



**NOSSO  
TRANSPORTE  
PÚBLICO**

**POLÍTICA POPULAR DE  
TRANSPORTE PÚBLICO**

**ESTATUTO DOS  
METROVIÁRIOS  
TRABALHAMOS  
PELOS SEUS  
DIREITOS**





## INTRODUÇÃO

O metrô é um componente essencial dos sistemas integrados de transporte público. É a maneira mais eficiente de transportar um grande número de passageiros pelos corredores e redes de transporte. Ele se desloca mais rapidamente e está entre os meios de transporte público mais eficientes.<sup>1</sup>

Os metrô são fundamentais para reduzir a desigualdade local dentro das cidades. Sistemas de metrô acessíveis e eficientes, interconectados com outros meios de transporte público, como ônibus, bondes e trens, são um instrumento indispensável para combater efetivamente a mudança climática, promover uma transferência modal para o transporte público, conectar as comunidades que dependem do transporte público todos os dias e promover a justiça social ao tornar a mobilidade um direito fundamental.

Os metroviários são os pilares dos sistemas de metrô e a principal força por trás da garantia do direito à cidade para milhões de passageiros em todo o mundo.

Apesar da expansão dos sistemas de metrô, que criou mais empregos e atendeu a mais passageiros, a ênfase que muitos sistemas dão à automação, terceirização e digitalização aumentou a pressão sobre os trabalhadores e afetou a qualidade dos serviços. Em todo o mundo, os passageiros expressaram reiteradamente sua preferência pela interação humana em detrimento das máquinas, bem como a necessidade de mais trabalhadores na cobrança de passagens e nos serviços de atendimento ao cliente para reduzir os diferentes riscos de segurança para os passageiros.

Um metrô mais eficiente e seguro é um metrô mais humano, e isso só pode ser alcançado com mais trabalhadores.

Os metroviários enfrentam desafios como ameaças aos empregos decentes e altamente qualificados em razão da automação, digitalização, cortes de empregos em determinados cargos, assédio dos passageiros e violência de gênero. Os metroviários e seus sindicatos também enfrentam processos de privatização e terceirização. Foi comprovado que esses processos ameaçam a segurança do sistema, as condições de trabalho dos funcionários e a qualidade dos serviços para os passageiros.

Enquanto metroviários, acreditamos que a expansão do transporte público é a pedra angular da luta contra a desigualdade, do combate às mudanças climáticas e da expansão do direito à cidade para as milhões de pessoas que dependem dele.

Os empregadores, tanto privados quanto públicos, muitas vezes usam atalhos em nome da eficiência, da sustentabilidade e do controle de custos. Essa ideologia perigosa faz com que menos trabalhadores façam mais trabalho e recebam salários mais baixos em ambientes mais estressantes.

Este Estatuto dos Metroviários reúne as principais prioridades que devem constituir a base de um setor metroviário renovado e eficiente, centrado na prestação de um serviço público de qualidade, no combate às desigualdades e na valorização de trabalhadores e passageiros.

<sup>1</sup> Este estatuto foi debatido pela primeira vez na reunião dos sindicatos metroviários em Istambul, Turquia, em novembro de 2023. Veja o Acordo de Istambul aqui: <https://www.itfglobal.org/en/resources/istanbul-accord-union-organising-in-metro-sector>



## **I. SALÁRIOS JUSTOS E BOAS CONDIÇÕES DE TRABALHO**

1. Em geral, os trabalhadores de todos os níveis salariais estão com dificuldades para acompanhar o aumento do custo de vida. Os empregadores devem garantir que o salário mínimo local seja o salário inicial mínimo para todos. Independentemente de sua classificação profissional e status de emprego, todos os trabalhadores merecem uma remuneração justa.
2. Intervalos adequados, períodos de descanso e acesso a instalações apropriadas devem ser fornecidos a todos os funcionários do metrô.
3. Todos os trabalhadores devem ter escalas de trabalho justas e previsíveis, com foco na maximização do trabalho em tempo integral.
4. Os contratos zero hora, ou contratos intermitentes, devem ser banidos das operações do metrô.
5. Os metroviários devem ter o direito de se sindicalizar e participar de negociações coletivas para defender seus direitos e interesses.

## **II. INTERNALIZAÇÃO E PROIBIÇÕES DE TERCEIRIZAÇÃO**

1. As operações do metrô devem priorizar a internalização em vez da terceirização, garantindo que todos os serviços sejam prestados por trabalhadores diretamente empregados, com plenos direitos e as mesmas condições de trabalho que todos os outros funcionários do sistema.

2. A terceirização deve ser proibida nas operações de metrô, fazendo com que as tarefas terceirizadas sejam integradas à organização principal.

## **III. SAÚDE E SEGURANÇA**

1. A segurança operacional para trabalhadores e passageiros é primordial.
2. Os metroviários merecem trabalhar em um ambiente seguro e saudável. A administração deve implementar protocolos rigorosos de saúde e segurança para proteger tanto os trabalhadores quanto os passageiros.
3. Deveria ser proibido o uso de amianto em todos os sistemas de metrô, o que é monitorado e regulamentado internacionalmente.
4. Devem ser fornecidos treinamento adequado, equipamentos de proteção e recursos para reduzir os riscos ocupacionais e evitar acidentes ou lesões no sistema de metrô.
5. A mudança climática precisa ser considerada como um risco à saúde e à segurança, com protocolos adaptados aos efeitos de eventos climáticos extremos nos sistemas de metrô. Inundações, ondas de calor e poluição do ar devem ser prioridade para essas adaptações.



#### **IV. [REDACTED] PROPRIEDADE E CONTROLE PÚBLICOS**

1. O sistema de metrô deve continuar sendo propriedade pública, operado e financiado, atendendo aos interesses da sociedade e não a fins lucrativos.
2. Os processos de tomada de decisão relacionados ao sistema de metrô devem ser transparentes e responsáveis perante o público, incluindo mecanismos para a participação e supervisão dos sindicatos e da própria sociedade.
3. Os sistemas de metrô devem passar para o controle público se estiverem atualmente em operações ou concessões privadas.

#### **V. [REDACTED] MORADIA E GENTRIFICAÇÃO**

1. As operadoras de metrô, as autoridades de transporte público e os governos locais devem priorizar iniciativas de moradia acessível para enfrentar os desafios da gentrificação e garantir que os trabalhadores possam viver nos bairros onde trabalham.
2. Cada estação e projeto de metrô deve considerar a moradia como um componente essencial do seu desenvolvimento, priorizando a moradia para os funcionários do metrô e suas famílias.
3. As operadoras de metrô, as autoridades de transporte público e o governo local devem colaborar com as comunidades afetadas para mitigar o deslocamento dos residentes devido aos projetos de desenvolvimento relacionados ao metrô, que muitas vezes levam à supervalorização das moradias nas proximidades.

#### **VI. [REDACTED] TARIFAS E FINANCIAMENTO**

1. As tarifas dos serviços de metrô devem ser acessíveis e justas, considerando as diversas origens socioeconômicas dos passageiros e o fato de que o transporte público é um direito que não deve ser submetido a empreendimentos com fins lucrativos.
2. O financiamento público sustentável deve ser alocado ao sistema de metrô para respaldar iniciativas de manutenção, operação, expansão e melhoria, sem comprometer a acessibilidade dos passageiros ou a remuneração justa dos trabalhadores.





## VII. **TECNOLOGIA**

1. Nenhuma automação sem negociação. A intervenção humana nos sistemas de metrô precisa ser a base das operações do metrô.
2. Os avanços tecnológicos no sistema de metrô devem ser aproveitados para aumentar a segurança, a eficiência e a acessibilidade, e ao mesmo tempo garantir a segurança do emprego dos trabalhadores. A presença humana deve ser priorizada em todas as operações.
3. A automação não deve causar a demissão de nenhum trabalhador, incluindo as mulheres, que geralmente são afetadas de forma desproporcional.
4. Os trabalhadores e os sindicatos devem receber avisos e explicações adequadas sobre a introdução de novas tecnologias e seus impactos em diferentes funções, incluindo os trabalhos realizados majoritariamente por mulheres.
5. As operações do metrô devem minimizar o monitoramento, a vigilância e o controle algorítmico sobre os trabalhadores.
6. Os funcionários do metrô devem receber treinamento e assistência para se adaptarem às mudanças tecnológicas e para contribuírem com a inovação do sistema.
7. As operadoras de metrô devem implementar proteções para trabalhadores e passageiros quanto ao uso de inteligência artificial.
8. A transferência de tecnologia e a soberania tecnológica precisam ser garantidas para todos os sistemas de metrô. Os sistemas de metrô no sul global precisam ser capazes de definir a implementação de mudanças tecnológicas em seus próprios contextos.

## VIII. **IGUALDADE DE GÊNERO**

1. Os locais de trabalho do metrô devem ser livres de violência e assédio relacionados ao gênero, com adoção de políticas e procedimentos para lidar com qualquer caso de má conduta. Todos os locais de trabalho do metrô devem priorizar e negociar a implementação da Convenção 190 e da Recomendação 206 da OIT sobre Violência e Assédio no Mundo do Trabalho.
2. É necessário envidar esforços para promover a diversidade e a igualdade de gênero entre os funcionários do metrô por meio de medidas de recrutamento e permanência, incluindo a representação igualitária em cargos de liderança e oportunidades de progresso.
3. As operadoras de metrô devem oferecer oportunidades de promoção, treinamento e reciclagem para apoiar mulheres de todas as idades que almejem trabalho mais bem remunerado, como no caso de posições de condução de veículo, supervisão e gestão, assim como funções criadas pela nova tecnologia.
4. A infraestrutura e os serviços do metrô devem incluir instalações adequadas para mulheres trabalhadoras e passageiras, como banheiros e fornecimento de água potável.
5. As medidas de saúde e segurança devem levar em conta as necessidades das mulheres, o que inclui uniformes, equipamentos de proteção individual e intervalos programados para ir ao banheiro.
6. As jornadas de trabalho e os padrões de turnos devem atender às responsabilidades familiares de pessoas de todos os gêneros e considerar os riscos de segurança dos turnos iniciais e finais, por exemplo, oferecendo transporte para ir e voltar do trabalho.



## **IX. [REDAÇÃO] MUDANÇAS CLIMÁTICAS**

1. O sistema de metrô deve contribuir ativamente para as iniciativas de combate às mudanças climáticas, priorizando a sustentabilidade, reduzindo as emissões de carbono e promovendo práticas ambientalmente corretas.
2. Os metroviários devem defender políticas e iniciativas que apoiem a transição para fontes de energia renováveis e reduzam a pegada ecológica dos sistemas de transporte.

## **X. [REDAÇÃO] JORNADA DE TRABALHO**

1. A redução da jornada de trabalho sem perda de remuneração deveria ser prioridade nos sistemas de metrô em todo o mundo.



**NOSSO  
TRANSPORTE  
PÚBLICO**

**ITF Nosso Transporte Público**

[www.ourpublictransport.org](http://www.ourpublictransport.org)  
#OurPublicTransport  
[opt@itf.org.uk](mailto:opt@itf.org.uk)

**Política Popular  
de Transporte Público**

[www.OPTpolicy.org](http://www.OPTpolicy.org)

The background features a series of vertical pink stripes in the upper half and diagonal pink stripes in the lower half. A dark blue line graphic starts from the bottom left, moves horizontally to the right, then diagonally up and to the right, and finally horizontally to the right again, framing the central text.

**POLÍTICA POPULAR DE  
TRANSPORTE PÚBLICO**