

<https://doi.org/10.20396/rbest.v7i00.20845>

DOSSIÊ

Constrangimentos para uma transição justa no programa de modernização dos “jeepney”

Benjamin B. Velasco (a)

Resumo

Motoristas e operadores de “jeepney”, que são trabalhadores informais do setor de transporte de passageiros, têm geralmente interpretado o Programa de Modernização de Veículos de Transporte Público (PUVMP) como uma ameaça ao seu meio de subsistência. O PUVMP promete um compromisso com a “transição justa”, cujo enfoque postula que, por meio do diálogo social e do trabalho decente, os trabalhadores não serão deixados para trás no necessário enfrentamento às alterações climáticas e ao congestionamento do trânsito e diante da exigência de formalização do setor. Porém, a concepção e a implementação desse Programa – frequentemente imposto de forma autoritária – se revelaram discriminatórias. Com base em análise documental, entrevistas com dirigentes sindicais e observação participante realizada durante a pandemia, o artigo questiona a experiência de grupos que adotaram a estratégia do “engajamento crítico” com o governo, a fim de revelar a necessidade e os limites da luta por uma transição justa no âmbito de uma modernização discriminatória.

Palavras-chave: Transporte de passageiros; Trabalho informal; Transição justa; Mudança climática.

JEL: J52, J83, Q55, R48.

(a) School of Labor and Industrial Relations (SOLAIR), University of the Philippines, Philippines.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-8214-4782>

E-mail: bbvelasco@up.edu.ph



Nota: Este artigo foi originalmente publicado em *Philippine Journal of Social Development* (Velasco, 2024). Traduzido por Hugo Dias.

Constraints for just transition in the “jeepney” modernization program

Abstract

Jeepney drivers and operators, who are informal workers in the passenger transport sector, have generally interpreted the Public Utility Vehicle Modernization Program (PUVMP) as a threat to their livelihoods. The PUVMP promises a commitment to a “just transition”, whose approach posits that, through social dialogue and decent work, workers will not be left behind in the necessary fight against climate change and traffic congestion and in the face of demands for formalization of the sector. However, the design and implementation of this program – often imposed in an authoritarian manner – have proven to be discriminatory. Based on documentary analysis, interviews with union leaders, and participant observation carried out during the pandemic, the article questions the experience of groups that have adopted a strategy of “critical engagement” with the government in order to reveal the necessity and limits of the struggle for a just transition in the context of discriminatory modernization.

Keywords: Passenger transport; Informal work; Just transition; Climate change.

Obstáculos para una transición justa en el programa de modernización de los “jeepneys”

Resumen

Los conductores y operadores de “jeepneys”, que son trabajadores informales del sector del transporte de pasajeros, suelen interpretar el Programa de Modernización de Vehículos de Transporte Público (PUVMP) como una amenaza para su medio de vida. El PUVMP promete un compromiso con la “transición justa”, cuyo enfoque postula que, mediante el diálogo social y el trabajo decente, los trabajadores no se quedarán atrás en la necesaria lucha contra el cambio climático y la congestión del tráfico, ni ante la exigencia de formalización del sector. Sin embargo, el diseño y la implementación de este programa, a menudo impuesto de manera autoritaria, han resultado ser discriminatorios. Basándose en el análisis documental, entrevistas con dirigentes sindicales y la observación participante realizada durante la pandemia, el artículo cuestiona la experiencia de los grupos que adoptaron la estrategia del “compromiso crítico” con el Gobierno, con el fin de revelar la necesidad y los límites de la lucha por una transición justa en el contexto de una modernización discriminatoria.

Palabras clave: Transporte de pasajeros; Trabajo informal; Transición justa; Cambio climático.

Contraintes pour une transition juste dans le programme de modernisation des “jeepneys”

Résumé

Les chauffeurs et exploitants de “jeepneys”, qui sont des travailleurs informels du secteur du transport de passagers, ont généralement interprété le Programme de modernisation des véhicules de transport public (PUVMP) comme une menace pour leur moyen de subsistance. Le PUVMP promet un engagement en faveur d'une “transition juste”, dont l'approche postule que, grâce au dialogue social et au travail décent, les travailleurs ne seront pas laissés pour compte dans la lutte nécessaire contre le changement climatique et les embouteillages, et face à l'exigence de formalisation du secteur. Cependant, la conception et la mise en œuvre de ce programme – souvent imposé de manière autoritaire – se sont révélées discriminatoires. Sur la base d'une analyse documentaire, d'entretiens avec des dirigeants syndicaux et d'une observation participante réalisée pendant la pandémie, l'article remet en question l'expérience des groupes qui ont adopté la stratégie de “l'engagement critique” avec le gouvernement, afin de révéler la nécessité et les limites de la lutte pour une transition juste dans le cadre d'une modernisation discriminatoire.

Mots-clés: Transport de passagers; Travail informel; Transition juste; Changement climatique.

Introdução

Antes, durante e após a pandemia, o setor de jeepneys tem sido ameaçado pela implementação do Programa de Modernização dos Veículos de Utilidade Pública (PUVMP). Concebido como um meio de mitigação das mudanças climáticas, o PUVMP também foi descrito como uma forma de racionalizar o transporte público em resposta ao congestionamento do trânsito e à poluição do ar. No entanto, desde o início, os motoristas e operadores de jeepney interpretaram o PUVMP como uma medida com um viés anti-pobre e visando a extinção de seus meios de subsistência. Graças à resistência determinada das organizações de jeepneys, principalmente através da realização de greves, a implementação do PUVMP foi adiada e atrasada desde que foi proposto pela primeira vez, há mais de uma década.

O plano de modernização, elaborado em meados de 2017, determinava um período de transição de três anos para todos os veículos de transporte público, não apenas para os jeepneys de transporte público (PUJs). Mas o presidente Rodrigo Duterte tentou forçar a retirada gradual dos jeepneys até 1º de janeiro de 2018 e declarou de forma infame que não tinha escrúpulos em ver os motoristas e operadores de jeepney morrerem de fome (Ranada, 2017). No entanto, o governo de Duterte também foi forçado a recuar diante da oposição dos grupos de jeepney. A pandemia interrompeu o cronograma do PUVMP, mas também levou a uma proibição abrupta dos jeepneys nas estradas. Sob a nova administração de "Bong Bong" Marcos Jr., eleita em 2022, o governo ameaçou, após várias prorrogações do prazo devido à resistência dos grupos de jeepneys, cancelar as licenças dos operadores individuais que não se convertessem em empresas ou cooperativas até o final de abril de 2024 (Yu, 2024b). No entanto, o prazo passou com as agências governamentais oscilando entre a aplicação do cancelamento das licenças e a abertura à prorrogação de prazos para a consolidação (Taguines, 2024; Yu, 2024c). Recentemente, o Senado (2024) aprovou uma resolução solicitando a suspensão do PUVMP, agora chamado de Programa de Modernização do Transporte Público (PTMP). O executivo prontamente rebateu que o PTMP continuará apesar da resolução (Cabrera, 2024). Esses eventos revelam a contestação contínua em torno do programa de modernização e, portanto, a relevância de avaliar as estratégias que os trabalhadores informais de jeepney afetados adotaram em resposta.

Este artigo tem como objetivo avaliar criticamente o programa de modernização dos jeepneys usando a abordagem teórica da transição justa. De acordo com a UN Climate Change (2023, April 12, parágrafo 3): “Uma transição justa significa transformar a economia e o sistema econômico de uma forma que seja o mais justa e inclusiva possível para todos os envolvidos, criando oportunidades de trabalho decente e não deixando ninguém para trás.” O

artigo baseou-se em entrevistas com informantes-chave e observação participante realizadas entre 2021 e 2022 para obter seus dados primários. Esses dados destacam a experiência de grupos que se envolveram criticamente com o governo em seu esforço para modernizar o transporte público nas Filipinas. Ao destacar as experiências desses grupos, este artigo visa abordar uma lacuna na discussão mais ampla sobre a modernização dos jeepneys, uma discussão que tem sido amplamente dominada pelo governo. O artigo também recorreu à análise documental na realização do seu estudo.

Este artigo está dividido em quatro seções principais. A primeira seção analisa criticamente a justificativa para o Programa de Modernização como resposta às mudanças climáticas, ao congestionamento do trânsito e à formalização do setor. Em seguida, discute-se a transição justa como o quadro teórico do estudo. Em terceiro lugar, o artigo descreve as experiências de vários grupos de transporte ao lidar com a pressão do governo para a modernização, suas estratégias, oportunidades para ações futuras e limites de relacionamento com o governo. O artigo termina voltando ao conceito de transição justa e ao argumento de que o projeto e a execução do programa de modernização – frequentemente imposto de forma autoritária – são discriminatórios e injustos.

1. Informalidade no setor

4

Há muito tempo considerados um símbolo cultural do país, os jeepneys são um projeto local e uma adaptação dos jipes militares americanos que sobraram após a Segunda Guerra Mundial. Cerca de 40 milhões de viagens por dia, ou 40% do tráfego de passageiros, são realizadas por jeepneys (Mariano, 2018, May 11; Mettke et al., 2016).

Não há uma contabilização precisa do número total de PUJs. As estimativas variam muito: 180.000 jipes (Kaenzig et al., 2019), 240.000 (Pontawe & Napalang, 2018), 250.000 (Mettke et al., 2016) ou 300.000 (Mendoza, 2021). Na região metropolitana de Manila, há mais de 700 rotas de jeepney registradas e 55.000 jeepneys em operação (Kaenzig et al., 2019). Outra estimativa aponta para 73.000 (Mendoza, 2021). Em comparação, há 250 rotas, 5.776 franquias e 7.350 unidades de PUJ na província de Cebu (United Nations Environment Programme [UNEP] & Institute of Global Environmental Strategies [IGES], 2017). A região metropolitana de Cebu é a segunda maior metrópole depois da região metropolitana de Manila.

O setor de PUJ na região metropolitana de Manila é altamente fragmentado: 80% dos operadores possuem apenas um jeepney, enquanto o operador médio possui 1,3 veículos (Kaenzig et al., 2019). Os PUJs em Cebu são tão fragmentados quanto em Manila: um operador de jeepney possui em média 1,5 unidades. Cerca de 90% de todas as franquias têm

apenas uma unidade. 8% dos operadores possuem duas unidades, e apenas 2% do total de proprietários de licenças possuem mais de duas unidades (UNEP & IGES, 2017). Sem dúvida, esse padrão se repete em todo o país.

Os proprietários de jeepneys, chamados “operadores”, estão evidentemente entre os trabalhadores autônomos pobres. Muitos operadores também são motoristas. Os operadores contratam motoristas por meio de acordos informais chamados de “sistema de limite”. Nessa configuração, os motoristas pagam uma quantia diária fixa – o “limite” – ao proprietário para operar o jeepney. Qualquer renda acima do limite constitui a parte do motorista. De acordo com Pontawe e Napalang (2018), a renda de um operador varia entre PHP 800 e PHP 1.100,¹ enquanto a parte do motorista é de PHP 500 a PHP 800. Enquanto o operador tem a garantia do limite diário, a renda do motorista depende dos caprichos do congestionamento, do clima e do volume de passageiros. No entanto, mesmo o sustento do operador é vulnerável, pois o jeepney pode quebrar ou ficar inutilizável. Sem dúvida, tanto os operadores quanto os motoristas de jeepney são trabalhadores da economia informal.

2. Justificativa para a modernização

A mitigação das alterações climáticas e a formalização do setor são duas das principais razões para a modernização do setor dos transportes públicos. Entre os principais objetivos estão o controle e a redução das emissões de gases com efeito de estufa, a rápida motorização e a mudança para a utilização do automóvel. Outros objetivos são a criação de um sistema de transportes públicos formal e de qualidade. Tal seria alcançado através de veículos com maior capacidade, da consolidação da frota, da melhoria do serviço e eficiência operacional. O objetivo de longo prazo é a eletrificação do transporte público (Mariano, 2018, May 11).

Algumas estatísticas chave são relevantes para quantificar a escala dos problemas que o PUVMP pretende resolver. O transporte, tanto público quanto privado, produz de 28% a 35% das emissões de gases de efeito estufa (Tiu, 2021; Fortaleza, 2019; ILO Regional Office for Asia and the Pacific, 2014; Mariano, 2018, May 11). De acordo com algumas fontes, o transporte é o segundo maior emissor de gases de efeito estufa (Tiu, 2021; Fortaleza, 2019), enquanto outras fontes afirmam que é o terceiro (Climate Action Tracker, 2020).

Quanto à poluição atmosférica, os transportes como um todo contribuem com 65% do total (ILO Regional Office for Asia and the Pacific, 2014). Isso torna o setor a maior fonte

¹ PHP corresponde ao peso filipino. Ao câmbio de novembro de 2025, um Real equivale a cerca de 11 pesos filipinos. O salário mínimo diário em 2025 nas Filipinas corresponde a PHP 645.

de poluição atmosférica (Tiu, 2021; Fortaleza, 2019; Mariano, 2018, May 11). Desde 1987, a maior parte da Região da Capital Nacional registra poluição do ar acima do normal (ILO Regional Office for Asia and the Pacific, 2014).

O custo do congestionamento na Região da Capital Nacional é de US\$ 24 bilhões por ano, ou 10% do PIB em 2017, incluindo custos de oportunidade, saúde e combustível. Esse valor foi 46% maior do que apenas três anos antes (Mariano, 2018, May 11). Em 2023, a região metropolitana de Manila tinha o pior trânsito do mundo para uma área metropolitana (Yu, 2024a).

Por fim, a consolidação da frota foi considerada uma solução para a fragmentação no setor de jeepneys. A consolidação foi planejada em três níveis. Primeiro, por meio de regulamentação com vista a reduzir o número de operadores. Segundo, para diminuir o número de licenças com base no princípio de uma rota, uma licença. E terceiro, para reduzir a frota de transportes públicos, mudando para veículos de maior capacidade (Mariano, 2018, May 11). Dessa forma, projeta-se que haverá uma redução de 11.000 ou 22% nas unidades de jeepney. Além disso, a diminuição se aprofundaria para 42.000 unidades ou 78% em 2026 (Mettke et al., 2016).

Os responsáveis pelo planejamento governamental no país argumentam que a fragmentação leva a uma concorrência extrema nas ruas, cujos resultados negativos são ineficiência, congestionamento, ruas inseguras e dificuldade de regulamentação (Mariano, 2018, May 11). Embora os PUJs tenham a reputação de causar trânsito e poluição, os fatos mostram um quadro diferente. Cerca de 80% de todas as viagens na região metropolitana de Manila são realizadas por PUVs, mas os ônibus e jeepneys ocupam apenas 17% do espaço nas vias. Em termos de capacidade de transporte, os jeepneys e ônibus são mais eficientes. Portanto, os PUVs não são os principais responsáveis pelo trânsito, pelas emissões de gases de efeito estufa e pela poluição do ar (ILO Regional Office for Asia and the Pacific, 2014).

Os jeepneys emitiram 15% do total das emissões de gases de efeito estufa do transporte em 2015 (Mariano, 2018, May 11). Em contrapartida, Mettke et al. (2016) afirmaram que os jeepneys são os maiores contribuintes para as emissões entre os meios de transporte. Essa alegação é difícil de sustentar. Os veículos particulares superam os veículos públicos por uma grande margem. Existem 2,5 milhões de veículos na Região da Capital Nacional, dos quais apenas 73.000 são jipes. Enquanto isso, existem 300.000 jipes entre cerca de 13 milhões de veículos em todo o país (Mendoza, 2021). Assim, os trabalhadores informais de jeepney são vítimas de discriminação.

3. Contradições do plano de modernização

Os primeiros jeepneys modernos começaram a operar em 2018, enquanto cerca de 500 unidades circulavam em 30 rotas em mais de seis regiões em novembro de 2019. Desse número, 208 jeepneys modernos estavam em 10 rotas na Região da Capital Nacional. Em todo o país, mais de 80 rotas e 2.500 unidades receberam licenças provisórias para operar (Kaenzig et al., 2019).

Kaenzig et al. (2019) concluíram que os operadores e os motoristas de jeepneys modernos obteriam rendimentos mais elevados como resultado da maior capacidade e do prolongamento do horário de funcionamento. Os melhores rendimentos foram também uma consequência da mudança de um sistema de limites para o emprego assalariado. No entanto, o estudo também concluiu que os jeepneys modernos, mais caros, incluindo despesas gerais mais elevadas, constituíam um fardo oneroso. As despesas gerais substanciais eram consequência da gestão da frota, da organização formal como cooperativa ou corporação e dos benefícios dos trabalhadores. Ainda assim, esperava-se que as economias de escala resultassem em uma aquisição mais barata de peças e serviços de manutenção. Além disso, as taxas de retorno a longo prazo, de 15 anos ou mais, eram melhores (Kaenzig et al., 2019).

Não há dúvida de que os jeepneys modernos são muito caros. Os diferentes tipos de jeepneys modernos têm preços variados: 950.000 PHP por um e-jeepney, 1,1 milhões de PHP por um jeepney a diesel Euro-4, 1,8 milhões de PHP por um microônibus a diesel Euro-4 e 4,5 milhões de PHP por um ônibus Euro-4 (Mettke et al., 2016). Recentemente, o preço subiu para PHP 1,4 a 3 milhões, de acordo com o Departamento de Transportes (DOTr) (Bautista & Moya, 2023). Um jeepney moderno tem acessórios que as unidades tradicionais certamente não têm: GPS, WiFi, EPS e câmeras. Do custo total de um jeepney moderno, o governo subsidia PHP 210.000 ou PHP 280.000, dependendo do tipo de veículo (Dela Cruz, 2023). Assim, a amortização mensal esperada é evidentemente exorbitante para os humildes operadores e motoristas de jeepney, que são trabalhadores informais.

Garantir o financiamento para substituir 180.000 jeepneys é um grande obstáculo, uma vez que as atuais linhas de crédito são suficientes apenas para 1.400 unidades e há apenas compromissos do governo para 14.000 novas unidades (Kaenzig et al., 2019). Outro problema é que os jeepneys tradicionais serão inevitavelmente substituídos em massa quando os jeepneys modernos forem implantados nas rotas existentes, e não apenas nas novas linhas para o transporte de passageiros.

4. Os problemas dos jeepneys durante a pandemia

A profundidade da crise sofrida pelos motoristas e operadores de jeepney durante a pandemia foi revelada em cenas trágicas deles mendigando nas ruas devido a meses de incapacidade de ganhar a vida. Inevitavelmente, isso levou a uma pandemia silenciosa – porque não foi reconhecida pelos motoristas e operadores de jeepney – de problemas de saúde mental (Velasco, 2023).

Em 16 de março de 2020, a primeira imposição da chamada quarentena comunitária reforçada na região metropolitana de Manila interrompeu todas as formas de transporte público. Isso afetou cerca de 121.405 veículos de transporte público (PUVs), dos quais 50.072 eram PUJs. A quarentena comunitária geral mais flexível em 1º de junho de 2020 permitiu que alguns PUVs, como ônibus urbanos, ônibus ponto a ponto, táxis, aplicativos de transporte e ônibus circulares, operassem com metade da capacidade. Os jeepneys tradicionais ainda estavam proibidos (Just Transition to a Modernized PUV Sector Bill, 2020).

Em 22 de junho de 2020, os PUJs que cumpriam as regras do PUVMP foram autorizados a operar. Cerca de 6.000 PUJs tradicionais foram autorizados a circular em algumas rotas até 3 de julho de 2020. Mas com uma quarentena comunitária reforçada e modificada mais rigorosa imposta em 4 de agosto de 2020, os PUJs em operação caíram para pouco menos de 1.000 unidades. Uma estimativa conservadora revela que os operadores e motoristas de PUJ perderam PHP 2 bilhões, enquanto os trabalhadores do transporte público como um todo perderam PHP 5 bilhões nesse período (Just Transition to a Modernized PUV Sector Bill, 2020).

Em resposta à crise do transporte público que afeta tanto os passageiros quanto os trabalhadores em meio à pandemia, foi formada a coalizão Move As One. Trata-se de uma ampla aliança de 140 organizações e mais de 77.000 indivíduos que defendem um sistema de transporte público mais seguro, mais humano e mais inclusivo nas Filipinas (Abante et al., 2021). Como defensores do transporte público, sua principal demanda é a reforma do transporte público e a promoção da mobilidade das pessoas.

5. Modernização discriminatória e não transição justa

A transição justa surgiu como um conceito dos sindicatos que estavam a debater-se com a aparente contradição entre proteger os empregos e proteger a natureza. Os defensores da transição justa afirmavam que a escolha não era entre o emprego ou o ambiente, mas sim proteger ambos ao mesmo tempo (Fortaleza, 2019). A abordagem da transição justa elaborada pelo movimento trabalhista serve precisamente para unir essas

preocupações em uma posição unificada que promova tanto o bem-estar dos trabalhadores quanto a proteção ambiental. Em 2015, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) incorporou o conceito. Combinando as causas tradicionais com novos imperativos, a OIT argumentou que o processo de diálogo social e a implementação do trabalho decente deveriam nortear a transição justa para um futuro de baixo carbono (ILO, 2015).

O trabalho decente é o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 8 da ONU e a agenda normativa da OIT. Ambas as instituições entendem que o crescimento inclusivo tem como premissa a concretização do trabalho decente, juntamente com o progresso econômico, para que todos os trabalhadores sejam beneficiados. Seus quatro pilares são a geração de empregos, os direitos no trabalho, a proteção social e o diálogo social. A proteção social refere-se a programas que buscam mitigar os riscos que as pessoas enfrentam no trabalho e na vida. Já o diálogo social denota qualquer forma de discussão e negociação entre os atores da relação de trabalho – principalmente o empregador, os empregados e o governo – para resolver questões relacionadas ao local de trabalho (ILO, 2017).

Assim, embora a transição justa tenha surgido como um conceito dentro dos sistemas de relações industriais, ela está alinhada com o ideal de desenvolvimento social de não deixar ninguém para trás. Este estudo utiliza a transição justa como referencial teórico para avaliar o programa de modernização do PUVMP.

O PUVMP tem sido acusado de cometer injustiças ou caracterizado como um desrespeito à formulação da transição justa (Fortaleza, 2019; Tiu, 2021; Mendoza, 2021; Abante et al., 2021). O PUVMP é, na verdade, um teste decisivo para as políticas de mudança climática das Filipinas e suas declarações em defesa de uma transição justa, bem como para a sua proclamada agenda de emprego de defesa do trabalho decente e diálogo social.

Em 2016, as Filipinas foram incluídas entre os poucos países a participar de um projeto piloto da OIT sobre transição justa. O projeto piloto tinha como objetivo impulsionar a aplicação das “Diretrizes para uma transição justa rumo a economias e sociedades ambientalmente sustentáveis”, divulgadas pela OIT em outubro de 2015. De acordo com as Diretrizes (ILO, 2015, p. 4):

A transição justa para todos rumo a uma economia ambientalmente sustentável [...] precisa ser bem gerenciada e contribuir para os objetivos de trabalho decente para todos, inclusão social e erradicação da pobreza. [...] As economias devem ser produtivas para atender às necessidades da crescente população mundial. As sociedades devem ser inclusivas, proporcionando oportunidades de trabalho decente para todos, reduzindo as desigualdades e eliminando efetivamente a pobreza.

A elaboração das regras e regulamentos de implementação da Lei dos Empregos Verdes foi um dos resultados do projeto-piloto (Just Transition and Equitable Climate Action Resource Center, 2021, April 1). As regras tinham como objetivo (Department of Labor and Employment, 2017, p. 1):

Perseguir uma transição justa para todos, segurança no emprego para os trabalhadores afetados pelo processo de transição que impulsiona a prosperidade econômica, a criação de empregos decentes, meios de subsistência e comunidades sustentáveis e resilientes, a redução da pobreza e a justiça social, ancorada no diálogo social e no tripartismo em todos os níveis.

Portanto, os princípios básicos da transição justa – trabalho decente e diálogo social – foram codificados por meio das regras de implementação da Lei de Empregos Verdes. No entanto, estariam as ações reais alinhadas com essas imponentes declarações?

As contradições na implementação do PUVMP, sua execução frequentemente de forma autoritária e os problemas causados pela pandemia enfrentados pelos trabalhadores informais de jeepney expõem o PUVMP como desalinhado com a transição justa e o objetivo de não deixar ninguém para trás. Em vez disso, os motoristas e operadores de jeepney são deixados para trás em uma transição discriminatória sob o programa de modernização.

10

6. Lutando por uma transição justa dentro do programa de modernização

As exigências e a posição dos grupos de jeepneys que pedem a rejeição total do PUVMP estão suficientemente documentadas (Center for Integrative and Development Studies, 2023; Dimalanta, et al., 2023; IBON Foundation, 2023; Mendoza, 2021). Argumenta-se que o programa de modernização é uma reforma neoliberal que privilegia o capital local e estrangeiro em detrimento dos trabalhadores informais do transporte e do público que utiliza o transporte público. Assim, a eliminação gradual dos jeepneys tradicionais em favor de veículos modernos e elétricos é desnecessária e, em última análise, favorece os grandes capitalistas, enquanto os trabalhadores informais perdem seus meios de subsistência.

As organizações de jeepneys PISTON e MANIBELA exigem o abandono total do PUVMP e a rejeição, e não a extensão, da exigência de consolidação (Relativo, 2023; Tan 2023; Yu, 2023). Do outro lado da barricada estão outras grandes organizações de jeepneys que apoiam o programa de modernização (Laqui, 2024). Entre as posições extremas de rejeição total e apoio total, o grupo Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (NCTU) envolveu-se criticamente com o governo na implementação do PUVMP, com o objetivo de garantir uma transição justa dentro do programa de modernização. A NCTU é membro da

Sentro ng mga Nagkakaisa at Progresibong Manggagawa (SENTRO), afiliada da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e também membro da *Move As One*.²

O engajamento crítico caracteriza as ações de grupos que aceitam a necessidade da modernização dos jeepneys como uma medida para mitigar as mudanças climáticas e o congestionamento do trânsito, mas buscam uma reforma do programa para que os trabalhadores afetados tenham uma transição para melhores condições de trabalho. Em outras palavras, o envolvimento de forma crítica exige a incorporação de uma transição justa na modernização do PUVMP. As táticas da NCTU fornecem um estudo de caso exemplar sobre os constrangimentos e as potencialidades de alcançar uma transição justa dentro do programa de modernização. Existe uma lacuna na literatura sobre a questão do “engajamento crítico” com o processo de modernização. Portanto, essa é a justificativa para este estudo. O que pode ser alcançado e o que não pode ser obtido por meio do engajamento crítico com o programa de modernização buscando uma transição justa para os trabalhadores? Essa é uma questão relevante a ser investigada.

Indiscutivelmente, o engajamento crítico é repleto de dificuldades, dada a concepção e aplicação discriminatórias do PUVMP. No entanto, o ponto de vista da NCTU considera a necessidade real de uma transição na busca pela mitigação climática.

Alinhado com a posição da NCTU está a *Move As One*. Usando a perspectiva da transição justa para o controverso PUVMP, o *Move As One* apoiou o conceito de modernização, mas exigiu firmemente a revisão do PUVMP (Abante et al., 2021).

Para este estudo, os principais informantes foram dois líderes da NCTU: um com base na região metropolitana de Manila e outro na região metropolitana de Cebu, e um representante da *Move As One* cujo pai é operador e motorista de jeepney. As entrevistas foram realizadas pelo Zoom, uma vez que a pesquisa foi conduzida durante a pandemia. Além das entrevistas com informantes e da análise de conteúdo das redes sociais da NCTU, a observação participante foi também utilizada para a condução do estudo. De 2021 a 2022, o autor realizou diversas pesquisas que investigaram o impacto da pandemia, a transição justa, a proteção social e a saúde mental dos trabalhadores informais de jeepney com entrevistados da NCTU. Essa experiência deu ao autor uma valiosa percepção sobre as motivações, percepções e crenças que moldaram a tática de engajamento crítico da NCTU.

Influenciado pela defesa da transição justa tanto da ITF quanto da SENTRO, o NCTU realizou discussões educativas antes da pandemia entre seus líderes e membros, em especial com trabalhadores informais de jeepneys, sobre a necessidade de uma transição justa e sua aplicação concreta nas Filipinas. Isso proporcionou aos líderes e membros do NCTU uma

² “Move as One” é uma coalizão de sindicalistas e advogados. Ver: <https://www.moveasoneph.org/>

preparação sólida para compreender a relação entre mudanças climáticas, trabalho decente, transição justa e o programa de modernização. É com base nesse entendimento que a NCTU forjou sua posição de engajamento crítico com o PUVMP. O grupo buscou mudanças na aplicação e fiscalização do programa para se alinhar com os princípios da transição justa: trabalho decente, diálogo social e proteção social. A NCTU definiu explicitamente sua posição como transição justa para os trabalhadores dentro do esquema de modernização do transporte.

Por sua vez, a *Move As One* concordou com a substituição de jeepneys tradicionais por jipes modernos e sua consolidação em frotas por meio da formação de cooperativas, e não de empresas. O grupo lutou consistentemente pelo aumento do subsídio governamental para os jeepneys modernos para meio milhão. Embora isso possa parecer muito, o *Move As One* afirmou que é, na verdade, mais econômico do que a alternativa do desenvolvimento ferroviário. O grupo destacou que o custo de 400 bilhões PHP para a compra de jeepneys modernos para atender 40 milhões de passageiros se compara favoravelmente ao custo de 360 bilhões PHP do metrô de Manila, que atenderá apenas 400 mil passageiros por dia.

Além disso, a *Move As One* argumentou que a informalidade em geral, e o sistema de limites em particular, priva seriamente os motoristas de jeepney e até mesmo os operadores de proteção social. O sistema de limites promove a concorrência entre os motoristas pelos passageiros e agrava o trânsito. Assim, a mudança da informalidade para a formalidade por meio da implementação de uma transição justa e da contratação de serviços é uma reforma imperativa (Abante et al., 2021).

12

7. Possibilidades de uma transição justa no programa de modernização

A luta conjunta por uma transição justa dentro do programa de modernização proporcionou sinergias entre a *Move As One* e a NCTU. A *Move As One* foi fundamental para fortalecer a capacidade de *lobby* e as propostas políticas da NCTU. A NCTU, junto com outras organizações de base, forneceu ao *Move As One* uma característica de movimento social.

Trabalhando em conjunto, conseguiram conquistar a solidariedade de alguns legisladores para a exigência de transição exigência durante a pandemia. O engajamento crítico proporcionou à NCTU e à *Move As One* vitórias concretas na sua campanha.

Um resultado positivo do engajamento crítico foi o aumento do número de jeepneys tradicionais autorizados a circular em suas rotas, à medida que as restrições foram sendo flexibilizadas no segundo semestre de 2020. Isso foi resultado de diálogo com órgãos governamentais nos níveis municipal, estadual e nacional, por meio de ações de *lobby* junto ao Conselho Regulador e de Concessões de Transporte Terrestre (LTFRB) e ao DOTr.

O *Move as One* reivindicou que uma de suas vitórias foi a duplicação do subsídio governamental para os jeepneys modernos, de 80.000 para 160.000 pesos filipinos (Abante et al., 2021). No período pós-pandemia, o *lobby* aumentaria ainda mais o subsídio para PHP 210.000 e PHP 280.000. No entanto, a *Move As One* continua a defender um subsídio de capital de PHP 500.000.

As sucessivas prorrogações do prazo para a consolidação da frota também foram obtidas através de um diálogo consistente e determinado e de pressão junto à LTFRB e ao DOTr. O prazo original para a consolidação em empresas ou cooperativas era 30 de junho de 2020. Ele foi adiado para 31 de dezembro de 2020, depois para 31 de março de 2021 e assim por diante. Embora os prazos para a consolidação tenham sido prorrogados, a NCTU agiu agressivamente para organizar seus membros em cooperativas, conforme permitido pelo PUVMP. Os cerca de 4.000 membros da NCTU em nove cidades e províncias importantes foram consolidados em 18 cooperativas.

Uma iniciativa muito inovadora da NCTU e da *Move As One* foi a pressão para a transição para a contratação de serviços como o novo padrão no transporte público. A contratação de serviços é o compromisso assumido pelo governo com empresas de ônibus, empresas e cooperativas de jeepneys e associações tradicionais de jeepneys para transportar passageiros gratuitamente. O governo pagou às empresas, cooperativas e associações uma taxa de contrato para fornecer o serviço em determinadas rotas durante certos períodos da pandemia.

A NCTU e a *Move As One* pressionaram com sucesso pela contratação de serviços tendo sido alocados fundos governamentais para um período de dois anos. Em 2020, foram destinados 5,5 bilhões de pesos filipinos para a contratação de serviços e inseridos na segunda ajuda à pandemia, a chamada “Lei Bayanihan 2”. Mas a implementação da contratação de serviços enfrentou muitos problemas, como longos atrasos no pagamento dos operadores e motoristas de jeepney contratados. No final, apenas 2,5 bilhões de pesos filipinos foram gastos. Assim, a *Move as One* e a NCTU decidiram destinar o saldo de 3 bilhões de pesos filipinos para outra rodada de contratação de serviços em 2021. A contratação de serviços se manteve no final de 2021 até que o montante fosse esgotado. Entre os beneficiários da contratação de serviços estavam as cooperativas de jeepneys da NCTU em Cebu. A contratação de serviços proporcionou às cooperativas uma renda segura por um determinado período, o que ajudou a moderar a ansiedade de seus membros em meio às incertezas da pandemia.

Com base nessa experiência, a *Move As One* e a NCTU defenderam que a contratação de serviços passasse do apoio contra a Covid para um regime regular de apoio ao transporte público. A contratação de serviços pode ter resultados positivos para todas as partes interessadas – passageiros, operadores e motoristas de jeepney – no ecossistema de

transporte. Os operadores de jeepney em dificuldades, reunidos em cooperativas, ganham com uma fonte de renda estável como resultado de contratos de serviços governamentais com duração de vários anos. Os motoristas informais de jeepney passam a trabalhar formalmente como funcionários de cooperativas e desfrutam da proteção oferecida pelas relações de trabalho formais, como direitos e normas trabalhistas. Por fim, os passageiros se beneficiam de um sistema de transporte confiável e seguro.

8. Limites do engajamento crítico para a reforma do PUVMP

Apesar dessas vitórias em vários aspectos da reforma do PUVMP, a NCTU e a *Move As One* enfrentaram dificuldades para alcançar suas outras demandas diante da intransigência do governo e também dos desafios de conduzir a transição para cooperativas de jeepneys.

A proibição dos jeepneys tradicionais de operarem durante os *lockdowns* da Covid foi criticada pela NCTU e pela *Move As One* como discriminatória. Entre suas reivindicações iniciais estava a operação dos jeepneys tradicionais à medida que os *lockdowns* da pandemia fossem sendo flexibilizados. Eles argumentaram que o *design* aberto dos jeepneys tradicionais permitia maior segurança, ao mesmo tempo que proporcionava sustento aos trabalhadores informais do transporte – os mais afetados economicamente pela quarentena da pandemia. Assim como muitas outras propostas razoáveis feitas por organizações de base e especialistas independentes durante a pandemia, essa demanda foi ignorada (Pazzibugan, 2020).

Embora a consolidação em cooperativas significasse que os operadores de jeepneys poderiam continuar com seu sustento, esse foi apenas o primeiro de muitos obstáculos que eles tiveram que superar. De acordo com a NCTU (2024), mais da metade dos operadores de jeepneys que se consolidaram não tiveram aprovação para financiamento para a compra de jeepneys modernos. Um grande obstáculo foi a ausência de Planos Locais de Rotas de Transporte Público (LPTRP), que era um requisito dos bancos para a aprovação de empréstimos para o programa de modernização. Em julho de 2024, apenas um quarto dos LPTRPs havia sido concluído (Yu, 2024c). A formulação do LPTRP é de responsabilidade das unidades do governo local e é um gargalo frequente no PUVMP. “Certificados alternativos” foram aceitos pelos bancos em vez da exigência do LPTRP – como resultado do *lobby* das cooperativas –, mas mesmo isso enfrentou impasses na burocracia.

Além da exigência de aumentar o subsídio para os jeepneys modernos para 500.000 pesos filipinos e de um programa permanente de contratação de serviços, que continuam por satisfazer, a NCTU (2024) também apelou ao governo para que desenvolvesse a infraestrutura para o fabrico e manutenção de jeepneys e veículos elétricos. A falta de

instalações para estações de carregamento persiste e representa um obstáculo crucial ao funcionamento dos jeepneys elétricos modernos.

Em uma declaração, a NCTU (2024, parágrafo 4) resumiu essas questões com um apelo: “[...] aqueles que cumpriram o programa estão enfrentando tantas dificuldades em sua implementação? Acreditamos firmemente que a LTFRB e o DOTr devem implementar políticas e respostas sólidas para enfrentar esses desafios.”

Por fim, a transformação das associações convencionais em cooperativas apresentou uma série de problemas para a NCTU. Em uma cooperativa, os motoristas de jeepney seriam contratados como trabalhadores com contratos formais. Para a NCTU, a mudança do trabalho informal para o formal era um dos principais objetivos normativos da transição justa dentro do programa de modernização, além da mitigação das mudanças climáticas.

As associações tradicionais são compostas por operadores e motoristas de jeepney. Os membros da NCTU que eram operadores passaram a ser membros da cooperativa. No entanto, foi muito difícil para as cooperativas recrutar motoristas de jeepney como membros. Eles preferiram permanecer apenas como funcionários contratados e não se inscrever como membros da cooperativa, apesar da insistência da NCTU.

Outra barreira que a NCTU teve de superar foi garantir que as cooperativas fossem capazes de gerir frotas de jeepneys. Assim, a NCTU formulou programas de capacitação e formação para os seus líderes. A orientação e a formação sobre os princípios cooperativos, a gestão financeira e o desenvolvimento organizacional constavam das atividades da NCTU. Enquanto o governo continuava a impor prazos, os grupos de jeepneys foram, em grande parte, deixados por sua conta no processo de constituição de cooperativas.

Os entrevistados da NCTU – embora orgulhosos do sucesso em ajudar a consolidar as associações de jeepneys em cooperativas, e não em empresas – expressaram que alguns operadores são incapazes ou não estão dispostos a participar na consolidação devido à falta de liderança e recursos. O entrevistado da *Move As One* também aludiu a relações interpessoais entre motoristas e operadores de jeepneys como fatores que podem afetar as decisões de consolidação.

Diante dos protestos dos jeepneys das organizações MANIBELA e PISTON contra o prazo iminente de consolidação no final de 2023, a NCTU expressou solidariedade aos colegas motoristas e operadores que permaneceram não consolidados. O grupo levantou a preocupação com o desemprego iminente dos colegas que permaneceram sem consolidação, que, de acordo com a estimativa do Partido Manggagawa (2023), eram cerca de 148.000.

O engajamento crítico com o PUVMP não impediu a NCTU de expressar solidariedade com aqueles que optaram por se opor diretamente à modernização. Porém, a solidariedade simbólica da NCTU não se estendeu à participação concreta nos protestos da PISTON e da MANIBELA. Isso provavelmente se deve, por um lado, às rivalidades históricas entre as organizações de jeepneys. Por outro lado, isso também pode ser devido ao afastamento da NCTU das ações de massa, ditado pelas condições da pandemia, e também ao seu foco na administração de cooperativas de jeepneys. Ainda assim, a NCTU deveria reavaliar seu repertório de táticas, uma vez que as ações de rua, como demonstrado pela campanha de protestos da PISTON e da MANIBELA, que obteve apoio popular, são mais uma vez possíveis nas condições atuais relativamente mais abertas, em contraste com a situação de forte segurança imposta pela pandemia de Covid-19.

Considerações finais

Em publicação nas redes sociais, o presidente da LTFRB declarou (LTFRB, 2023):

Ninguém ficará para trás no Programa de Modernização dos Veículos Públicos de Transporte (PUV) do nosso governo. Nenhum motorista ou operador perderá seu sustento, pois esta não é uma modernização forçada do seu jipe. Nossa única prioridade é a segurança dos nossos passageiros, portanto, se o seu jipe estiver em condições de circular, você está incluído no Programa de Modernização dos Veículos Públicos de Transporte (PUV).

O grupo *Move As One* divulgou sua avaliação do programa de modernização (*Move As One Coalition*, 2024, parágrafo 2):

O PUVMP, na sua forma atual, está fadado ao fracasso porque tenta fazer tudo, em todos os lugares, ao mesmo tempo. Existem lacunas graves na forma como o planejamento e a implementação atuais do PUVMP atendem aos objetivos políticos do programa, bem como ao bem-estar geral do público. O PUVMP precisa colocar a qualidade do serviço de transporte público como seu objetivo político final, garantindo ao mesmo tempo uma transição justa, em que nenhum trabalhador do setor de transportes seja deixado para trás. Na sua forma atual, o programa falha em fazer ambas as coisas.

Como proposta concreta, a *Move As One* sugeriu que o PUVMP fosse testado primeiro em algumas cidades onde as organizações de jeepneys já concordaram com o esquema de modernização, que pode então servir de modelo para o resto do país e para todo o Programa.

Esse contraste gritante entre os objetivos declarados do PUVMP e o modo como foi implementado revela as contradições do programa de modernização. O princípio da transição justa estabelece explicitamente que os trabalhadores não devem ser deixados para trás no processo de mudança em resposta à policrise – mudanças climáticas, automação do trabalho e perturbações econômicas. Na verdade, a premissa da transição justa é que os trabalhadores devem colher os benefícios das mudanças socioeconômicas na forma de melhores condições de trabalho e de vida. Mas a concepção e a aplicação do PUVMP – formulado praticamente sem diálogo social e frequentemente imposto de forma autoritária – mostram que se trata de uma transição discriminatória, com os motoristas e operadores de jeepney sendo sacrificados em seu rastro e arcando com seus custos.

Milhares de operadores e motoristas de jeepney que não participaram da consolidação correm o risco de perder suas licenças individuais e meios de subsistência tradicionais. A próxima fase após a consolidação, a transição dos jeepneys tradicionais restantes para os modernos, prenuncia outra onda de perda de empregos se for feita sem subsídios mais elevados e assistência governamental.

Mesmo aqueles que optaram por participar em cooperativas enfrentam formidáveis problemas, como a falta de apoio e a inércia burocrática. A transição das associações para cooperativas não foi fácil, pois implicou uma alocação de recursos materiais e humanos que as organizações tiveram que desenvolver por conta própria, sem apoio do governo. A lentidão no processamento, por parte dos diversos órgãos governamentais, dos requisitos para as cooperativas que aderiram ao programa contrastou com a insistência das autoridades em prazos rigorosos para a consolidação.

A resistência obstinada de algumas organizações de jeepneys a todo o PUVMP é compreensível. No entanto, a experiência de grupos como o NCTU e a *Move As One* no engajamento crítico com o governo revela o potencial e as limitações da luta por uma transição justa dentro do programa de modernização.

No contexto da pandemia, quando a realização de uma greve convencional era impossível e os protestos em massa eram difíceis de conduzir devido a questões de segurança, o engajamento crítico pareceu ser uma tática adequada em vez da oposição direta. A NCTU e a *Move As One* obtiveram vitórias concretas em seus esforços de *lobby* e diálogo durante e após a pandemia.

Ainda assim, embora o envolvimento de forma crítica da *Move As One* e da NCTU tenha levado a mudanças palpáveis em vários aspectos do PUVMP, outras exigências foram recebidas com intransigência. A organização enfrentou o preconceito do governo contra o diálogo social e a favor de soluções orientadas para o mercado. O projeto e a implementação

do programa de modernização pelo governo foram contra a crença fundamental da NCTU (2024, parágrafo 7) de que “os trabalhadores do transporte devem estar no centro da formulação e implementação do PUVMP”.

A tensão entre os limites e as possibilidades de alcançar uma transição justa dentro de um esquema de modernização discriminatório só pode ser resolvida em uma luta real de paradigmas entre os atores envolvidos. Com o agravamento da crise dos transportes, qualquer chance de reforma dependerá de como esse conflito se irá desenrolar.

Referências

Abante, K., Bendaña, H., Cerna, T., Dayao, D., Fernandez Jr., M., Gascon, R., Mata, J., Siy, R., & Ugay, J. C. (2021). *Just transition, just reform: Move As One position paper on the Public Utility Vehicle Modernization Program (PUVMP) of the Philippines*.

<https://doi.org/10.13140/RG.2.2.15102.10565>

Bautista, P. N., & Moya, R. N. (2023, September 3). Jeepney modernization program: Drivers have a steep price to pay. *PhilStar*.

<https://www.philstar.com/headlines/2023/09/03/2293549/jeepney-modernization-program-drivers-have-steep-price-pay>

Cabrera, R. (2024, August 2). DOTr to go on with PUVMP amid Senate resolution. *PhilStar*.

<https://www.philstar.com/headlines/2024/08/02/2374855/dotr-go-puvmp-amid-senateresolution>

Center for Integrative and Development Studies (2023). Moving forward together: Transport Summit 2023. Proceedings. University of the Philippines.

<https://cids.up.edu.ph/proceeding/sama-sama-arangkada-transport-summit-philippines-proceedings/>

Climate Action Tracker (2020, November 27). Philippines: Current policy projections.

<https://climateactiontracker.org/countries/philippines/2020-11-27/current-policy-projections/>

Dela Cruz, R. C. (2023, December 1). Enough time to modernize jeepneys – DOTr exec.

Philippine News Agency. <https://www.pna.gov.ph/articles/1214719>

Department of Labor and Employment (2017). Department Order No. 180, series of 2017: Implementing rules and regulations of Republic Act No. 10771.

https://www.dole.gov.ph/php_assets/uploads/2017/11/DO-180-17-Implementing-Rules-and-Regulations-of-Republic-Act-No_-10771.pdf

Dimalanta, R., Atienza, J. M., & Samonte, E. (2023). Putting transport workers and commuters first: The route to just transition in public transport modernization. [UP CIDS Policy Brief No. 2023-01], Center for Integrative and Development Studies, University of the Philippines.

<https://cids.up.edu.ph/download/putting-transport-workers-commuters-first-route-transition-public-transport-modernization/>

Fortaleza, W. (2019). Is the Philippines getting green and just? A baseline study on the application of just transition framework in the Philippines. [Resource Paper], Friedrich Ebert Stiftung – Philippine Office.

<https://thecentre.ph/Is%20the%20Philippines%20Getting%20Green%20and%20Just.html>

IBON Foundation (2023). Metro Manila’s transport chaos. [IBON Transport Series No. 1].

<https://www.ibon.org/wp-content/uploads/2024/04/ts1-mmtc.pdf>

International Labour Organization (ILO) (2015). *Guidelines for a just transition towards environmentally sustainable economies and societies for all*.

<https://www.ilo.org/publications/guidelines-just-transition-towards-environmentally-sustainable-economies>

International Labour Organization (ILO) (2017). *Decent work country diagnostics: Philippines 2017*.

<https://www.ilo.org/publications/decent-work-country-diagnostics-philippines-2017>

International Labour Organization (ILO) (2014). *Green jobs mapping study in the Philippines: An overview based on initial desk research*. ILO Regional Office for Asia and the Pacific.

<https://www.ilo.org/publications/green-jobs-mapping-study-philippines>

Just Transition and Equitable Climate Action Resource Center (2021, April 1). Philippines: A whole-of-government approach to creating green jobs. World Resources Institute.

<https://www.wri.org/just-transitions/philippines>

Kaenzig, R., Mettke, C., & Mariano, P. (2019). *Reforming the (semi-)informal minibus system in the Philippines*. German Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety; Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).

https://www.changing-transport.org/wp-content/uploads/2019-11_GIZ_Jeepney-Modernisation_Early-Evaluation_final.pdf

Laqui, I. (2024, January 15). ‘Magnificent 7’ transport groups file intervention to back PUV modernization program. *PhilStar*.

<https://www.philstar.com/headlines/2024/01/15/2326032/magnificent-7-transport-groups-file-intervention-back-puv-modernization-program>

Land Transportation Franchising and Regulatory Board (2023, November 20). Walang maiiwan sa PUV modernization program ng ating pamahalaan. [Facebook post].

<https://www.facebook.com/ltfrb.central.office/posts/walang-maiiwan-sa-puv-modernization-program-ng-ating-pamahalaan-walang-driver-o-/661317939517504/>

Mariano, P. (2018, May 11). Modernizing public transport in the Philippines. *Changing Transport*.

<https://www.changing-transport.org/modernizing-public-transport-in-the-philippines/>

Mendoza, T. C. (2021). Addressing the “blind side” of the government’s jeepney “modernization” program. [UP CIDS Policy Brief No. 2021-02], Center for Integrative and Development Studies, University of the Philippines.

<https://cids.up.edu.ph/publications/discussion-papers/2021-series/2021-02/>

Mettke, C., Guillen, D., & Villaraza, C. (2016). *Transforming public transport in the Philippines: The Jeepney+ NAMA of the Philippine Government*. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). https://www.changing-transport.org/wp-content/uploads/Full_NAMA_Concept_Jeepney_NAMA.pdf

Move As One Coalition (2024, February 2). What's wrong with the PUV modernization program, and how do we move forward? [Facebook post]. <https://www.facebook.com/MoveAsOneCoalition/posts/pfbid02spfb1f4RbA5JoAfpP3KdfKvc5AuRniWTCr2QDf3Ub4XS4Rg25eWguGnPE9DUnC4pl>

National Confederation of Transport Workers Union (NCTU) (2024, January 17). We need a just transition, not a wasted program: NCTU statement on the government's PUV modernization program. [Facebook post]. <https://www.facebook.com/nctu.itf/posts/pfbid02ExzDzdssghfwtLFgarqHgHYwZwqWhfZPtA82Q7T3W5XTxRovGEK131gvzpux5bdal>

Partido Manggagawa (2023, December 28). The reality of jeepney livelihood loss and the myth of new jobs created. <https://partidongmanggagawa2001.blogspot.com/2023/12/the-reality-of-jeepney-livelihood-loss.html>

Pazzibugan, D. (2020, September 30). Crying discrimination, jeepney drivers turn to Supreme Court. *Inquirer.net*. <https://newsinfo.inquirer.net/1341751/crying-discrimination-jeepney-drivers-turn-to-supreme-court>

Pontawe, J., & Napalang, S. G. (2018). Examining the potential significance of industry consolidation and fleet management in implementing the DOTR's PUV modernization program: A case study of 1TEAM. *Philippine Transportation Journal*, 1(2), 47–58. <http://ncts.upd.edu.ph/tssp/wp-content/uploads/2018/08/Pontawe18.pdf>

Ranada, P. (2017, October 17). Duterte to jeepney drivers, operators: Modernize by year-end or get out. *Rappler*. <https://www.rappler.com/nation/duterte-jeepney-drivers-modernize-get-out>

Relativo, J. (2023, December 21). Piston-Manibela 'joint transport strike' to last until December 22. *PhilStar*. <https://www.philstar.com/headlines/2023/12/21/2320471/piston-manibela-joint-transport-strike-last-until-december-22>

Senate of the Philippines (2024, July 30). Resolution No. 1096. <https://legacy.senate.gov.ph/lisdata/4440840352!.pdf>

Taguines, A. (2024, June 4). LTFRB to consider proposal to let unconsolidated jeepneys keep operating. *ABS-CBN News*. <https://news.abs-cbn.com/news/2024/6/4/ltfrb-to-consider-proposal-to-let-unconsolidated-jeepneys-keep-operating-2027>

Tan, M. (2023, December 7). PISTON urges LTFRB to junk franchise consolidation. *ABS-CBN News*. <https://news.abs-cbn.com/news/multimedia/photo/12/07/23/ltfrb-urged-to-junk-puv-franchise-consolidation>

Tiu Jr., M.T. (2021). *The climate change and human rights conundrum: Exploring intersections, tensions, and strategies through the case of vulnerable Filipinos in the road transportation sector*. Institute of Human Rights, University of the Philippines Law Center.

UN Climate Change (2023, April 12). Leaving no one behind in the transition towards a low-carbon economy. *UN Climate Change News*. <https://unfccc.int/documents/624596>
<https://unfccc.int/news/leaving-no-one-behind-in-the-transition-towards-a-low-carbon-economy>

United Nations Environment Programme (UNEP), & Institute of Global Environmental Strategies (IGES). (2017). *Planning and implementation of integrated solid waste management strategies at local level: the case of Cebu City*. <https://www.ccacoalition.org/resources/case-study-cebu-philippines-ccet>

Velasco, B. (2023, December 17). Mental health issues among jeepney operators and drivers. *Rappler*. <https://www.rappler.com/voices/ispeak/opinion-mental-health-issues-among-jeepneyoperators-drivers/>

Velasco, B. (2024). Constraints and potentials for just transition in the jeepney modernization program. *Philippine Journal of Social Development*, 17(1), 77–102. <https://cswcd.upd.edu.ph/knowledge-hub/philippine-journal-of-social-development/philippine-journal-of-social-development-2024-volume-17-issue-1/>

Yu, L. S. (2023, July 14). FAST FACTS: What’s behind the planned 3-day transport strike during SONA? *Rappler*. <https://www.rappler.com/business/fast-facts-why-three-day-transport-strike-sona-july-24/>

Yu, L. S. (2024a, January 19). Metro Manila has world’s worst metro area traffic in 2023. What can we learn? *Rappler*. <https://www.rappler.com/business/manila-world-worst-metro-area-traffic-2023/>

Yu, L. S. (2024b, January 31). Merely an extension: Unconsolidated jeepneys can only operate until April 30. *Rappler*. <https://www.rappler.com/business/unconsolidated-jeepneys-can-only-operate-until-april-30-2024/>

Yu, L. S. (2024c, July 1). Marcos put his foot down on jeepney consolidation. Was it a success, and what’s next? *Rappler*. <https://www.rappler.com/business/marcos-jeepney-consolidation-successful-what-next/>

Recebido em 02 de agosto de 2025.

Aprovado em 30 de setembro de 2025.