheceu que:

“ O APOIO RÁPIDO E ABRANGENTE AO SETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO EM CIDADES AFRICANAS É CRÍTICO PARA EVITAR ENORMES PERDAS DE EMPREGOS, PREVENIR A INTERRUPÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS QUE PODEM AGRAVAR A EXCLUSÃO SOCIAL DE POPULAÇÕES VULNERÁVEIS, E EVITAR DIFICULTAR AINDA MAIS A EFICIÊNCIA DAS CIDADES. É NECESSÁRIA UMA RESPOSTA RÁPIDA ALMEJANDO O SETOR INFORMAL PARA EVITAR DEMISSÕES EM MASSA E UMA POTENCIAL REDUÇÃO DRÁSTICA NO FORNECIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO.”

Banco Mundial/SSATP. Mobilidade urbana e Covid-19 na África, agosto de 2020

O mesmo relatório exigiu “apoio financeiro imediato às empresas de transporte público, com um foco nos operadores informais, incluindo, por exemplo, subsídios a operadores individuais informais através de associações ou sindicatos sob condições específicas, isenções fiscais ou de pagamento de licença direcionadas a operadores formais e informais e subsídios para operadores de transportes informais para compensar as perdas incorridas resultantes das restrições (isto é, capacidade limitada de lotação)”.

Em médio prazo, recomenda que os governos “consolidem, formalizem e estruturem o setor informal para aumentar a resiliência”, incluindo a instauração de previdência social básica para proteger os trabalhadores e a “corporativização de operadores informais para profissionalizar operações de transporte e aumentar a resiliência”.⁹

OS GOVERNOS ESTÃO ADOTANDO UMA “TERAPIA DE CHOQUE”

Em alguns casos parece que as autoridades e governos das cidades estão se aproveitando das medidas emergenciais de Covid para impor grandes reformas permanentes das operações de transportes informais. Eles estão usando o “choque” da Covid para conseguir aprovar mudanças que terão um impacto dramático sobre os empregos e as subsistências sem a devida negociação ou consulta com os trabalhadores.

9 Banco Mundial/SSATP (2020: 8)

Os governos também estão usando a legislação de estado de emergência para reprimir o direito de protesto durante a pandemia. Por exemplo, o governo da África do Sul declarou estado de calamidade pública em março de 2020 e banuiu o direito de reunião, demonstração e piquetes.¹⁰

Os governos que introduziram proibições indiscriminadas das operações informais de ônibus ou mototáxis podem ficar tentados a fazer com que as novas regras sejam definitivas. Em Kampala, Uganda, por exemplo, as autoridades propuseram uma interdição completa permanente dos mototáxis boda boda no centro da cidade. Com pressão do Sindicato Amalgamado de Trabalhadores em Transportes e Trabalhadores em Geral (ATGWU) e suas associações de boda boda, as autoridades concordaram em rever essa posição e outras reformas para obter o envolvimento dos trabalhadores.

Há pouco reconhecimento de que precisa haver uma “transição justa” rumo à formalização e sustentabilidade ambiental do transporte público. Os governos nacionais e municipais continuam aprovar leis e regulamentos draconianos, que vêm de cima, sem consulta.

Quando as autoridades pedem a opinião de representantes da indústria informal, são quase sempre grupos que alegam representar proprietários de veículos ou empregadores. Trabalhadores e sindicatos ou associações democraticamente eleitas raramente estão representados.

Algumas das reformas sendo consideradas ou introduzidas aprofundarão a desigualdade, envolvendo novos sistemas de transporte que não beneficiarão a maioria dos trabalhadores ou passageiros.



Motoristas de boda boda em Kampala

10 NALEDI (2020: 6)

QUAIS REFORMAS ESTÃO SENDO PROPOSTAS?

As políticas criadas para reformar o transporte público obviamente diferem de cidade para cidade, dependendo das circunstâncias locais e considerações políticas, mas há algumas principais políticas comuns, incentivadas por instituições de empréstimo.

NOVAS INSTITUIÇÕES DE TRANSPORTE

Em muitas cidades, o planejamento e o regulamento do transporte de passageiros é dividido entre inúmeras autoridades e agências – tais como governos municipais e estaduais, diferentes ministérios nacionais (estradas, transporte, governo local), prefeitos e departamentos da presidência, autoridades, autoridades administrativas e agências de cumprimento da lei.

Há uma necessidade clara de reforma e coordenação de políticas de transporte urbano de passageiros para um serviço público integrado, eficiente e sustentável.

Em muitos casos, financiadores como o Banco Mundial exigem o estabelecimento de um único órgão municipal com responsabilidade pelo transporte urbano de passageiros antes que aceitem financiar programas de desenvolvimento.

Isso pode, no entanto, criar novos problemas, particularmente a falta de responsabilização democrática e rivalidades entre as novas agências e órgãos eleitos.

Embora os sindicatos tenham acordos de reconhecimento e de negociação com o governo, não há nenhuma garantia que isso se estenda a novas agências.

As novas instituições também têm uma propensão a políticas neoliberais, ampliando o papel do setor privado.

“ A NECESSIDADE DE INTEGRAR POLÍTICAS... ENSEJA O DESENVOLVIMENTO DE INSTITUIÇÕES QUE REDUZAM OS ENTRAVES JURÍDICOS E FUNCIONAIS LIGADOS À INTEGRAÇÃO POLÍTICA E PERMITAM A EXTENSÃO DO PAPEL DA INICIATIVA PRIVADA EM UMA ESTRATÉGIA INTEGRADA.”

Banco Mundial. 2002. Cidades em movimento: Estratégia de transporte urbano do Banco Mundial

RENOVAÇÃO DE FROTA

O transporte urbano de passageiros na maioria das cidades do Hemisfério Sul é dominado por grandes frotas de veículos velhos, energeticamente ineficazes e poluentes, a maioria de segunda mão e importados de países ricos. As cidades estão sob pressão para substituí-los por veículos modernos, mais eficientes. O Banco Mundial alega que no Cairo, Egito, por exemplo, o programa para renovar a frota decadente de táxis da cidade significou uma economia de 350.000 toneladas americanas (317.515 toneladas métricas) de gases estufa entre 2012 e 2018. Mas, reconhece-se que isso causa um grande impacto em muitas cidades:

“ A COMUNIDADE GLOBAL DEVE APOIAR EM CONJUNTO OS ESFORÇOS DE IMPLEMENTAÇÃO DE NORMAS DE EMISSÃO CONSCIENTES E RESTRINGIR A VENDA DE VEÍCULOS ULTRAPASSADOS, POLUENTES E PERIGOSOS DE PAÍSES DESENVOLVIDOS PARA PAÍSES EM DESENVOLVIMENTO”.

Banco Mundial. Dia da Terra 2020: Poderia a COVID-19 ser o momento decisivo para emissões dos transportes? 22 de abril de 2020

Os governos são incentivados a substituir frotas de transporte público por **veículos elétricos (e-mobility)**.

“ E-MOBILITY É, EM SEU ÂMAGO, UMA TRANSIÇÃO DE RUPTURA. ISSO É UMA COISA BOA. A COTA DE EMISSÕES GLOBAIS DOS TRANSPORTES CONTINUA A AUMENTAR E MANTER AS TENDÊNCIAS EXISTENTES IMPEDIRÁ QUE OS RESULTADOS NECESSÁRIOS PARA AS METAS DO ACORDO DE PARIS SEJAM ATINGIDOS.”

Associação Internacional do Transporte Público (UITP)/Banco Mundial. Mobilidade elétrica e desenvolvimento, dezembro de 2018

A UITP e o Banco Mundial argumentam que a introdução de veículos elétricos também apresenta novas oportunidades para uma reforma mais ampla do transporte público. Clama aos governos que garantam que a mudança estratégica para veículos elétricos tenha o “transporte público no seu centro” e “envolva de forma ampla, proativa e contínua as diferentes partes interessadas”.

Poucos argumentam contra a necessidade de veículos mais limpos e eficientes, mas o investimento de capital necessário para essas formas de renovação de frota está além da maioria dos proprietários pequenos – principalmente

motoristas proprietários – no transporte informal de passageiros. De fato, pesquisas têm demonstrado que eles mal conseguem ter recursos para manutenção ou renovação de veículos usados, quem dirá novos e caros.

Os altos níveis de investimento de capital necessário em programas de reforma de transporte sem subsídios favorecem os atores poderosos e com recursos, em detrimento dos proprietários de veículos pequenos, sejam eles indivíduos ou cooperativas de trabalhadores. Em alguns casos, os atores com recursos podem ser empresas de ônibus transnacionais, enquanto em outros, podem ser atores domésticos poderosos. Contudo, o resultado é o mesmo: a exclusão de pequenos proprietários e trabalhadores da participação expressiva na reforma do sistema de transporte. Por exemplo, em um estudo da implementação de sistemas BRT em três cidades latino-americanas, universitários descobriram que a maioria dos operadores de veículos atuais foram deslocados pelas novas empresas de BRT em vez de serem incorporados a elas¹¹.

Está claro que, sem programas de compensação substanciais ou disponibilidade de empréstimos baratos para a compra de veículos novos, a proibição nas importações de usados ou o sucateamento obrigatório de veículos velhos forçaria o colapso da indústria do transporte informal e a perda de muitos milhares de empregos.

Por isso, quando os governos tentam impulsionar programas de modernização de frota sem levar devidamente em conta as consequências para a força de trabalho, é inevitável que encontrem resistência. Por exemplo, nas Filipinas, os sindicatos de transporte mobilizaram-se contra os planos do governo para substituir os tradicionais micro-ônibus jeepney a diesel por veículos elétricos. Embora os sindicatos concordem que há uma necessidade de atualizar a frota de jeepneys, eles alegam que pequenas operações de jeepney não podem comprar veículos novos. Eles pediram aos governos que protegessem a subsistência dos motoristas e fornecessem empréstimos a juros baixos para grupos e cooperativas de trabalhadores para que eles pudessem investir na modernização de veículos.

PAGAMENTOS SEM DINHEIRO

A pandemia de Covid-19 acelerou a mudança para introdução de pagamentos sem dinheiro em transporte de passageiros. Além da necessidade de reduzir a possível propagação da doença através de transações físicas com dinheiro, os pagamentos sem dinheiro também têm o potencial de fornecer uma plataforma para rastreamento de contatos entre os passageiros.

Há também benefícios e riscos potencialmente significativos para os trabalhadores – principalmente os tripulantes de veículos.

Os pagamentos sem dinheiro oferecem benefícios importantes para a segurança pessoal. Tripulantes de veículos, motoristas de táxi e de mototáxi carregando grandes quantias em espécie ficam extremamente vulneráveis a roubos e ataques violentos.

Alguns sindicatos já estão fazendo campanha pela introdução de sistemas sem dinheiro.

Após a pressão do **Sindicato dos Trabalhadores dos Transportes e seus Aliados do Quênia (TAWU)**, a autoridade nacional de transporte concordou em introduzir um sistema obrigatório de pagamentos sem dinheiro. O sindicato criou uma aliança com prestadores de serviço de sistemas de pagamentos sem dinheiro para “garantir que as exigências e preocupações dos trabalhadores sejam refletidas na solução”. O sistema sem dinheiro ainda está em estágio de concepção, mas o sindicato espera que venha a ajudar a concretizar as exigências dos trabalhadores em direção à formalização de empregos no setor de matatu (micro-ônibus de propriedade privada).

O TAWU também reconhece que uma mudança para um sistema sem dinheiro tem que vir acompanhada de treinamento de competência digital para a força de trabalho matatu, de forma que os “trabalhadores possam adquirir as habilidades e o conhecimento necessários para lidar com pagamentos sem dinheiro e os benefícios deles, tais como inclusão financeira e melhores salários”.

Como parte de uma coalizão maior com organizações da sociedade civil e a comunidade médica, a **Confederação Nacional de Sindicatos de Transportes (NCTU)** nas **Filipinas** exige que as normas mínimas de saúde incluam a transição para um plano de pagamentos sem dinheiro que possa “minimizar os riscos para os passageiros e empregados em transporte, e permita o pagamento eficiente pelos serviços contratados”. Enquanto isso, eles exigem que a coleta das tarifas seja feita antes dos passageiros entrarem no veículo.

11 Paget Seekins et al (2015: 434)



Pagamentos de passagem sem dinheiro em Nairobi

Os pagamentos sem dinheiro também abrem novas possibilidades para a substituição do sistema de metas por mais contratos de trabalho formais e pagamentos de salários regulares. Um dos motivos dados pelos proprietários de veículos para a continuação do sistema de metas é a sua incapacidade de monitorar ou confiar na honestidade dos tripulantes de entregar as tarifas coletadas, justificando a prática de cobrar simplesmente uma tarifa básica e deixar a responsabilidade (e o risco) para os trabalhadores. Com pagamentos sem dinheiro seguros, seria bem mais difícil para os tripulantes ludibriarem o sistema e mais difícil para os proprietários eximirem-se de suas responsabilidades. Facilitaria muito também para que fossem tomadas medidas severas contra propinas e extorsão rotineira da polícia.

Além disso, os pagamentos sem dinheiro abrem uma porta para um sistema de transporte urbano que integre completamente os serviços informais com os serviços de ônibus regulares, veículos leves, BRT e outros modais, com bilhetes e transferências coordenadas que permitam que os passageiros mudem de um modal para o outro sem interrupção. Isso é especialmente importante quando veículos informais fornecem rotas para ir e vir de uma linha de serviços formais regulares.

Ao mesmo tempo, ao tirar o dinheiro completamente das mãos dos motoristas e facilitar o fluxo de renda direta para os proprietários de veículos, os pagamentos sem dinheiro podem aumentar ainda mais o poder que os proprietários têm sobre os motoristas. Uma pesquisa sobre o potencial de pagamentos sem dinheiro na África do Sul destacou que pagamentos sem dinheiro “afetariam fundamentalmente o relacionamento entre os motoristas de transportes alternativos e os proprietários de veículos” e diminuiriam a capacidade dos motoristas de “determinar seu nível de esforço e renda”.¹²

Os trabalhadores em Nairobi também reclamam que os pagamentos sem dinheiro tornam mais fácil para os passageiros enganarem o sistema, com os trabalhadores tendo que compensar a receita da tarifa perdida.

Tirar o dinheiro da mão dos motoristas e passageiros também pode ter um impacto negativo sobre aqueles que dependem de pequenos pagamentos de motoristas e passageiros. Tripulantes de ônibus, motoristas de táxi e de mototáxis estão no centro de uma economia complexa, empregando milhares de pessoas em uma ampla gama de ocupações manutenção de veículos, prestação de serviços para

12 Schalekamp et al (2017: 622)

passageiros e tripulantes, administração de terminais e pontos, e muito mais.

A maioria desses trabalhadores dependem de uma rede informal de transações muito pequenas: por exemplo, gorjetas de condutores e passageiros, vários pagamentos pequenos por mercadorias e serviços e propinas essenciais para agentes.

Dada a presença do grande número de mulheres nesses empregos, elas provavelmente serão as mais afetadas por uma transição para os pagamentos sem dinheiro.

Mesmo onde pagamentos sem dinheiro usando serviços bancários móveis já são comuns, como o sistema M-Pesa na África Oriental, é difícil imaginar como toda a economia do transporte informal poderia funcionar sem dinheiro.

É por isso que a introdução de novas tecnologias na indústria dos transportes deve ser feita em consulta com os trabalhadores em transportes e seus sindicatos. Em **Nairobi**, por exemplo, mulheres trabalhadoras em transportes informais do **Sindicato dos Operadores de Transporte Público** estão se organizando para negociarem a proteção dos empregos das mulheres juntamente com a introdução de pagamentos sem dinheiro. O relatório da ITF, *O Impacto do Futuro do Trabalho para as Mulheres no Transporte Público*, fornece recomendações para sindicatos ao serem confrontados com automação e digitalização no transporte público de forma mais geral.

FORMALIZAÇÃO DE OPERAÇÕES

As operações da maioria dos serviços de transporte informal de passageiros baseiam-se em acordos e regras que evoluíram de forma orgânica ao longo de muitos anos, quase sempre sem regulamentação efetiva pelo estado (apesar das tentativas frequentes).

No Leste da África, a organização de operações é principalmente fornecida pelos líderes nos terminais, paradas de ônibus, filas de táxi ou de mototáxis (pontos). Esses líderes podem ser eleitos democraticamente pelos próprios trabalhadores, automeados ou impostos por quadrilhas criminosas.

Os pontos podem ser (democraticamente ou de outra forma) afiliados a associações ou sindicatos municipais, estaduais ou nacionais, que fornecem alguma coordenação e (quando possível) representação com as autoridades. A rivalidade entre essas associações pode ser feroz e às vezes violenta.

Os líderes dos pontos determinam as rotas, estabelecem as tarifas, inscrevem ou rejeitam motoristas e motociclistas e mantêm a ordem e a disciplina no ponto.

Eles coletam tarifas e contribuições para fundos de previdência, o que pode envolver somas consideráveis de dinheiro. Em algumas cidades, este dinheiro foi comprovadamente essencial para a sobrevivência dos trabalhadores durante o confinamento da Covid-19.

As autoridades municipais aproveitaram a oportunidade para tentar reorganização durante a crise de Covid-19.

Em **Kampala, Uganda**, por exemplo, as autoridades anunciaram que táxis micro-ônibus só poderiam recomeçar as operações após o lockdown quando cumprissem com as novas regras de registro e pagamento de tarifas e concordassem em ser designados pela autoridade de transporte para rotas e pontos específicos.

O Sindicato Amalgamado de Trabalhadores em Transportes e Trabalhadores em Geral (ATGWU)

e sua associação afiliada de trabalhadores de táxi não se opõem à reforma do transporte público em Kampala, mas opõem-se à falta de consulta com os trabalhadores e o sindicato. Eles também se opõem às tarifas impostas antes da retomada das operações após o confinamento, quando os trabalhadores não tiverem nenhuma renda. Como resultado do protesto, as reformas foram engavetadas, ou pelo menos atrasadas, até que as consultas estivessem em andamento.

Em outros lugares, notavelmente na África Ocidental, os governos transferiram efetivamente o controle das operações para os sindicatos responsáveis pelo registro dos motoristas e veículos, cobrança de tarifas e políticas da indústria. Isso pode significar que a afiliação sindical seja efetivamente obrigatória para os motoristas. Pode significar, também, grandes negócios e uma renda bem alta para o sindicato, o que pode levar a oportunidades de corrupção e grandes brigas pelo controle entre facções.

Em todo caso, os governos enfrentam um temível desafio ao tentar reorganizar e formalizar a indústria do transporte informal para serviços regulares regulamentados.

Como descrito acima, o Banco Mundial argumenta que os governos devem “consolidar, formalizar e estruturar o setor informal... para profissionalizar as operações de transporte”¹³.



Motoristas de boda boda em Kampala

Isso pode ser interpretado de diferentes maneiras. A resposta padrão do Banco Mundial é aconselhar as autoridades a consolidarem-se no setor privado, entregando todo o sistema de transporte urbano para grandes empresas de transporte formais (de preferência transnacionais) e tirando das ruas as operações informais. Isso é claramente impossível sem gerar desemprego em massa dos trabalhadores em transportes e causar um grande conflito.

Mas, há soluções alternativas, incluindo propriedade estatal, cooperativas e outras formas de empreendimentos sociais – como organizações sindicais.

REGULAMENTAÇÃO DE MOTOTÁXIS

Ao longo da última década, aproximadamente, houve uma grande expansão de transportes de passageiros não regulares – principalmente mototáxis. Em algumas cidades, há agora centenas de milhares de pessoas que ganham a vida operando mototáxis ou boda boda.

A indústria é quase toda não regulamentada, exceto por auto-organização dos próprios condutores nos pontos maiores de mototáxi. A sua imagem é muito ruim na mídia, entre os políticos e o público em geral (apesar de milhões de passageiros acharem que é o meio mais conveniente de evitar engarrafamentos

no trânsito) e é acusada de acidentes, criminalidade e aumento do congestionamento. Em muitas cidades, o uso de motocicletas para transporte de passageiros pagantes é tecnicamente ilegal, mas a lei é universalmente ignorada ou inexecutável.

Isso é um grande problema para os planejadores e reguladores de transportes, que são treinados e equipados para gerenciar serviços regulares, com rotas e paradas claramente definidas, e contam com poucas diretrizes de políticas de regulamentação de serviço de transporte de massa ponto a ponto.

Alguns governos buscaram legalizar e regular a indústria por meio de **empresas de plataforma de transporte sob demanda** como Uber, Taxify e SafeBoda. Essas empresas reconheceram o imenso mercado dos serviços de mototáxi e têm proliferado nas grandes cidades, principalmente no Hemisfério Sul.

Segundo relatórios da imprensa, em maio de 2020, condutores de boda boda em Kampala foram solicitados a se registrar com empresas de carona compartilhada após o lockdown, forçando a indústria a se tornar digital. A Autoridade Municipal Kampala City Council Authority (KCCA) exigiu que os condutores “formalizassem sua associação com empresas digitais registradas como SafeBoda, Uber e Bolt, entre outras, dentro de 21 dias¹⁴”.

14 TechJaja (2020)

O plano da KCCA supõe que, ao forçar os motoristas a adotarem a tecnologia de carona compartilhada, o governo poderia monitorá-los, e seria mais fácil trabalhar com empresas do que diretamente com os trabalhadores. O registro e o treinamento dos condutores pode ser terceirizado para o setor privado sem nenhum custo.

Do ponto de vista dos condutores, entrar para uma plataforma sob demanda pode ser mais atraente do que ser um operador informal independente. Aqueles que se preocupam com segurança no emprego ou que são “afugentados” por possíveis novas regras, sentem-se mais seguros em uma empresa reconhecida pelas autoridades. Também pode liberar os condutores das estruturas de ordem na fila dos veículos no ponto e das obrigações e políticas que os acompanham. Os condutores alegaram que fornece mais proteção contra o assédio da polícia. Segundo os condutores entrevistados em Kampala, também há a possibilidade de ganhar mais do que os condutores independentes¹⁵.

Não obstante, quase sempre há competição acirrada e políticas de preço agressivas entre as plataformas sob demanda, levando a reduções nas tarifas e na renda dos condutores à mercê dos obscuros algoritmos do aplicativo. Empresas como a Uber também têm um histórico de cuidar mal de seus motoristas (que são classificados como contraentes independentes em vez de empregados). Em muitas cidades têm havido cortes nas tarifas depois que alcança uma posição dominante no mercado.

Uma pesquisa recente sobre as condições de trabalho de motoristas de Uber, realizada nas cidades de Dar es Salaam (Tanzânia), Johannesburg (África do Sul) e Nairobi, também demonstrou que muitos problemas encontrados na economia informal são reproduzidos no trabalho da economia de plataforma. Por exemplo, como a maioria dos motoristas não são donos de seus próprios veículos, têm que pagar metas semanais para os proprietários dos veículos, os salários geralmente são baixos e precários, as horas de trabalho são longas e há o assédio da polícia.

Embora seja difícil estimar o número de mulheres que trabalham como motoristas em empresas de plataforma, esse número têm aumentado¹⁶. Durante a Covid-19, as motoristas mulheres em Nairobi relataram que as empresas de plataforma favorecem os motoristas homens e que o salário das mulheres foi reduzido por não poderem trabalhar à noite devido ao toque de recolher.

As péssimas condições de trabalho e a reprodução das desigualdades de gênero no trabalho de economia de plataforma mostram que o uso de tecnologias digitais não oferece atalhos para trabalho decente. Como ocorre com todas as mudanças tecnológicas, os trabalhadores e seus sindicatos terão que lutar para garantir que novas tecnologias na indústria do transporte sejam usadas para fazer mudanças positivas para os trabalhadores, em vez de simplesmente introduzirem novos mecanismos de exploração.

A ITF reconhece que o transporte sob demanda tem um papel a desempenhar com parte dos serviços de transporte público integrado, mas exige que os governos nacionais e locais regulem as plataformas de transporte sob demanda para garantir que sejam consideradas operadores de transporte que empregam motoristas e pagam impostos. Os trabalhadores de empresas sob demanda devem ter direito a horas mínimas, tarifas de pagamento mínimas, seguro e licença médica remunerada e de recorrer das decisões do algoritmo.

15 GLI (2020b)

16 ITF. 2019. *Futuro do trabalho das mulheres no transporte público*

QUAL É A NOSSA ESTRATÉGIA?

FORMALIZAÇÃO LIDERADA PELOS TRABALHADORES

Onde o transporte público é dominado pela economia informal, os governos nacionais e municipais são incentivados pelas agências internacionais a investirem em novas instituições, infraestrutura e regulamentação com vistas à formalização.

Muitos dos objetivos são apoiados pelo movimento sindical e pelos próprios trabalhadores em transportes informais. Muito poucas pessoas discordariam que os serviços de transporte público informais atuais são insustentáveis. Há problemas de excesso de oferta e congestionamento no trânsito, serviços ruins para os passageiros, dano ambiental, corrupção endêmica na polícia, violência e crime organizado e terríveis condições de trabalho para os milhares que ganham suas subsistências na indústria. Em muitas cidades, a combinação desses fatores representa uma série crise econômica, social e ambiental.

A base da estratégia sindical é:

- assegurar que a transição para o transporte urbano sustentável reconheça os direitos e as subsistências dos trabalhadores na indústria do transporte informal
- garantir que o movimento sindical seja relevante e receptivo a esses trabalhadores
- exigir que os sindicatos e associações afins de trabalhadores tenham direito a negociações coletivas com as autoridades de transporte relevantes.

Em 2015, reconhecendo que a economia informal representa um grande desafio para os direitos dos trabalhadores, a OIT acordou uma série de recomendações – **Recomendação 204** – para os governos para a transição em direção à formalização.

Essas recomendações são altamente relevantes para a indústria do transporte informal e fornecem um bom ponto de partida para uma abordagem liderada pelos trabalhadores em direção a um sistema de transporte de passageiros que seja bom para a economia, para o meio ambiente, para as comunidades locais e para o emprego.

Em seu fundamento, as recomendações declaram que os governos devem:

“ TOMAR MEDIDAS URGENTES E ADEQUADAS PARA PERMITIR A TRANSIÇÃO DE TRABALHADORES E UNIDADES ECONÔMICAS DA ECONOMIA INFORMAL PARA A ECONOMIA FORMAL, ENQUANTO GARANTEM A PRESERVAÇÃO E A MELHORA DAS SUBSISTÊNCIAS EXISTENTES... E RESPEITEM OS DIREITOS FUNDAMENTAIS DOS TRABALHADORES, GARANTINDO OPORTUNIDADES DE PROTEÇÃO SALARIAL, SUBSISTÊNCIA E EMPREENDEDORISMO DURANTE A TRANSIÇÃO”.

Recomendação 204 da OIT de 2015 relativa à transição da economia informal para a economia formal

Mais especificamente, a Recomendação 204 pede aos governos que:

- respeitem os direitos de todos os trabalhadores, sejam empregados informalmente ou formalmente, a **liberdade de associação e o direito à negociação coletiva**
- consultem e promovam a **participação ativa** dos representantes de organizações de trabalhadores informais com base na afiliação ao criarem e implementarem políticas e programas de relevância para a economia informal
- tomem medidas imediatas para abordar **condições de trabalho perigosas e insalubres** na economia informal
- estendam a **proteção social**, condições de trabalho decentes e um salário mínimo para todos os trabalhadores da economia informal
- forneçam acesso a cuidado com crianças acessível de qualidade e outros serviços de cuidados para promover **igualdade de gênero** nas oportunidades de emprego e na transição para a economia formal
- promovam o **combate à corrupção** e boa governança
- promovam o acesso a **procedimentos de provisionamento**, forneçam treinamento e aconselhamento sobre participação em ofertas públicas, e reservem cotas para aqueles da economia informal (especialmente importante ao incentivar organizações de trabalhadores informais a participarem de licitação para contratos de operações de transporte, como Bus Rapid Transit)

- forneçam acesso regulado a **espaço público** – essencial para trabalhadores informais em terminais de transporte e trabalhadores em serviços (mecânicos, prestadores de serviços etc.)

Embora as recomendações da OIT não tenham poder legal, a estrutura fornece argumentos políticos e éticos fortes nas negociações com autoridades nacionais e internacionais. Alguns governos nacionais começaram a considerar a formalização – por exemplo, o governo senegalês instituiu uma nova posição do ministro da transformação do setor informal que potencialmente dá espaço para os sindicatos negociarem.

Os governos que tomam empréstimos das IFIs, como o Banco Mundial, para financiarem seus projetos de reforma do transporte urbano estão legalmente obrigados a envolver as partes interessadas afetadas pelos projetos, em consequência das proteções ambientais e sociais vinculantes adotadas por muitas IFIs.¹⁷

A **Estrutura Ambiental e Social** do Banco Mundial de 2018 exige que os mutuários (governos) envolvam ativamente aqueles afetados pelo projeto tanto na fase de criação como na fase de implementação. A estrutura também contém disposições que exigem que os mutuários abordem o desalojamento econômico – o impacto sobre as subsistências – causado pela implementação do projeto.

Embora os sistemas de proteção da IFI tenham carências em muitos aspectos, principalmente com relação à proteção de gênero, eles podem oferecer aos sindicatos outro argumento estratégico para moldar a reforma do transporte urbano.



Organizador ATGWU recrutando motoristas de boda boda

QUAL É A NOSSA PAUTA?

CONCRETIZANDO O DIREITO À NEGOCIAÇÃO COLETIVA

Primeiro e principalmente, sem o poder de sólida organização sindical será impossível reformar e formalizar com sucesso o transporte urbano de passageiros para o benefício dos trabalhadores em transportes e dos passageiros.

Isso inclui a inclusão dos trabalhadores informais no movimento sindical como membros e líderes, mudanças nas nossas constituições, métodos de organização, serviços e organização interna para que se tornem relevantes e eficazes na indústria do transporte informal. Os afiliados da ITF estão provando que é possível e, com isso, tornando-se mais poderosos¹⁸.

Com poder coletivo, podemos começar a concretizar nossos direitos à negociação coletiva.

Primeiramente, exige o reconhecimento de que a negociação coletiva não é só entre os empregadores e os empregados, mas entre os trabalhadores e qualquer organização ou instituição que tenha poder e influência sobre nossas subsistências e condições de trabalho, incluindo os governos e autoridades de transporte. Inclui aqueles que são empregados informalmente e autônomos. Inclui todos aqueles que fazem parte da indústria do transporte, não só os motoristas e condutores. Inclui tanto mulheres como homens.

A negociação coletiva requer a **identificação** da parte com quem negociamos (as pessoas com quem precisamos negociar para efetuar a mudança), seu **reconhecimento** de que somos representantes democráticos legítimos da força de trabalho, e um acordo sobre como, onde e quando a negociação coletiva pode acontecer – uma **plataforma de negociação**.

É essencial que seja reconhecido o direito à negociação dos sindicatos como principais partes interessadas, não só vagas referências a aconselhamento ou compartilhamento de informações.

Requer também que nossos membros sejam totalmente informados e envolvidos em exigências democraticamente determinadas e em acordos, e apoiados quando necessário por programas de educação e treinamento.

17 Veja de forma geral CSI 2019, *As normas trabalhistas dos bancos de desenvolvimento multilateral: Um guia sindical*.

18 Veja, por exemplo, ITF 2017. *O Poder dos Trabalhadores Informais dos Transportes*

Mulheres e jovens trabalhadores em transportes devem ser representados em todos os órgãos de tomada de decisão para garantir que suas preocupações sejam refletidas nas políticas, estratégias e exigências de nossas organizações.

Ganhar reconhecimento e entendimento pode ser difícil e exigir constantes campanhas, lobby e, quando possível e necessário, greves. Mas, pode ser feito e há sinais de que algumas autoridades estão cada vez mais conscientes de que tentativas para reformar o sistema de transporte não podem ser concretizadas contra a oposição da força de trabalho e de que precisam encontrar uma plataforma para negociação tanto quanto nós.

ENTENDENDO A ECONOMIA DO TRANSPORTE INFORMAL

É evidente que muitos poucos governos ou autoridades de transporte entendem completamente como a economia informal funciona na prática. Muito a veem como não reguladas e caóticas, dominadas pela criminalidade e corrupção e essencialmente não reformáveis. Eles sabem muito pouco – ou demonstram pouco interesse – quantos trabalhadores estão envolvidos, como ganham a vida e como estão organizados. Ainda assim, é impossível reformar a indústria se os planejadores e reguladores não souberem primeiro como ela funciona.

Os próprios trabalhadores têm um conhecimento profundo e detalhado de como sua indústria opera: a “estrutura de mercado do transporte alternativo”, como descreveriam os economistas de transporte.

Os sindicatos e suas associações aliadas de trabalhadores em transporte informal têm a oportunidade de dar voz a seus membros, explicar e analisar como a economia de transporte informal funciona na prática nas ruas – por exemplo, quem paga a quem para fazer o que, a quem pertencem os veículos, quem organiza as rotas e quem controla os terminais. Mais importante, as organizações de trabalhadores podem usar a experiência prática para identificar o que precisa mudar se a indústria quiser avançar em direção à sustentabilidade econômica e ambiental através de um processo de formalização.

Nos últimos anos, os afiliados da ITF em algumas cidades africanas começaram a trabalhar junto com pesquisadores para criar uma imagem detalhada de seu sistema de transporte através dos olhos dos próprios trabalhadores e avaliar o impacto potencial de grandes projetos de infraestrutura – principalmente BRT – sobre a força de trabalho. Essas iniciativas, em Nairobi, Dakar e Kampala, produziram uma análise detalhada da indústria

do transporte informal do ponto de vista dos trabalhadores.

Os relatórios posteriormente publicados forneceram aos sindicatos novas ferramentas para exigir negociações com o governo sobre a reforma do setor e também forneceram às autoridades e instituições financeiras uma nova perspectiva sobre o papel potencial dos sindicatos e associações no processo de formalização.

REFORMA DESDE A BASE

Até agora, a estratégia dos governos, planejadores de transporte e instituições financeiras tem se concentrado em grande escala, projetos de infraestrutura de capital intensivo que colocariam de lado os serviços informais. Pouca ou nenhuma atenção foi dada ao impacto desses projetos sobre as subsistências ou os direitos da força de trabalho informal.

No Hemisfério Sul, eles têm sido dominados por projetos BRT, que falharam em grande parte. Há razões estruturais inerentes para essas falhas, tais como falta de subsídio do governo e dependência de soluções de mercado; a oposição da força de trabalho informal cuja subsistência foi ameaçada, e oposição de forças poderosas (polícia, militares, políticas etc.) com interesses na indústria tradicional como proprietários de veículos, concessionários de empréstimos e beneficiários de suborno e extorsão.

Há uma crescente conscientização entre os planejadores e profissionais de transporte de que uma abordagem de cima para baixo da reforma do transporte urbano não funcionará. Em vez de impor nova infraestrutura cara e inviável que sobrecarrega o governo com dívidas, a estratégia deveria ser desenvolvida desde a base. Ao trabalhar com a força de trabalho informal, é possível identificar medidas práticas incrementais para um sistema de transporte formalizado que seja eficiente, acessível e ambientalmente sustentável – com trabalho intensivo, mas com condições de trabalho decentes.

Muito disso não exige imenso investimento financeiro, mas, em vez disso, será implementado através de regulamento e planejamento inclusivo negociado com sindicatos democraticamente responsáveis e associações aliadas.

A principal característica dessa reforma deve ser remover o sistema de metas e substituí-lo por emprego baseado em contrato e salários regulares. Isso removeria a concorrência nas ruas e as extremas horas de trabalho perigosas e exploradoras. Reduziria acidentes e mortes. Abriria caminho


Jeepney nas Filipinas

para serviços regulares e mais confiança para os passageiros, em vez do sistema atual “abastecer e rodar”. Com horas de trabalho reduzidas e veículos melhores, poderia também reduzir o número de veículos e reduzir emissões.

Remover o nocivo sistema de metas e reorientar toda a indústria do transporte urbano em direção ao objetivo de transporte público de qualidade para os trabalhadores e passageiros basicamente exige **a reforma da propriedade de veículos**. Em muitas cidades, as frotas de veículos pertencem a interesses poderosos que permanecem ocultos por trás de um sistema complexo de representantes e agentes. A maioria das chamadas associações de proprietários são representadas por intermediários, pequenos proprietários ou aspirantes a empreendedor buscando oportunidades de negócios. Os verdadeiros proprietários assumem pouca responsabilidade e nenhum risco – sua única preocupação são os pagamentos de metas diárias ou semanais coletados em seu nome pelos agentes nas ruas.

Precisamos explorar **modelos alternativos de propriedade**. Dependendo das circunstâncias locais, isso poderia incluir cooperativas de trabalhadores, cooperativas de motoristas proprietários ou empresas privadas registradas e reguladas. Ou os próprios sindicatos.

Finalmente, é claro, o transporte público deveria ser de propriedade pública, como costumava ser, incluindo as empresas de ônibus no Hemisfério

Sul. A exigência global da ITF para o setor é que **os serviços de transporte público devem ser de propriedade e operação pública, com responsabilização democrática garantida**. Em muitos países, os trabalhadores questionam a propriedade estatal, devido aos níveis de corrupção política e dívida pública. Mas, propriedade pública não implica necessariamente em propriedade estatal. Alguns sindicatos estão desenvolvendo propostas para outras formas de propriedade pública, como cooperativas de trabalhadores, na reforma do transporte informal de passageiros.

A reforma e formalização do transporte público também exige a **remoção da corrupção e extorsão**, que é endêmica ao longo de toda a indústria do transporte informal. Membros de sindicatos e associações de transporte informais (e muitos formais) em todo o mundo relatam corrupção e suborno rotineiro da polícia em uma escala que tem impactos graves sobre as subsistências. A corrupção política constantemente enfraquece os esforços de construção de organizações de trabalhadores sólidas e democráticas com, por exemplo, políticos pagando altas somas para líderes em troca de votos.

No momento, a força de trabalho do transporte informal é completamente dominada por homens, embora haja alguns pequenos sinais da entrada de mais mulheres na indústria. Qualquer processo de reforma e formalização deve incluir **ações para igualdade de gênero**. Isso requer o desmantelamento completo da segregação ocupacional com base no gênero, onde as mulheres

quase sempre ficam restritas aos empregos mais precários e mal remunerados no transporte e excluídas das oportunidades de treinamento e dos empregos com melhor remuneração como motoristas, mecânicas e condutoras. Isso requer o fim da violência com base no gênero e o assédio na indústria, onde são comuns exigências de favores sexuais em troca de emprego.

“ APÓS A COVID-19, NÃO PODEMOS VOLTAR A UM “NORMAL” QUE, PARA MUITAS MULHERES TRABALHADORAS EM TRANSPORTES, SIGNIFICA SER MAIORIA EM EMPREGOS PRECÁRIOS SEM PROTEÇÕES SOCIAIS, MINORIA EM LIDERANÇA E TOMADA DE DECISÕES, ENFRENTAR VIOLÊNCIA NO TRABALHO E EM CASA E SANEAMENTO QUE AFRONTA SUA DIGNIDADE. ISSO NÃO É NORMAL.

“ EM VEZ DISSO, TEMOS A OPORTUNIDADE DE ASSEGURAR QUE, AO EMERGIRMOS DESTA CRISE, HAJA UM “NOVO NORMAL COM IGUALDADE DE GÊNERO” QUE GARANTA BONS EMPREGOS PARA TODAS AS TRABALHADORAS E TRABALHADORES.

ITF. 2020. Os Direitos das Mulheres trabalhadoras em transportes e a Covid-19

Embora a pandemia tenha exposto a extrema vulnerabilidade dos trabalhadores em transportes informais à falta de proteção social, ela também destacou a importância dos **fundos de previdência, cooperativas e sociedades cooperativas de poupança e crédito (SACCOs) de trabalhadores**, não só como proteção social crucial para sobrevivência, mas possivelmente como empresas controladas por trabalhadores com capacidade de possuir veículos e empregar trabalhadores com contratos, salários regulares e proteção social básica.

Muitos fundos de previdência e SACCOs para trabalhadores em transportes são conhecidos por serem muito fracos, mal gerenciados e pela falta de responsabilização democrática real de seus membros. Eles também são vulneráveis à manipulação pelos políticos e à exploração por cartéis e interesses comerciais poderosos.

Não obstante, com apoio e investimento, eles podem oferecer um ponto de partida potencial importante para a formalização liderada pelos trabalhadores.



SACCO matatu em Nairobi

OUTROS RECURSOS

VÍDEOS

OIT. 2020. O IMPACTO DA COVID-19 SOBRE A ECONOMIA INFORMAL NA ÁFRICA

<https://youtu.be/r3yoLomthrM>

A COVID-19 tem tido um efeito devastador na África, principalmente na economia informal, onde 325 milhões de trabalhadores ganham a vida. As medidas de confinamento afetaram significativamente suas vidas, juntamente com as muitas empresas informais que correm risco de fechar. [Duração: 01:05]

OIT. 2020. O IMPACTO DA COVID-19 SOBRE A ECONOMIA INFORMAL NA ÁFRICA

https://youtu.be/7m_OS-npyXY

Quase 1,6 bilhão de trabalhadores da economia informal foram significativamente afetados pela COVID-19, ocasionando uma redução de 60% em seus rendimentos. Para esses trabalhadores, parar de trabalhar ou trabalhar remotamente de casa não é uma opção. Ficar em casa significa perder o emprego e, para muitos, significa também a perda de suas subsistências. [Duração: 01:07]

OIT. 2020. O IMPACTO DA COVID-19 SOBRE AS DESIGUALDADES NO MUNDO DO TRABALHO

<https://youtu.be/lh2IL7JFsUo>

A pandemia de COVID-19 está exacerbando as desigualdades já existentes – desde contrair o vírus, permanecer vivo até lidar com as dramáticas consequências econômicas. As respostas das políticas devem assegurar que o apoio chegue até os trabalhadores e as empresas que mais precisam. [duração: 01:26]

ITF. 2020. OS DIREITOS DAS MULHERES TRABALHADORAS EM TRANSPORTES E A COVID -19: A HISTÓRIA DE AYLEEN, UMA CONDUTORA DE MICRO-ÔNIBUS EM NAIROBI

https://youtu.be/mRZU2NFb_5Y

O impacto da Covid-19 sobre as mulheres na indústria do transporte informal, contada pelos olhos de uma condutora de micro-ônibus em Nairobi. [duração 5:33]

ITF. 2018. HISTÓRIAS DOS TRABALHADORES DE ÔNIBUS EM NAIROBI E BOGOTÁ

<https://youtu.be/LmjDyJLz1mQ>

A introdução do (BRT) é uma das formas mais comuns de formalização do transporte urbano. Este vídeo ouviu dos trabalhadores de micro-ônibus matatu de Nairobi sobre como o novo sistema BRT planejado irá afetá-los e como formar um sindicato é dar a eles uma voz, assim como de sindicalistas colombianos que compartilham lições prudentes de Bogotá. [Duração: 07:17]

RECURSOS DA ITF

ITF. 2020. MANTENDO OS TRABALHADORES EM TRANSPORTES PÚBLICOS PROTEGIDOS CONTRA A COVID-19 (ESTATUTO GLOBAL DE REIVINDICAÇÕES)

<https://www.itfglobal.org/pt/news/mantendo-os-trabalhadores-em-transportes-publicos-protegidos-contra-covid-19>

ITF. 2020. OS DIREITOS DAS MULHERES TRABALHADORAS EM TRANSPORTES E A COVID-19.

<https://www.itfglobal.org/pt/news/os-direitos-das-mulheres-trabalhadoras-em-transportes-e-covid-19>

ITF. 2020. EXIGÊNCIAS GLOBAIS

<https://www.itfglobal.org/pt/focus/covid-19/exig%C3%A2ncias-globais>

ITF. 2020. JOVENS TRABALHADORES E A COVID -19

<https://www.itfglobal.org/pt/news/jovens-trabalhadores-em-transportes-e-covid-19>

ITF. 2020. PODCAST: IMPACTO DA COVID-19 SOBRE OS TRABALHADORES INFORMAIS

<https://www.itfglobal.org/pt/news/podcast-impacto-da-covid-19-sobre-os-trabalhadores-informais>

ITF 2019. O BUS RAPID TRANSIT (BRT) E A FORMALIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL: UM GUIA DE NEGOCIAÇÃO

<https://www.itfglobal.org/pt/reports-publications/o-bus-rapid-transit-brt-e-formalizacao-do-transporte-publico-informal-um-guia>

ITF. 2019. ESTATUTO DE SANEAMENTO DA ITF

<https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/itf-sanitation-charter>

ITF. 2019. EXIGÊNCIAS DA POLÍTICA POPULAR DE TRANSPORTE PÚBLICO

<http://www.optpolicy.org/>

ITF. 2019. O IMPACTO DO FUTURO DO TRABALHO PARA AS MULHERES NO TRANSPORTE PÚBLICO

<https://www.itfglobal.org/pt/reports-publications/o-impacto-do-futuro-do-trabalho-para-mulheres-no-transporte-publico>

ITF. 2017. O PODER DOS TRABALHADORES INFORMAIS DOS TRANSPORTES

<https://www.itfglobal.org/pt/news/organizacao-de-trabalhadores-do-transporte-informal-leia-o-novo-livreto-da-itf>

ITF. 2016. ESTATUTO DOS TRABALHADORES INFORMAIS

<https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/informal-transport-workers-charter>

RELATÓRIO DE PESQUISA DE IMPACTO SOBRE O TRABALHO

São relatórios de pesquisas conduzidas em três cidades africanas que tentam analisar a economia local, organização e força de trabalho do transporte informal, considerar o impacto potencial dos projetos de BRT e explorar as propostas dos trabalhadores para formalização.

GLI. 2019. BUS RAPID TRANSIT DE NAIROBI: RELATÓRIO DE PESQUISA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO

<http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2019/04/Nairobi-Bus-Rapid-Transit-Report.pdf>

GLI. 2020A. BUS RAPID TRANSIT (BRT) DE DAKAR: RELATÓRIO DE PESQUISA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO SOBRE O TRABALHO

INGLÊS: <http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/09/2020-Dakar-BRT-LIA-EN.pdf>

FRANCÊS: <http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/09/2020-Dakar-BRT-LIA-FR.pdf>

GLI. 2020B. BUS RAPID TRANSIT (BRT) DE KAMPALA: ENTENDENDO A ESTRUTURA DE MERCADO DO TRANSPORTE ALTERNATIVO DE KAMPALA

<http://gli-manchester.net/wp-content/uploads/2020/06/GLI-Kampala-Paratransit-Report-June-2020.pdf>

OUTROS RECURSOS ÚTEIS

OIT. 2015. RECOMENDAÇÃO 204 DA OIT RELATIVA À TRANSIÇÃO DA ECONOMIA INFORMAL PARA A ECONOMIA FORMAL.

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R204.

OIT. 2020A. COVID-19 DESTACA CRUELMENTE AS DESIGUALDADES E AMEAÇA PIORÁ-LAS, MARÇO DE 2020.

http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_740101/lang--en/index.htm

OIT. 2020B. BRIEF: A CRISE DA COVID-19 E A ECONOMIA INFORMAL: RESPOSTAS IMEDIATAS E DESAFIOS DA POLÍTICA, MAIO DE 2020.

https://www.ilo.org/global/topics/employment-promotion/informal-economy/publications/WCMS_743623/lang--en/index.htm

OIT. 2020C. BRIEF SETORIAL: COVID-19 E SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS URBANO, SETEMBRO DE 2020

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_757023.pdf

CSI. 2019. AS NORMAS TRABALHISTAS DOS BANCOS DE DESENVOLVIMENTO MULTILATERAL: UM GUIA SINDICAL.

https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/2019-12_labour_standards_multilateral_development_banks-en.pdf

WIEGO 2020. PLATAFORMA DE REDES GLOBAIS DE SOLIDARIEDADE. (MULHERES EM EMPREGOS INFORMAIS, GLOBALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO).

<https://www.wiego.org/COVID19-Platform>

REFERÊNCIAS

Dimakou et al. 2020. Never Let a Pandemic Go to Waste: **How the World Bank's Covid-19 Response Is Prioritising the Private Sector. (Nunca desperdice uma pandemia: como a resposta à Covid-19 do Banco Mundial está priorizando o setor privado)** SOAS/Eurodad.

OIT. 2018. **Women and Men in the Informal Economy: A Statistical Picture. (Mulheres e homens na economia informal: uma imagem estatística) Third Edition.**

OIT. 2020d. Monitor OIT: **COVID-19 and the World of Work. (A COVID-19 e o Mundo do Trabalho) Third Edition. Updated Estimates and Analysis (April 2020). (Estimativas e análises atualizadas (abril de 2020))**

Kute et al. (disponível). **Workers or Partners? The Political Economy of Uber in Dar es Salaam, Johannesburg and Nairobi. (Trabalhadores ou parceiros? A economia política da Uber em Dar es Salaam, Johannesburg e Nairobi)** Desenvolvimento sindical da ITF/FES.

NALEDI. 2020. **Workers' experience of Covid-19: A focus on transport and resistance. (A experiência dos trabalhadores com a Covid-19: um foco em transporte e resistência)**

Paget-Seekins et al. 2015. **"Examining Regulatory Reform for Bus Operations in Latin America." (Examinando a reforma regulatória para operações de ônibus na América Latina)** Urban Geography 36(3): 424–38.

Schalekamp et al. 2017. **"Exploring Cashless Fare Collection in the Context of Urban Public Transport Reform", (Explorando coleta de tarifas sem dinheiro no contexto da reforma de transporte público urbano)** 36ª Conferência de Transportes da África Austral (SATC 2017).

TechJaja. 2020. **Who will be the winners and losers if all Boda bodas in Kampala are registered under Uber, SafeBoda Bolt (10-5-20) (Quem serão os vencedores e os perdedores se todos os boda bodas em Kampala forem registrados sob Uber, SafeBoda Bolt)** <https://techjaja.com/who-will-be-the-winners-and-losers-if-all-boda-bodas-in-kampala-are-registered-under-uber-safeboda-or-bolt/>

Banco Mundial/SSATP. 2020. **Urban Mobility and Covid-19 in Africa (August 2020). (Mobilidade urbana e Covid-19 na África, agosto de 2020)**

A ITF contratou o Instituto Global do Trabalho (GLI) para criar este guia como parte do programa Nosso Transporte Público da ITF.

A ITF gostaria de agradecer a Dave Spooner e Jess Whelligan (GLI) pela redação deste guia, assim como a todos aqueles que ajudaram na preparação, especialmente John Mark Mwanika (ATGWU) Uganda, Ajay Kumar Rai (NETWON) Nepal, Francisco Mora (SNTT) Colombia, Dan Mihadi (TAWU) Quênia e Joe Ndiritu (PUTON) Quênia. Novembro de 2020

GLOBAL LABOUR INSTITUTE
541 Royal Exchange,
Manchester M2 7EN, Reino Unido

www.gli-manchester.net
gli-uk@global-labour.net

**GLI**
Global Labour Institute



NOSSO
TRANSPORTE
PÚBLICO

ITF Nosso Transporte Público

www.ourpublictransport.org

[#OurPublicTransport](https://twitter.com/OurPublicTransport)

opt@itf.org.uk