

EL TRANSPORTE INFORMAL DE PASAJEROS DESPUES DEL COVID-19

GUÍA SINDICAL PARA UNA
FORMALIZACIÓN ENCABEZADA
POR LOS TRABAJADORES
Y LAS TRABAJADORAS



NUESTRO
TRANSPORTE
PÚBLICO

ÍNDICE

| | |
|--|-----------|
| Introducción | 3 |
| Repercusiones del COVID-19 para los trabajadores y las trabajadoras informales del transporte | 4 |
| Repercusiones del COVID-19 en la industria del transporte informal | 5 |
| Medidas adoptadas para apoyar a los trabajadores y las trabajadoras informales del transporte | 6 |
| Trabajadores y trabajadoras del transporte público..... | 6 |
| Juventud trabajadora | 6 |
| Mujeres trabajadoras..... | 6 |
| Saneamiento..... | 8 |
| Medidas del Gobierno/empleador..... | 8 |
| Respuestas de los sindicatos | 9 |
| Ayudas de emergencia..... | 9 |
| Campañas..... | 9 |
| Respuesta de las instituciones financieras internacionales | 10 |
| Aumento de los préstamos | 10 |
| Respuesta durante y después de la crisis: desafíos y oportunidades | 11 |
| El COVID-19 expone un sistema fallido | 11 |
| automóviles de propiedad privada | 11 |
| Una oportunidad para la formalización encabezada por los trabajadores y las trabajadoras..... | 12 |
| El Banco Mundial | 12 |
| La "terapia de choque" de los Gobiernos..... | 12 |
| Reformas propuestas | 14 |
| Nuevas instituciones de transporte | 14 |
| Renovación de la flota..... | 14 |
| Sin dinero en efectivo | 15 |
| Formalización de las operaciones | 17 |
| Regulación de los mototaxis..... | 18 |
| ¿Cuál es nuestra estrategia? | 20 |
| Formalización encabezada por los trabajadores y las trabajadoras | 20 |
| Nuestra agenda | 21 |
| Materializar el derecho a la negociación colectiva..... | 21 |
| Comprender la economía del transporte informal | 22 |
| Una reforma desde abajo..... | 22 |
| Otros recursos | 25 |

INTRODUCCIÓN

CONTEXTO

El COVID-19 ya ha infligido un profundo impacto económico y sanitario en la vida de millones de trabajadores y trabajadoras del transporte informal. La crisis, que muestra pocos signos de remitir, afectó particularmente a los trabajadores y las trabajadoras de la economía informal del Sur Global, debido a que carecen de programas de protección de ingresos o redes de seguridad social.

Como todas las crisis, esta afecta con especial crudeza a las personas más vulnerables de la fuerza laboral. De ahí que las mujeres estén padeciendo sus efectos desproporcionadamente —debido a su sobrerrepresentación en los empleos más precarios y expuestos— y que los jóvenes —que en gran medida dependen del empleo informal para trabajar— enfrenten un futuro incierto.

Los trabajadores y las trabajadoras del transporte informal se han visto obligados a enfrentarse al imposible dilema de trabajar en condiciones peligrosas o perder sus ingresos, mientras sobre la propia industria pende la amenaza de la quiebra, debido a la drástica disminución de la demanda. La pandemia ha demostrado el papel fundamental de los trabajadores y las trabajadoras del transporte informal en la prestación de la mayoría de los servicios de transporte urbano en muchas de las ciudades del mundo.



Trabajadora de matatu en Nairobi

DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES

A corto plazo, el reto que enfrentan los trabajadores y las trabajadoras informales del transporte es conseguir mantener su medio de sustento sin dejar de proteger su salud.

A medio y largo plazo, el reto consiste en conseguir que los procesos de reforma y formalización —que de manera apremiante necesita nuestra industria, como ha dejado más que patente esta crisis— cuenten con la participación y el liderazgo de quienes mejor la conocen: nosotros, los trabajadores y las trabajadoras del transporte informal.

Es cierto que se trata de retos considerables pero, al mismo tiempo, ofrecen a los sindicatos la oportunidad de movilizar a los trabajadores y las trabajadoras informales del transporte con el objetivo de:

- garantizar una transición justa para los trabajadores informales, a través de un proceso de **formalización encabezado por los trabajadores y las trabajadoras**
- desarrollar sistemas de **transporte público de calidad** que proporcionen servicios asequibles a los pasajeros y trabajo decente a los trabajadores y las trabajadoras del transporte
- construir una "**nueva normalidad con igualdad de género**", en la que se protejan los derechos de las trabajadoras del transporte y se logre la igualdad entre los hombres y las mujeres en la industria del transporte

Si bien los Gobiernos y las organizaciones internacionales hablan de "reconstruir mejor" después del COVID-19, muchos de ellos se están limitando a volver a las políticas de privatización y austeridad —que han resultado fallidas en el pasado—, y a ignorar las voces e intereses de los trabajadores.

Para las mujeres implica volver a estar sobrerrepresentadas en los empleos precarios, infrarepresentadas en los cargos de liderazgo y decisorios, expuestas de manera inaceptable a la violencia en el trabajo y en el hogar y sufriendo la indignidad de la falta de saneamiento.

No podemos aceptar un regreso a la "anterior normalidad". Por ello, la presente guía pretende ayudar a los sindicatos a responder a los problemas inmediatos que la pandemia ocasiona, pero también a lanzar nuevas campañas encaminadas a configurar un transporte urbano que esté al servicio de los intereses de los trabajadores, los pasajeros y las comunidades una vez superada la crisis.

REPERCUSIONES DEL COVID-19 PARA LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS INFORMALES DEL TRANSPORTE

La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto devastador en muchos millones de trabajadores y trabajadoras informales del transporte de todo el mundo. En muchos países, el transporte público se paralizó de hecho y sus trabajadores quedaron sin apenas o ningún ingreso. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) estima que, en el primer mes de la crisis, los ingresos de los trabajadores informales disminuyeron en un 60 % en todo el mundo. En África y América Latina, donde el impacto económico de las medidas de confinamiento fue particularmente agudo, la OIT estima que los ingresos disminuyeron el 81 %¹.

“TE DAS CUENTA DE QUE QUIENES VIVEN DE LA ECONOMÍA INFORMAL EN KENIA, Y EN MUCHAS PARTES DE ÁFRICA ORIENTAL, VIVEN AL DÍA... Y QUE RESTRINGIRLES LA MOVILIDAD SIGNIFICA DEJARLES SIN FORMA DE GANARSE EL PAN. SU MEDIO DE SUSTENTO HA SIDO DESTRUIDO Y AL FINAL DEL DÍA NO TIENEN NADA QUE COMER”.

Dan Mihadi, secretario general del Sindicato de Trabajadores del Transporte y Afines, Kenia

En los países que reanudaron los servicios de transporte, las tripulaciones de los vehículos están particularmente expuestas a la infección, debido a que su trabajo les obliga a estar de cara al público. Las carencias en las normas de salud y seguridad y de equipos de protección personal (EPP) han agravado con frecuencia estos riesgos.

La mayoría de los trabajadores y las trabajadoras del transporte informal carecen de planes de protección de sus ingresos, por lo que se enfrentan al dilema imposible de trabajar en condiciones peligrosas o de perder sus ingresos por completo. Como señala la OIT:

“‘MORIR DE HAMBRE O POR EL VIRUS’ ES EL DILEMA DEMASIADO REAL AL QUE SE ENFRENTAN MUCHOS TRABAJADORES Y TRABAJADORAS DE LA ECONOMÍA INFORMAL”.

OIT. 2020. Nota informativa: La crisis de COVID-19 y la economía informal, p. 1

Como todas las crisis, esta afecta con especialidad a las personas más vulnerables de la fuerza laboral. En este sentido, las mujeres se han visto especialmente afectadas por la pandemia, ya que son las que ocupan los empleos más precarios y expuestos, además de soportar la carga adicional de las responsabilidades de cuidado no remuneradas, que a menudo incluyen la necesidad de proporcionar alimento a sus familias, incluso cuando no tienen ingresos.

“LOS TRABAJADORES Y TRABAJADORAS INFORMALES TEMEN MÁS MORIR DE HAMBRE QUE CONTRAER EL VIRUS. LAS MUJERES TIENEN ADEMÁS LA TAREA DE PONER COMIDA SOBRE LA MESA Y SON LAS ÚLTIMAS EN COMER, DESPUÉS DE SUS MARIDOS Y DE SUS HIJOS”.

Geeta, defensora de las mujeres, NETWON, Nepal

Los jóvenes trabajadores y trabajadoras (de 15 a 24 años de edad) también son especialmente vulnerables, dada su dependencia de la economía informal para trabajar. Los datos apuntan a que el 84,4 % de los trabajadores jóvenes de los países en desarrollo trabajan en la economía informal, cifra que aumenta al 94,9 % en África².

“AL ORDENAR LA SUSPENSIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DE LOS JEEPNEYS, EL GOBIERNO FILIPINO PROVOCÓ LA PÉRDIDA DE LOS INGRESOS DE LOS JÓVENES TRABAJADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO. LA MEDIDA AFECTÓ REALMENTE A LOS JÓVENES TRABAJADORES DE NUESTRO SECTOR PORQUE LA MAYORÍA DEPENDÍA DE LOS INGRESOS DIARIOS DE LOS JEEPNEYS PARA CUBRIR LAS NECESIDADES DE SUS FAMILIAS”.

Giovanni, coordinador nacional de la juventud, NCTU, Filipinas

1 OIT (2020d: 1-2)

2 OIT (2018: 25)

REPERCUSIONES DEL COVID-19 EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE INFORMAL

Las empresas de transporte público se han visto obligadas a reducir significativamente el número de pasajeros de sus vehículos con objeto de garantizar el distanciamiento social. Ello ha provocado una reducción drástica de sus ingresos tarifarios. Paralelamente ha disminuido la demanda por parte de los pasajeros, y se prevé que por el momento permanecerá por debajo de los niveles previos al COVID-19.

Para la industria del transporte informal, que depende completamente de las tarifas de los pasajeros para mantenerse en funcionamiento, las consecuencias del COVID-19 son catastróficas. Muchos operadores se encuentran ya al borde de la quiebra. Sin embargo, los más afectados son los trabajadores y las trabajadoras del transporte informal, no los propietarios de los vehículos:

“ EL COVID-19 EXACERBA LA VULNERABILIDAD DEL PERSONAL DEL SECTOR DEL TRANSPORTE, EN PARTICULAR LA DE LOS CHOFERES Y REVISORES DE MINIBUSES DEL SISTEMA DE PARATRÁNSITO. POR REGLA GENERAL, LOS PROPIETARIOS DE MINIBUSES INFORMALES NO ABSORBEN LOS RIESGOS DE LA DEMANDA NI TIENEN COSTOS FIJOS SIGNIFICATIVOS; SON LOS CONDUCTORES

Y LOS REVISORES DE MINIBUSES QUIENES SUELEN ASUMIR LOS RIESGOS DE LA CAÍDA EN PICADO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE”.

Banco Mundial/Programa de Políticas de Transporte en África (SSATP). 2020. Urban Mobility and COVID-19 in Africa, p. 4

En Sudáfrica, los propietarios obligaron al Gobierno a eliminar los requisitos necesarios para mantener la distancia de seguridad, para poder seguir obteniendo beneficios con sus vehículos. En lugar de funcionar al 50 % de la capacidad total de pasajeros del vehículo, como ocurrió al principio de la crisis de COVID-19, se ha autorizado ahora a los minibuses a funcionar con una ocupación del 100 %, mientras que a los taxis de larga distancia solo se les permite un 70 %.³

Esta reversión de las restricciones de seguridad pone en peligro las vidas del personal del transporte y de los pasajeros y demuestra que en la industria del transporte informal, una vez más, son los trabajadores los que asumen los mayores riesgos —tanto en lo que respecta a sus medios de vida como a su salud—.

Lo irónico de la situación actual es que, mientras en muchos lugares las empresas de transporte informal se encuentran al borde de la quiebra y sus trabajadores ante la perspectiva del desempleo, jamás había quedado tan patente la importancia de este sector y sus trabajadores para mantener las ciudades en movimiento y prestar servicios a otros trabajadores y trabajadoras esenciales.



Conductor de tempo en Katmandú

MEDIDAS ADOPTADAS PARA APOYAR A LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS INFORMALES DEL TRANSPORTE

Dados los efectos devastadores del COVID-19 para los trabajadores y las trabajadoras del transporte informal es necesario que Gobiernos y empleadores adopten medidas inmediatas.

TRABAJADORES Y TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Haciéndose eco de los llamamientos de los sindicatos afiliados, incluidos los que representan a trabajadores de la economía informal, la ITF publicó una **carta mundial de reivindicaciones**⁴ en la que insta a proteger del COVID-19 a todos los trabajadores y las trabajadoras del transporte público, independientemente de su ocupación y situación profesional, e incluidos los trabajadores de la economía informal y migrantes.

En la carta se pide que los trabajadores y trabajadoras del transporte público dispongan de inmediato de:

- equipos de protección individual adecuados y apropiados
- condiciones laborales que minimicen la transmisión y faciliten el distanciamiento social
- acceso a medidas de salud que protejan a las personas vulnerables y enfermas
- reconocimiento del papel fundamental de los trabajadores y las trabajadoras del transporte público
- información e informes periódicos sobre los riesgos en el lugar de trabajo y para la salud de la fuerza laboral
- los derechos sindicales

JUVENTUD TRABAJADORA

Los jóvenes trabajadores y trabajadoras del transporte de la ITF se hicieron eco de estas reivindicaciones mundiales y reclamaron una intervención urgente que responda a sus necesidades. Pusieron de relieve las graves repercusiones económicas de la pandemia para la juventud y reclamaron la **participación activa de los trabajadores y las trabajadoras jóvenes en los procesos decisivos** relativos a las intervenciones durante y después del COVID-19.⁵

4 ITF. 2020. *Proteger a los trabajadores y las trabajadoras del transporte público del COVID-19* (Carta Mundial de Reivindicaciones)

5 ITF. 2020. *Juventud trabajadora y el COVID-19*

MUJERES TRABAJADORAS

La ITF también ha puesto de relieve las repercusiones específicas y adicionales que tiene el COVID-19 para las trabajadoras del transporte. La representación excesiva de las mujeres en los empleos más precarios de la industria del transporte, combinada con las tareas de cuidados que la sociedad les asigna, propicia que la pandemia exacerbe las desigualdades de género ya existentes. La ITF publicó un conjunto de **nueve reivindicaciones clave para las trabajadoras del transporte**⁶ dirigidas a los empleadores, Gobiernos e inversores para la respuesta al COVID-19 y la recuperación pospandemia:

1. Presencia de mujeres en todos los órganos de decisión
2. Protección de ingresos y social
3. Acceso a servicios de saneamiento y a equipos de protección individual adecuados
4. Estabilidad laboral
5. Anteponer el cuidado de las personas a los beneficios
6. Poner fin a la violencia y el acoso contra las mujeres
7. Nuevas tecnologías para beneficiar a las trabajadoras
8. Evaluaciones de impacto de género
9. Estímulos económicos que tengan en cuenta la dimensión de género



ACCESO A SERVICIOS DE SANEAMIENTO Y A EPP ADECUADOS

#IgualdadDeGéneroNuevaNormalidad

6 ITF. 2020. *Los derechos de las trabajadoras del transporte y el COVID-19*

PROTEGER A LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL COVID-19

#SOMOSITF #OURPUBLICTRANSPORT

| | | |
|--|--|--|
|  <p>desinfectante de manos</p> <p>mascarillas y guantes</p> <p>indumentaria de protección</p> <h2>1.</h2> <p>Equipos de protección individual adecuados y apropiados</p> |  <p>pruebas de detección de COVID-19 gratis</p> <p>limpieza regular de los vehículos</p> <p>pagos sin dinero en efectivo</p> <p>normas de distanciamiento para pasajeros y conductores</p> <h2>2.</h2> <p>Condiciones laborales que minimicen la transmisión y faciliten el distanciamiento social</p> |  <p>protecciones salariales y laborales</p> <p>licencia retribuida e indemnizaciones</p> <p>cobertura de atención sanitaria, incluida la atención a la salud mental</p> <h2>3.</h2> <p>Acceso a medidas de salud que protejan a las personas vulnerables y enfermas</p> |
|  <p>trabajadores clave</p> <p>aumento del plus de peligrosidad o de los ingresos</p> <p>Indemnización en caso de muerte, lesión o enfermedad</p> <h2>4.</h2> <p>Reconocimiento del papel fundamental del personal del transporte público</p> |  <p>tasas de auto-aislamiento, infección y mortalidad</p> <p>comunicación rápida de información y capacitación adecuada</p> <p>inmunidad para la persona denunciante</p> <h2>5.</h2> <p>Información e informes periódicos sobre los riesgos en el trabajo y la salud de la fuerza laboral</p> |  <p>consulta y participación en el diseño de las medidas de salud y seguridad</p> <p>representación de todos los trabajadores y trabajadoras</p> <h2>6.</h2> <p>Derechos sindicales</p> |

El personal del transporte público debe trabajar con la adecuada protección para poder realizar su trabajo crítico. Ningún trabajador o trabajadora debería correr riesgos excesivos o morir en el desempeño de su trabajo. Estas reivindicaciones deben aplicarse a todo el personal del transporte público independientemente de su puesto de trabajo, situación laboral, género, etnia, raza o situación migratoria.



SANEAMIENTO

La propagación del COVID-19 exige una acción urgente e inmediata en materia de **saneamiento**. Millones de trabajadores y trabajadoras informales de la industria del transporte carecen de un entorno laboral seguro y saludable, un derecho humano fundamental que incluye el descanso adecuado, el saneamiento y la seguridad personal.

Las trabajadoras tienen problemas de salud y seguridad específicos —derivados de su necesidad de hacer uso de unas instalaciones sanitarias apropiadas, seguras y limpias—. Es preciso abordar con urgencia la falta de acceso de las trabajadoras a instalaciones sanitarias, ya que esto también está creando barreras que obstaculizan su incorporación laboral al sector.

Con el fin de apoyar a los sindicatos en su lucha por el acceso a unos servicios de aseo adecuados durante la pandemia de COVID-19, la ITF ha elaborado una guía para negociadores sindicales⁷, basada en los principios establecidos en la *Carta de la ITF por el derecho al saneamiento de los trabajadores y las trabajadoras del transporte: ¡Ir al baño es un derecho humano!* Pronto estará disponible un kit informativo para apoyar a los sindicatos en la aplicación de la carta.

MEDIDAS DEL GOBIERNO/EMPLEADOR

Según los sindicatos afiliados a la ITF en África, la aplicación de medidas de protección contra el COVID-19 en el transporte público varía de una ciudad a otra.

La mayoría de las ciudades obliga a usar mascarillas en los servicios de paratransito, entre otras medidas preventivas, como la limitación del número máximo de pasajeros por minibús o taxi compartido, la limpieza de las estaciones y vehículos o la obligación de lavarse las manos antes de subir a bordo.

En algunas ciudades, los sindicatos y asociaciones han podido reivindicar ayudas de emergencia para los trabajadores y trabajadoras del transporte informal. En Ghana, por ejemplo, las autoridades de Kumasi están estableciendo fondos procedentes del Gobierno nacional en forma de paquetes de estímulo para apoyar a las asociaciones profesionales y de transporte.

En muchas ciudades, como Dakar (Senegal), Abidján (Costa de Marfil), Addis Abeba (Etiopía) y Lusaka (Zambia), las autoridades están proporcionando compensaciones económicas para apoyar al sector formal de autobuses o a las empresas estatales de transporte público. En Harare (Zimbabue) se reclama apoyo directo mientras persista la pandemia con la aplicación de medidas como la prórroga de la validez de las licencias y permisos y un período de gracia para la

aplicación de multas por infracciones de tráfico.

Si bien muchos Gobiernos están adoptando al menos algunas medidas para apoyar temporalmente a los trabajadores y las trabajadoras informales del transporte, es evidente que pocos llegan a cumplir las reivindicaciones de la ITF. Si no se protege y apoya adecuadamente al transporte informal, miles de trabajadores y trabajadoras caerán enfermos sin tener acceso inmediato a atención sanitaria y muchos más caerán en la pobreza.

Además, apenas hay ciudades que estén aplicando una estrategia o medidas claras para la recuperación del transporte urbano después de la crisis. Las respuestas se han centrado sobre todo en medidas a corto plazo para mantener la seguridad del transporte, y no en las oportunidades a medio y largo plazo para garantizar la recuperación del transporte público.

“ AUNQUE ESTÁ EN RIESGO LA CAPACIDAD DE MANTENER LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ESENCIALES QUE PERMITEN A MILLONES DE PERSONAS LLEGAR A SUS PUESTOS DE TRABAJO, Y CON ELLA EL SUSTENTO DE MILES DE TRABAJADORES Y TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE, LA MAYORÍA DE LOS GOBIERNOS DE ÁFRICA AÚN NO SE HAN MOVILIZADO NI RESCATADO EL SECTOR”.

Banco Mundial/SSATP. 2020. Urban Mobility and COVID-19 in Africa, p. 5

La incapacidad de los Gobiernos para abordar los problemas a corto y a largo plazo que enfrenta la industria del transporte público es un asunto clave para los sindicatos. En los lugares donde tienen miembros que trabajan en el transporte informal o se alían con asociaciones de la economía informal, los sindicatos están en una posición única para crear y facilitar plataformas de negociación con las autoridades y, cuando proceda, asumir un papel activo en la transferencia de subvenciones directamente a la fuerza laboral.

En algunas ciudades, los sindicatos y las asociaciones están redescubriendo una de las funciones más básicas del movimiento sindical: la ayuda mutua y el apoyo cooperativo entre los trabajadores y trabajadoras durante las crisis. Históricamente, en muchos casos, este fue el origen del movimiento sindical.

Allí donde el Estado no puede o no quiere proporcionar una protección social básica a los trabajadores, son estos mismos quienes tienen que organizarse para ayudarse mutuamente a través de, por ejemplo: cooperativas de ahorro y crédito (SACCO), fondos de bienestar voluntario respaldados por los sindicatos o los grupos informales de ayuda mutua.

⁷ ITF. 2020. *El COVID-19 y el acceso a instalaciones sanitarias para los trabajadores y trabajadoras del transporte*



Ayuda de emergencia proporcionada por NETWON en Nepal

RESPUESTAS DE LOS SINDICATOS

AYUDAS DE EMERGENCIA

En muchos países se ordenó el cierre de todos los transportes públicos y los trabajadores atravesaron enormes dificultades debido a la escasez de alimentos. Los Gobiernos no prestaron apoyo, por lo que los sindicatos y las asociaciones de trabajadores se movilizaron para proporcionar ayuda de emergencia inmediata.

En **Nepal**, por ejemplo, la **Asociación de Trabajadores del Transporte de Nepal (NETWON)** movilizó toda su red de secciones sindicales para distribuir a sus miembros, en todo el país, alimentos y EPP. También negoció con los empleadores la realización de pruebas de COVID gratuitas en algunos lugares de trabajo. Una sección de NETWON, cerca de la frontera con la India, suministró alimentos a trabajadores migrantes indios que no podían retornar a sus hogares.

En **Kenia**, el **Sindicato de Operadores de Transporte Público (PUTON)** ayudó a los conductores ofreciéndoles préstamos en efectivo y ayudándoles con gastos de hospitalización con cargo a su fondo social, al que los miembros contribuyen regularmente.

El Sindicato Nacional de Gente de Mar de Sri Lanka (NUSS) distribuyó kits de alimentos a más de cien taxistas y conductores de autorickshaw que operan mediante aplicaciones.

CAMPAÑAS

Muchos sindicatos también han salido a la calle para reclamar ayudas para los trabajadores y trabajadoras informales.

El sindicato de transporte SNTT, de Colombia, lideró una importante movilización por las calles de Bogotá reivindicando la continuidad de los servicios de los más de 4000 autobuses informales (busetas y colectivos). El sindicato tenía fundadas sospechas de que las autoridades estaban aprovechando la pandemia para retirar los buses de la ciudad y establecer un monopolio para TransMilenio, el sistema de buses de tránsito rápido.

La **Confederación Nacional de Sindicatos del Transporte (NCTU) de Filipinas** reclamó al Gobierno un ingreso básico mientras durara el confinamiento, para ayudar a más de un millón de choferes y operadores informales de jeepneys, buses, taxis y triciclos a superar las adversidades.

En **Dakar (Senegal)**, los trabajadores informales del transporte se declararon en huelga en protesta contra la reducción del número de pasajeros en los vehículos impuesta por el Gobierno. Reivindicaron una reducción de los precios de los combustibles y de los pagos a los propietarios [véase la pág. 11].

En la **India**, donde se suspendieron todos los servicios de taxi, incluidos los basados en aplicaciones, la **Federación India de Trabajadores del Transporte basados en Aplicaciones (IFAT)** presionó al Gobierno y logró estableciera una moratoria del reembolso de los préstamos de los taxistas que trabajan para las plataformas Ola y Uber.

En un gesto de solidaridad, **los sindicatos ferroviarios indios AIRF y NFIR** proporcionaron a los conductores de la **IFAT** kits de alimentos y transferencias de efectivo para apoyarlos durante este período.

RESPUESTA DE LAS INSTITUCIONES FINANCIERAS INTERNACIONALES

AUMENTO DE LOS PRÉSTAMOS

Si bien los países ricos están gastando cantidades de dinero sin precedentes en medidas para proteger los ingresos de los trabajadores y apoyar sus economías, muchos países del Sur Global están limitados por su relativa falta de recursos financieros.

Instituciones como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional (FMI) han aumentado la financiación disponible para los países que se enfrentan al COVID-19.

En marzo de 2020, el Grupo del Banco Mundial anunció un paquete de 14000 millones de dólares de financiación urgente para ayudar a los países y las empresas a responder a la crisis, junto con 160 000 millones de dólares que se les destinarán en los próximos 15 meses. El FMI aumentó sus préstamos y suavizó las restricciones al límite de endeudamiento de los países.

Si bien se necesita dinero con urgencia, no puede olvidarse que muchos de los factores que han hecho que los países sean tan vulnerables a la pandemia —como la deplorable insuficiencia de fondos de los sistemas sanitarios y de protección social general— son, al menos en parte, el resultado de las reformas políticas neoliberales impuestas a los países precisamente por el Banco Mundial y el FMI a lo largo de las últimas décadas, y las abrumadoras deudas que los países pobres tienen con los acreedores internacionales.

El Banco Mundial también se ha opuesto históricamente a la inversión pública en el transporte urbano y ha sido un defensor de la prestación de servicios de transporte informal —a pesar de las pésimas y peligrosas condiciones laborales que conlleva— hasta que a principios de la década de 2000 cambió su retórica para apoyar los proyectos de infraestructura privatizada como el BRT.

¿"RECONSTRUIR MEJOR"?

Al igual que muchos otros, el Banco Mundial afirma que apuesta por "reconstruir mejor" después de la pandemia.

Sin embargo, en lugar de apoyar las soluciones públicas a esta crisis, la mayoría de los paquetes ayudas de emergencia del Banco Mundial se están asignando al sector privado y alrededor del 50 % de las empresas beneficiarias "son propiedad mayoritaria de empresas multinacionales o son conglomerados internacionales⁸.

El análisis de los préstamos del FMI y el Banco Mundial durante la crisis de COVID-19 revela que continúan apoyando las políticas de austeridad y privatización, que han resultado fallidas en el pasado y que históricamente han socavado los medios de vida de los trabajadores y la igualdad de género.

Junto con los demás sindicatos mundiales, la ITF reclama una revisión radical de los préstamos de las instituciones financieras internacionales (IFI) e instan al FMI y al Banco Mundial a "apoyar la recuperación a través de la inversión pública en empleos de calidad y no en una austeridad más perjudicial".

“ LAS AYUDAS DE EMERGENCIA DE LAS INSTITUCIONES FINANCIERAS INTERNACIONALES HAN SIDO IMPORTANTES PARA HACER FRENTE A LAS NECESIDADES SANITARIAS, LA DESTRUCCIÓN MASIVA DE EMPLEOS Y EL AUMENTO DE LA POBREZA. SIN EMBARGO, RESULTA ALARMANTE QUE, A MEDIO PLAZO, EL FMI ESTÉ ACONSEJANDO LAS MISMAS POLÍTICAS DE AUSTERIDAD QUE PROVOCARON MUCHAS DE LAS VULNERABILIDADES QUE LA PANDEMIA HA EXACERBADO”.

CSI. 2020. Declaración de la Agrupación Global Unions a las Reuniones Anuales del FMI y del Banco Mundial

RESPUESTA DURANTE Y DESPUÉS DE LA CRISIS: DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES

EL COVID-19 EXPONE UN SISTEMA FALLIDO

“ LA CRISIS DE COVID-19 PONE DE MANIFIESTO UNA VEZ MÁS LAS VULNERABILIDADES DE LOS MILLONES DE PERSONAS QUE SE GANAN LA VIDA EN LA ECONOMÍA INFORMAL, Y SIRVE PARA RECORDAR LA NECESIDAD CRUCIAL DE PRIORIZAR EN LAS POLÍTICAS NACIONALES LA TRANSICIÓN HACIA LA FORMALIDAD”.

OIT. 2020. Nota informativa: La crisis de COVID-19 y la economía informal, p. 9

La crisis del COVID-19 ha destacado la extrema vulnerabilidad y precariedad de los trabajadores y las trabajadoras de la economía informal y el enorme número de personas que depende del trabajo informal para su subsistencia. Además, ha agravado las pautas de explotación y las desigualdades económicas y de género que ya existían.

Los problemas asociados al transporte informal de pasajeros son bien conocidos: exceso de oferta y mantenimiento deficiente de los vehículos, congestión del tráfico crónica, contaminación, pésimos servicios para los pasajeros, violencia y corrupción. Los trabajadores y las trabajadoras del transporte informal trabajan muchas horas por un salario bajo y padecen unas condiciones laborales lamentables. Además, las mujeres suelen ocupar los empleos peor pagados y más precarios de todos, como la limpieza y la venta de alimentos.

El sector se rige por el llamado "sistema de metas", según el cual las tripulaciones de los vehículos, incluidos los mototaxistas, tienen que pagar a los propietarios una cuota de alquiler diaria o semanal fija (la meta económica) para operar el vehículo. En muchas ciudades, los propietarios de los vehículos son poderosos e influyentes, incluso están en el Gobierno, la Policía y el Ejército. El sistema de metas se traduce en jornadas laborales interminables, conducción agresiva, altos índices de accidentes, un medio de vida pobre y muy precario para la mano de obra y servicios de pésima calidad para los pasajeros.

El sector es, además, una fuente importante de emisiones de carbono. Por ello, la amenaza del cambio climático aumenta la presión sobre los Gobiernos para que tomen medidas radicales y retiren de las calles cientos de miles de vehículos viejos, mal mantenidos y contaminantes.

A pesar de los problemas asociados a la industria del transporte informal, en las ciudades donde el empleo formal escasea, los servicios de transporte informales proporcionan puestos de trabajo muy necesarios para millones de trabajadores y trabajadoras en todo el Sur Global, y un transporte barato y flexible para los millones de pasajeros que dependen de los servicios.

AUTOMÓVILES DE PROPIEDAD PRIVADA

Los automóviles privados son una causa fundamental de la congestión y la degradación del medioambiente. Las autoridades y los medios de comunicación suelen culpar a los sistemas de transporte informales (como los minibuses y los taxis), pero el principal problema subyacente para el transporte de pasajeros es el considerable aumento de los automóviles de propiedad privada. La pandemia está alimentando la utilización de los automóviles privados, al reducirse la capacidad del transporte público para facilitar el distanciamiento social y por el miedo de los pasajeros a infectarse.

“ LA CANTIDAD DE PASAJEROS ESTÁ EN CAÍDA LIBRE, Y ALGUNOS OPERADORES HAN TENIDO QUE SUSPENDER EL COBRO DE BOLETOS PARA LIMITAR LAS INTERACCIONES ENTRE EL PERSONAL Y LOS PASAJEROS. LOS ORGANISMOS DEL ÁREA DE TRÁNSITO QUE YA TENÍAN DÉFICIT DE RECURSOS ESTÁN VIENDO CÓMO SE REDUCEN ABRUPTAMENTE SUS INGRESOS. AUN DESPUÉS QUE SE LEVANTE EL CONFINAMIENTO, LAS INQUIETUDES VINCULADAS CON LA SALUD PODRÍAN IMPULSAR A LAS PERSONAS A PREFERIR LOS AUTOS PRIVADOS POR SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO”.

Banco Mundial. Día de la Tierra 2020: ¿la pandemia de COVID-19 (coronavirus) podría ser el punto de inflexión para las emisiones derivadas del transporte? 22 de abril de 2020

Una solución obvia sería restringir los autos privados o prohibirlos en el centro de las ciudades, pero pocos Gobiernos o autoridades municipales están dispuestos a asumir el riesgo político de alienar a las pujantes clases medias propietarias de autos.

Esto supone una amenaza para todos los trabajadores y trabajadoras del transporte público, no sólo para los de la economía informal, así como un paso atrás en la reducción de la congestión y las emisiones.

UNA OPORTUNIDAD PARA LA FORMALIZACIÓN ENCABEZADA POR LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS

La emergencia pandémica ofrece una oportunidad única para que los sindicatos y las asociaciones que representan a los trabajadores y trabajadoras del transporte informal hagan campaña y negocien reformas prácticas que mejoren la calidad, la eficiencia y la sostenibilidad medioambiental del sector, además de los medios de vida y las condiciones laborales de la mano de obra.

En efecto, se abre la oportunidad de iniciar un **proceso hacia la formalización del transporte urbano de pasajeros encabezado por los trabajadores y trabajadoras** que permitiría crear un transporte público de calidad para pasajeros y los trabajadores y construir una "**nueva normalidad con igualdad de género**" en la propia industria del transporte.

La crisis ha llevado a muchos dirigentes municipales que antes defendían minimizar la participación del Gobierno a abrazar ahora la intervención estatal. Cada vez se reconoce más que el transporte público ya no puede financiarse exclusivamente con las tarifas de los pasajeros y que requerirá una inversión pública directa.

Por lo tanto, los Gobiernos y los sindicatos coinciden en reconocer la necesidad de una transformación radical del transporte informal y la necesidad de formalizar el empleo dentro de este sector. El reto para los sindicatos consiste en garantizar que este proceso de transformación y formalización lo configuren por los propios trabajadores y trabajadoras del transporte informal. Esto se hace eco del llamamiento de los trabajadores y las trabajadoras informales de todo el mundo: "¡Nada para nosotros sin nosotros!".

EL BANCO MUNDIAL

El Banco Mundial sigue ejerciendo una influencia considerable sobre la política de transporte urbano en todo el Sur Global, a través del asesoramiento que ofrece a los Gobiernos y de las condiciones que impone a los préstamos que concede. Sin embargo, la experiencia demuestra que las medidas de protección de los trabajadores informales son, en el mejor de los casos, de importancia secundaria en los proyectos apoyados por el Banco Mundial, y su recomendación de privatizar los servicios de transporte público rara vez beneficia a los trabajadores y usuarios de bajos ingresos.

No obstante, se trata de una gran institución con contradicciones políticas internas y con frecuencia incoherente. Algunas declaraciones e informes recientes en el contexto de COVID-19

contienen argumentos que pueden resultar útiles para los sindicatos a la hora de negociar con los Gobiernos nacionales.

Un informe del Banco Mundial de agosto de 2020, por ejemplo, reconoce que:

“ EL APOYO RÁPIDO Y COMPLETO AL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES AFRICANAS ES FUNDAMENTAL PARA EVITAR LA PÉRDIDA MASIVA DE PUESTOS DE TRABAJO, PREVENIR LA INTERRUPCIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS QUE PUEDE AGRAVAR LA EXCLUSIÓN SOCIAL DE LAS POBLACIONES VULNERABLES Y EVITAR QUE SE OBSTACULICE AÚN MÁS LA EFICIENCIA DE LAS CIUDADES. SE NECESITA UNA RESPUESTA RÁPIDA PARA EL SECTOR INFORMAL QUE EVITE DESPIDOS MASIVOS Y UNA REDUCCIÓN POTENCIALMENTE DRÁSTICA DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO”.

Banco Mundial/SSATP. Urban Mobility and COVID-19 in Africa, agosto de 2020

El mismo informe pide "un apoyo financiero inmediato a las empresas de transporte público, centrado en los operadores informales, que incluya, entre otras cosas, subvenciones a los operadores informales individuales a través de asociaciones o sindicatos en condiciones específicas, exenciones de impuestos o del pago de licencias dirigidas a los operadores formales e informales y subvenciones a los operadores de transporte informales para compensar las pérdidas sufridas como consecuencia de las restricciones (es decir, la capacidad de carga limitada)".

A medio plazo, recomienda que los Gobiernos "consoliden, formalicen y estructuren el sector informal para aumentar su resiliencia", incluyendo la creación de redes de seguridad social básicas para proteger a los trabajadores y "la corporatización de los operadores informales para profesionalizar las operaciones de transporte y aumentar la resiliencia".⁹

LA "TERAPIA DE CHOQUE" DE LOS GOBIERNOS

En algunos casos, parece que las autoridades municipales y los Gobiernos están aprovechando las medidas de emergencia del COVID-19 para imponer reformas permanentes de calado en los servicios de transporte informal. Están utilizando el impacto del COVID para imponer cambios que tendrán repercusiones dramáticas en los puestos de trabajo y los medios de vida, sin una negociación o consulta adecuada con los trabajadores.

9 Banco Mundial/SSATP (2020: 8)

Los Gobiernos también están utilizando la legislación del estado de emergencia para reprimir el derecho a la protesta durante la pandemia. Por ejemplo, el Gobierno sudafricano decretó el estado de calamidad pública en marzo de 2020 y prohibió el derecho de reunión, manifestación y piquetes presenciales.¹⁰

Los Gobiernos que han introducido prohibiciones totales de las operaciones informales de autobuses o mototaxis pueden verse tentados a hacer permanentes algunas de las nuevas regulaciones. En Kampala (Uganda), por ejemplo, las autoridades propusieron una prohibición total y permanente de los mototaxis *boda-boda* en el centro de la ciudad. Gracias a la presión del Sindicato Unificado del Personal General y del Transporte (ATGWU) y sus asociaciones de *boda-boda*, las autoridades aceptaron revisar esta y otras reformas para permitir la participación de los trabajadores y trabajadoras.

Se reconoce poco la necesidad de una "transición justa" hacia la formalización y la sostenibilidad medioambiental del transporte público. Los Gobiernos nacionales y municipales siguen imponiendo leyes y reglamentos draconianos desde arriba, sin realizar consultas.

Cuando las autoridades solicitan la opinión de los representantes del sector informal, casi siempre se trata de grupos representantes de los propietarios de vehículos o de los empresarios. Los trabajadores y los sindicatos o asociaciones elegidos democráticamente rara vez están representados.

Algunas de las reformas que se están considerando o introduciendo exacerbarán las desigualdades e impondrán nuevos sistemas de transporte que no beneficiarán a la mayoría de los trabajadores o pasajeros.



Conductores de *boda-boda* en Kampala

REFORMAS PROPUESTAS

Las políticas diseñadas para reformar el transporte público obviamente difieren de una ciudad a otra, en función de las circunstancias locales y de las consideraciones políticas, pero hay algunas grandes políticas comunes, fomentadas por las instituciones de crédito.

NUEVAS INSTITUCIONES DE TRANSPORTE

En muchas ciudades, la planificación y regulación del transporte de pasajeros está dividida entre numerosas autoridades y organismos, como los Gobiernos de distrito, ciudad y condado, los Ministerios nacionales (de Carreteras, Transporte, administraciones locales), los alcaldes y las oficinas presidenciales, las autoridades encargadas de conceder licencias y los servicios policiales.

Resulta evidente la necesidad de reformar y coordinar la política de transporte urbano de pasajeros para convertirla en un servicio público integrado, eficiente y sostenible.

En la mayoría de los casos, las instituciones de préstamo, como el Banco Mundial, exigen la creación de un organismo único para toda la ciudad, responsable del transporte urbano de pasajeros, antes de aceptar financiar los programas de desarrollo.

Sin embargo, esto puede crear nuevos problemas, sobre todo la falta de rendición de cuentas democrática y las rivalidades entre las nuevas agencias y los organismos elegidos.

Mientras que los sindicatos sí pueden suscribir acuerdos de reconocimiento y negociación con el Gobierno, no hay garantía de que las nuevas agencias puedan hacerlo.

Las nuevas instituciones también nacen con un sesgo inherente hacia la política neoliberal y la ampliación del protagonismo del sector privado.

“ LA NECESIDAD DE INTEGRAR POLÍTICAS [...] REQUIERE EL DESARROLLO DE INSTITUCIONES QUE MINIMICEN LOS IMPEDIMENTOS JURISDICCIONALES Y FUNCIONALES PARA LA INTEGRACIÓN DE POLÍTICAS Y QUE PERMITAN LA EXTENSIÓN DEL PAPEL DEL SECTOR PRIVADO DENTRO DE UNA ESTRATEGIA INTEGRADA”.

Banco Mundial. 2002. Ciudades en movimiento: Revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial

RENOVACIÓN DE LA FLOTA

El transporte urbano de pasajeros en la mayoría de las ciudades del Sur Global está dominado por grandes flotas de vehículos vetustos, ineficientes en combustible y contaminantes, en su mayoría de segunda mano e importados de los países ricos. Hay presiones para que las ciudades los sustituyan por vehículos modernos y más eficientes. El Banco Mundial afirma que en El Cairo (Egipto), por ejemplo, el programa de renovación de la envejecida flota de taxis de la ciudad se tradujo en un ahorro de 350 000 toneladas cortas de gases de efecto invernadero (317 515 toneladas métricas) entre 2012 y 2018. Pero se reconoce que para tener un impacto de peso en muchas ciudades:

“ LA COMUNIDAD MUNDIAL DEBE APOYAR EN CONJUNTO LOS ESFUERZOS DESTINADOS A ESTABLECER PARÁMETROS DE EMISIÓN RAZONABLES Y A RESTRINGIR LA VENTA DE VEHÍCULOS USADOS OBSOLETOS, CONTAMINANTES E INSEGUROS DE PAÍSES DESARROLLADOS A PAÍSES EN DESARROLLO”.

Banco Mundial. Día de la Tierra 2020: ¿la pandemia de COVID-19 (coronavirus) podría ser el punto de inflexión para las emisiones derivadas del transporte?, 22 de abril de 2020

Se anima a los Gobiernos a sustituir las flotas de transporte público por **vehículos de propulsión eléctrica (e-movilidad)**.

“ LA E-MOVILIDAD ES, EN EL FONDO, UNA TRANSICIÓN DISRUPTIVA. Y ESO ES BUENO. LA PROPORCIÓN DE LAS EMISIONES MUNDIALES QUE ORIGINA EL TRANSPORTE SIGUE AUMENTANDO Y "SEGUIR COMO HASTA AHORA" NO LOGRARÁ LOS RESULTADOS NECESARIOS PARA CUMPLIR LOS OBJETIVOS DEL ACUERDO DE PARÍS”.

Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP)/Banco Mundial. Electric Mobility & Development, diciembre de 2018

La UITP y el Banco Mundial sostienen que la introducción de vehículos eléctricos también presenta nuevas oportunidades para la reforma más amplia del transporte público. Pide a los Gobiernos que se aseguren de que el cambio estratégico hacia lo eléctrico "se centra en el transporte público" y de "colaborar ampliamente, de forma proactiva y continua, con las diferentes partes interesadas".

Pocos discutirían la necesidad de contar con vehículos más limpios y eficientes, pero la inversión de capital requerida para tales formas

de renovación de la flota está fuera del alcance de la mayoría de los pequeños propietarios —en particular los propietarios-conductores— del transporte informal de pasajeros. De hecho, las investigaciones han demostrado que apenas pueden permitirse el mantenimiento o la renovación de los vehículos viejos de segunda mano, por no hablar de los vehículos nuevos más caros.

Los altos niveles de inversión de capital requeridos en los programas de reforma del transporte no subvencionado favorecen a los actores poderosos y bien dotados de recursos a expensas de los pequeños propietarios de vehículos, ya sean individuos o cooperativas de trabajadores. En algunos casos, los actores bien dotados de recursos pueden ser empresas transnacionales de autobuses y, en otros, poderosos actores nacionales. Sin embargo, el resultado es el mismo: la exclusión de los pequeños propietarios y trabajadores de una participación significativa en el sistema de transporte reformado. Por ejemplo, en un estudio sobre la implantación de los sistemas de buses de tránsito rápido (BRT) en tres ciudades latinoamericanas, los académicos descubrieron que la mayoría de los operadores de vehículos tradicionales fueron desplazados por las nuevas empresas de BRT, en lugar de ser incorporados a ellas¹¹.

Está claro que, sin planes de compensación sustanciales o sin la disponibilidad de préstamos asequibles para comprar vehículos nuevos, la prohibición de las importaciones de segunda mano o el desguace obligatorio de los vehículos viejos forzaría el colapso de la industria del transporte informal y la pérdida de muchos miles de puestos de trabajo.

Por ello, cuando los Gobiernos intentan impulsar programas de modernización del parque móvil sin tener en cuenta las consecuencias para la mano de obra, se encuentran inevitablemente con resistencia. Por ejemplo, en Filipinas, los sindicatos del transporte se han movilizado contra los planes del Gobierno de sustituir los minibuses diesel tradicionales por vehículos eléctricos. Aunque los sindicatos están de acuerdo en que es necesario actualizar la flota de *jeepneys*, argumentan que los pequeños operadores de *jeepneys* no pueden comprar vehículos nuevos. Han pedido al Gobierno que proteja los medios de vida de los choferes y proporcione préstamos a bajo interés a los colectivos y cooperativas de trabajadores y trabajadoras, para que puedan invertir en la mejora de los vehículos.

SIN DINERO EN EFECTIVO

La pandemia de COVID-19 ha acelerado el avance hacia el pago sin efectivo en el transporte de pasajeros. Aparte de la necesidad de reducir la posible propagación de la enfermedad a través de las transacciones con dinero en efectivo, el pago sin efectivo también podría proporcionar una plataforma para el rastreo de contactos entre los pasajeros.

Conlleva beneficios y riesgos potencialmente importantes para los trabajadores y trabajadoras, en particular para las tripulaciones de los vehículos.

El pago sin efectivo redundaría en beneficio de la seguridad personal. Las tripulaciones de vehículos, los taxistas y los mototaxistas que llevan grandes cantidades de dinero en efectivo son extremadamente vulnerables a los robos y a las agresiones violentas.

Algunos sindicatos ya están haciendo campaña a favor de la introducción de sistemas sin efectivo.

Tras la presión ejercida por el **Sindicato de Trabajadores del Transporte de Kenia (TAWU)**, la autoridad nacional de transporte acordó introducir un sistema obligatorio de pago sin efectivo. El sindicato se alió con los proveedores de sistemas de pago sin efectivo para "garantizar que las demandas y preocupaciones de los trabajadores queden reflejadas en la solución". El sistema de pago sin efectivo está todavía en su fase inicial, pero el sindicato espera que contribuya a hacer realidad las reivindicaciones de los trabajadores de cara a la formalización de los empleos en el sector de los *matatu* (minibuses de propiedad privada).

TAWU también reconoce que el cambio a un sistema sin efectivo tiene que ir acompañado de la alfabetización digital de los trabajadores de *matatus*, para que "puedan adquirir las competencias y el conocimiento necesarios sobre cómo manejar los pagos sin efectivo y sus beneficios, como la inclusión financiera y mejores salarios".

La **Confederación Nacional de Sindicatos del Transporte (NCTU)** de Filipinas forma parte de una amplia coalición, junto a organizaciones de la sociedad civil y la comunidad médica, que exige que las normas sanitarias mínimas incluyan la transición a un sistema de pago sin dinero en efectivo que "minimizaría los riesgos para los pasajeros y los empleados del transporte y permitiría el pago eficiente de los servicios contratados". Mientras tanto, exigen que el cobro de los boletos se realice antes de que los pasajeros suban al vehículo.



Pago de boletos sin dinero en efectivo en Nairobi

El pago sin efectivo también abre nuevas posibilidades para sustituir el sistema de metas por contratos de trabajo más formales y pagos de salarios regulares. Una de las razones aducidas por los propietarios de vehículos para mantener el sistema de metas es su incapacidad para controlar o confiar en la honestidad de las tripulaciones a la hora de entregar las tarifas recaudadas. Así justifican su práctica de cobrar en función de las metas y dejar la responsabilidad (y el riesgo) en manos de los trabajadores. La seguridad de los pagos sin efectivo, impediría a las tripulaciones engañar al sistema y a los propietarios eludir sus responsabilidades. También facilitaría mucho la lucha contra los sobornos y extorsiones policiales habituales.

Además, el pago sin dinero en efectivo abre la puerta a un sistema de transporte urbano que integre plenamente los servicios informales con los servicios de autobús programados, el tren ligero, el BRT y otros modos, con boletos coordinados y transbordos que permitan a los pasajeros pasar de un medio de transporte a otro sin problemas. Esto es especialmente importante cuando los vehículos informales proporcionan rutas de alimentación a los servicios programados formales.

Al mismo tiempo, al eliminar el dinero en efectivo de las manos de los conductores y facilitar un flujo de ingresos directo a los propietarios de los vehículos, los pagos sin efectivo pueden aumentar aún más el poder de los propietarios sobre los conductores. La investigación sobre el potencial de los pagos sin dinero en efectivo en Sudáfrica pone de relieve que tendrían "un impacto fundamental en la relación entre los conductores de paratransito y los propietarios de los vehículos" y disminuiría la capacidad de los conductores "para determinar su nivel de esfuerzo e ingresos".¹²

Los trabajadores de Nairobi también se quejan de que los sistemas de pago sin efectivo facilitan que los pasajeros hagan trampas al sistema, con lo que los trabajadores tienen que recuperar los ingresos perdidos por las tarifas.

El hecho de que ni conductores ni pasajeros tengan dinero en efectivo a mano también puede tener un impacto negativo en aquellas personas que dependen de los pequeños pagos realizados por los conductores y los pasajeros. Las tripulaciones de los autobuses, los taxistas y los mototaxistas son el centro de una economía compleja que da empleo a miles de personas que desempeñan un amplio abanico de ocupaciones: mantenimiento de vehículos, prestación de

12 Schalekamp *et al* (2017: 622)

servicios a los pasajeros y a las tripulaciones, gestión de terminales y estaciones, y mucho más.

La mayoría de estos trabajadores depende de una red informal de transacciones mínimas: por ejemplo, las propinas de los revisores y los pasajeros, múltiples pagos mínimos por bienes y servicios y sobornos esenciales que deben pagar a los funcionarios.

Dada la excesiva presencia femenina en estos empleos es probable que las mujeres sean las más afectadas por la transición al sistema sin efectivo.

Incluso allí donde son ya habituales los pagos sin efectivo, mediante la banca móvil, como el sistema M-Pesa en África Oriental, resulta difícil imaginar cómo podría funcionar toda la economía informal del transporte sin efectivo.

Por ello, la introducción de nuevas tecnologías en el sector del transporte debe hacerse en consulta con los trabajadores y sus sindicatos. En **Nairobi**, por ejemplo, las trabajadoras del transporte informal del **Sindicato de Operadores de Transporte Público** se están organizando para negociar la protección del empleo femenino junto con la introducción de los pagos sin efectivo. El informe de la ITF *El impacto del futuro del trabajo para las mujeres en el transporte público* ofrece recomendaciones a los sindicatos sobre cómo responder a la automatización y la digitalización del transporte público en general.

FORMALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES

Las operaciones de la mayoría de los servicios informales de transporte de pasajeros se basan en acuerdos y normas que han evolucionado orgánicamente a lo largo de muchos años, a menudo sin una regulación efectiva por parte del Estado (a pesar de los frecuentes intentos).

En África oriental, la organización de las operaciones corre sobre todo a cargo de los responsables de las terminales y las paradas de bus y de taxi o mototaxi (o estaciones). Estos líderes pueden ser elegidos democráticamente por los propios trabajadores, autodesignados o impuestos por bandas criminales.

Las estaciones pueden estar afiliadas (democráticamente o no) a asociaciones o sindicatos del distrito, la ciudad o nacionales, que proporcionan cierta coordinación y (cuando es posible) representación con las autoridades. La rivalidad entre estas asociaciones puede ser feroz y a veces violenta.

Los responsables de las estaciones determinan las rutas, fijan las tarifas, inscriben o rechazan a los conductores, y mantienen el orden y la disciplina en las estaciones.

Recaudan las tarifas y las contribuciones a los fondos sociales —que puede sumar cantidades

considerables de dinero—. En algunas ciudades este dinero resultó esencial para la supervivencia de los trabajadores y trabajadoras durante el confinamiento por el COVID-19.

Las autoridades municipales han aprovechado la oportunidad para intentar implementar una reorganización durante la crisis de COVID-19,

En **Kampala (Uganda)**, por ejemplo, las autoridades anunciaron que sólo se permitiría a los taxis minibus reanudar su actividad tras el confinamiento cuando cumplieran las nuevas normas de registro y pago de tasas y aceptaran ser asignados a rutas y estaciones específicas por la autoridad de transporte.

El **Sindicato Unificado del Personal General y del Transporte (ATGWU)** y su asociación afiliada de taxistas no se oponen a la reforma del transporte público en Kampala, pero sí a la falta de consulta con los trabajadores y el sindicato. También se opusieron a las tasas impuestas antes de reanudar las operaciones después del confinamiento, puesto que los trabajadores y trabajadoras no tenían ingresos. A raíz de las protestas, las reformas se archivaron, o al menos se retrasaron hasta proceder a las consultas.

En otros lugares, sobre todo en África occidental, los Gobiernos cedieron de hecho el control de las operaciones a los sindicatos, a los que se les otorgó la responsabilidad del registro de conductores y vehículos, la recaudación de tasas y la vigilancia del sector. Esto puede significar que la afiliación al sindicato es de hecho obligatoria para los conductores. También puede suponer un gran negocio y unos ingresos muy sustanciosos para el sindicato, lo que puede abrir la puerta a la corrupción y a grandes luchas entre distintas facciones por el control.

En todos los casos, los Gobiernos enfrentan el formidable reto de intentar reorganizar el transporte informal y formalizarlo para convertirlo en servicios regulares estructurados.

Como mencionamos arriba, el Banco Mundial sostiene que los Gobiernos deberían "consolidar, formalizar y estructurar el sector informal [...] para profesionalizar las operaciones de transporte"¹³.



Conductores de boda-boda en Kampala

Esto puede interpretarse de diferentes maneras. La respuesta estándar del Banco Mundial ha consistido en aconsejar a las autoridades que consoliden el sector informal dentro del sector privado, poniendo todo el sistema de transporte urbano en manos grandes empresas de transporte de la economía formal (preferiblemente transnacionales) y eliminando de las calles las operaciones de transporte informal. Evidentemente, esto resulta imposible lograrlo sin generar un desempleo masivo y grandes conflictos.

Pero hay soluciones alternativas, como las empresas de propiedad estatal, las cooperativas u otras formas de emprendimiento social, como las entidades basadas en sindicatos.

REGULACIÓN DE LOS MOTOTAXIS

En la última década se ha expandido enormemente el transporte de pasajeros no programado, sobre todo los mototaxis. En algunas ciudades, hay cientos de miles de personas que se ganan la vida manejando un mototaxi o un *boda-boda*.

El sector carece prácticamente de regulación, salvo en las grandes estaciones de mototaxis, donde los propios conductores se autoorganizan. Además, se trata de un sector que tiene muy mala prensa entre los políticos y la opinión pública (a pesar de que millones de viajeros lo consideran la

forma más cómoda de evitar los atascos) y se le achacan accidentes, delincuencia y el aumento de la congestión. En muchas ciudades, el uso de motocicletas a modo de taxi para transportar pasajeros es técnicamente ilegal, pero la ley se ignora o no se tiene capacidad para hacerla respetar.

Esto supone un gran problema para las instancias de planificación y reglamentación del transporte, que están capacitadas y equipadas para gestionar servicios programados, con rutas y paradas claramente definidas y carecen prácticamente de directrices políticas sobre cómo regular servicios de transporte público directos, punto a punto.

Algunos Gobiernos han intentado legalizar y regular el sector a través de **empresas basadas en plataformas de transporte a demanda** como Uber, Taxify y SafeBoda. Estas empresas se percataron del enorme potencial de los servicios de mototaxi y se han propagado por las grandes ciudades, sobre todo del Sur Global.

Según se publicó en prensa, en mayo de 2020, tras el confinamiento, los conductores de *boda-boda* de Kampala iban a tener que registrarse como compañías de transporte a demanda, obligando al sector a digitalizarse. La Autoridad del Ayuntamiento de Kampala (KCCA) habría exigido a los conductores que "formalicen en los próximos 21 días su afiliación a empresas digitales registradas, como SafeBoda, Uber y Bolt, entre otras¹⁴".

El plan de la KCCA asume que, al obligar a los mototaxistas a adoptar la tecnología de los viajes a demanda, el Gobierno podrá seguirles la pista y que le resultará más fácil trabajar con las empresas que con los trabajadores directamente. El registro y la capacitación de los mototaxistas puede subcontratarse al sector privado sin coste alguno.

Desde el punto de vista de los mototaxistas, unirse a una plataforma de servicios de transporte a demanda puede resultar más atractivo que ser un operador informal independiente. Quienes están preocupados por su estabilidad laboral o por la posibilidad de ser "expulsados" a través de futuras normativas estatales, se sienten algo más seguros estando dentro de una empresa reconocida por las autoridades. Unirse a una plataforma también puede liberar a los mototaxistas de las estructuras, las obligaciones y la política vigente en las estaciones y proporcionarles una mayor protección contra el acoso policial. Los mototaxistas entrevistados en Kampala afirman que pueden ganar más que los que se mantienen como independientes.¹⁵

Lamentablemente, la dura competencia y la agresiva política de precios que existe entre las plataformas de transporte a demanda las llevan a reducir las tarifas y, en consecuencia, los ingresos de los conductores, que están a merced de los opacos algoritmos que rigen las aplicaciones de las plataformas. Empresas como Uber arrastran una fama pésima sobre el trato que da sus conductores (a quienes clasifica como autónomos cuando en realidad son sus empleados). En muchas ciudades se han reducido las tarifas una vez que han alcanzado posiciones dominantes en el mercado.

Una reciente investigación sobre las condiciones laborales de los conductores de Uber realizada en las ciudades de Dar es Salaam (Tanzania), Johannesburgo (Sudáfrica) y Nairobi ha demostrado que muchos de los problemas encontrados en la economía informal se reproducen en los empleos de la economía de plataformas. Por ejemplo, la mayoría de los conductores carece de vehículo propio y tiene que pagar semanalmente un tanto a los propietarios en función de las metas, obtiene en general ingresos bajos y precarios, trabaja largas jornadas y padece acoso policial.

Si bien es difícil estimar cuántas mujeres trabajan como conductoras para las plataformas digitales, el número va sin duda en aumento¹⁶. Durante el COVID-19, las conductoras de Nairobi denunciaron que las plataformas favorecen a los hombres conductores y que el salario de las mujeres se ha reducido por no poder trabajar de noche debido al toque de queda.

Las deficientes condiciones laborales y la reproducción de las desigualdades de género en los empleos para las plataformas demuestran que el uso de las tecnologías digitales no ofrece ningún atajo en el camino hacia el trabajo decente. Al igual que con cualquier cambio tecnológico, los trabajadores y sus sindicatos tendrán que luchar para que las nuevas tecnologías en el sector del transporte se utilicen con el fin de lograr cambios positivos para los trabajadores y de evitar la introducción de nuevos mecanismos de explotación.

La ITF reconoce que el transporte a demanda tiene su lugar entre los servicios integrados de transporte público, pero exige a los Gobiernos nacionales y locales que regulen las plataformas de transporte a demanda y las cataloguen como operadores de transporte que emplean a conductores y pagan impuestos. Los trabajadores y las trabajadoras de las plataformas de servicios de transporte a demanda deben tener derecho a un mínimo de horas de trabajo, tarifas salariales mínimas, seguro y remuneración por enfermedad y a apelar las decisiones algorítmicas.

¿CUÁL ES NUESTRA ESTRATEGIA?

FORMALIZACIÓN ENCABEZADA POR LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS

Los organismos internacionales instan a los Gobiernos nacionales y municipales de los países cuyo transporte público está dominado por la economía informal a invertir en nuevas instituciones, infraestructuras y reglamentaciones que propicien la formalización del transporte público.

El movimiento sindical y los propios trabajadores y trabajadoras del transporte informal apoyan estos objetivos. Muy pocos discreparán con que los servicios de transporte público informal actuales son insostenibles. Hay problemas de exceso de oferta y de congestión del tráfico, servicios deficientes para los pasajeros, daños medioambientales, corrupción policial endémica, violencia, crimen organizado y condiciones laborales espantosas para los miles de personas que se ganan la vida en el sector. En muchas ciudades, la combinación de estos factores provoca una grave crisis económica, social y medioambiental.

La piedra angular de la estrategia sindical es:

- garantizar que la transición hacia un transporte urbano sostenible reconoce los derechos y los medios de vida de los trabajadores del transporte informal
- garantizar que el movimiento sindical sea relevante para los trabajadores y responda a sus necesidades
- exigir que los sindicatos y las asociaciones de trabajadores afines tengan derecho a negociar colectivamente con las autoridades de transporte pertinentes.

En 2015, reconociendo que la economía informal representa un gran obstáculo para los derechos de los trabajadores, la OIT acordó un conjunto de recomendaciones a los Gobiernos — Recomendación 204— para la transición desde la economía informal a la economía formal.

Estas recomendaciones son muy pertinentes para el sector del transporte informal y constituyen un buen punto de partida para la adopción de una estrategia liderada por los trabajadores y las trabajadoras con objeto de lograr un sistema de transporte de pasajeros que sea bueno para la economía, para el medioambiente, las comunidades locales y el empleo.

En esencia, la recomendación dispone que los Gobiernos deberían:

“ ADOPTAR MEDIDAS URGENTES Y ADECUADAS PARA FACILITAR LA TRANSICIÓN DE LOS TRABAJADORES Y LAS UNIDADES ECONÓMICAS DE LA ECONOMÍA INFORMAL A LA ECONOMÍA FORMAL Y ASEGURAR AL MISMO TIEMPO LA PRESERVACIÓN Y LA MEJORA DE SUS MEDIOS DE SUBSISTENCIA DURANTE LA TRANSICIÓN [...] RESPETANDO LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DE LOS TRABAJADORES Y GARANTIZANDO OPORTUNIDADES DE SEGURIDAD DE LOS INGRESOS, MEDIOS DE SUSTENTO Y EMPRENDIMIENTO.

Recomendación 204 de la OIT sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015

En concreto, la Recomendación 204 insta a los Gobiernos a:

- respetar los derechos de las personas ocupadas, en empleos de la economía informal o informal, a la **libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva**
- consultar y promover la **participación activa** de los representantes de las organizaciones de trabajadores de la economía informal en el diseño y la aplicación de las políticas y los programas de interés para la economía informal
- adoptar medidas inmediatas para hacer frente a las **condiciones de trabajo inseguras e insalubres** en la economía informal
- ampliar la **protección social**, las condiciones de trabajo decentes y el salario mínimo a todos los trabajadores de la economía informal
- garantizar el acceso a servicios de guardería y otros servicios de atención a la persona con el fin de promover la **igualdad de género** en el ámbito de las oportunidades de empleo y de facilitar la transición a la economía formal
- promover la **lucha contra la corrupción** y la buena gobernanza
- promover el acceso a los **procedimientos de contratación** pública, proporcionar formación y asesoramiento sobre la participación en licitaciones públicas y reservar cuotas para los trabajadores de la economía informal (de especial relevancia a la hora de animar a las organizaciones de trabajadores informales a presentar ofertas para los contratos de explotación de transportes como el Bus de Tránsito Rápido)
- proporcionar un acceso regulado al **espacio público** es esencial para los trabajadores

informales de las terminales de transporte y los trabajadores de servicios (mecánicos, vendedores, etc.)

Aunque las recomendaciones de la OIT no tienen poder vinculante, sí proporcionan argumentos políticos y éticos de peso que los sindicatos pueden esgrimir en sus negociaciones con las autoridades nacionales e internacionales. Algunos Gobiernos nacionales han empezado a ocuparse de la formalización; por ejemplo, el Gobierno senegalés ha creado un nuevo Ministerio de la Transformación del Sector Informal, que podría ofrecer a los sindicatos un espacio para la negociación.

Los Gobiernos que obtienen préstamos de las IFI, como el Banco Mundial, para financiar sus proyectos de reforma del transporte urbano están legalmente obligados a colaborar con las partes afectadas por los proyectos, en virtud de las salvaguardias medioambientales y sociales vinculantes adoptadas por muchas IFI.¹⁷

El *Marco Medioambiental y Social* del Banco Mundial de 2018 exige a los prestatarios (Gobiernos) que participen activamente con los afectados por el proyecto, tanto en la fase de diseño como en la de ejecución. El marco también contiene disposiciones que exigen a los prestatarios que aborden el desplazamiento económico —el impacto en los medios de vida— provocado por la implementación del proyecto.

Aunque los sistemas de salvaguardia de las IFI son deficientes en muchos aspectos, especialmente en lo que respecta a la protección en materia de género, pueden ofrecer a los sindicatos otro argumento estratégico para configurar la reforma del transporte urbano.



Organizador de la ATGWU recluta conductores de boda-boda

17 Véase en general el sitio web de CSI. 2019, *Las normas del trabajo en los Bancos Multilaterales de Desarrollo: una guía sindical*

NUESTRA AGENDA

MATERIALIZAR EL DERECHO A LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA

Ante todo, estamos convencidos de que sin el poder de una organización sindical fuerte será imposible reformar y formalizar con éxito el transporte urbano de pasajeros de forma que beneficie a los trabajadores del transporte y los pasajeros.

Esto implica incorporar a los trabajadores y las trabajadoras informales al movimiento sindical, como miembros y como líderes, e introducir cambios en nuestros estatutos, en nuestros métodos de organización, en los servicios que ofrecemos y en nuestra organización interna, si queremos ser relevantes y efectivos en el sector del transporte informal. Los sindicatos afiliados a la ITF están ya demostrando que esto es posible y, gracias a ello, se están volviendo más poderosos¹⁸.

Con este poder colectivo podemos empezar a hacer realidad nuestro derecho a la negociación colectiva.

Para ello, en primer lugar, es necesario reconocer que la negociación colectiva no es sólo entre empresarios y empleados, sino entre los trabajadores y cualquier organización o institución que tenga poder e influencia sobre nuestros medios de vida y condiciones laborales, incluidos los Gobiernos y las autoridades del transporte. Incluye tanto a los empleados informales como a los autónomos. Incluye a todos los que forman parte de la industria del transporte, no sólo a los conductores. Incluye a las mujeres y a los hombres.

La negociación colectiva requiere la **identificación** de los interlocutores en la negociación (las personas con las que necesitamos negociar para conseguir cambios), su **reconocimiento** de que somos los representantes democráticos legítimos de la fuerza laboral, y un acuerdo sobre cómo, dónde y cuándo puede tener lugar la negociación colectiva: una **plataforma de negociación**.

Es esencial que se reconozca claramente el derecho a la negociación de los sindicatos, como interlocutores sociales clave, y no sólo referencias vagas a la consulta o al intercambio de información.

También es necesario que nuestros miembros estén plenamente informados y participen en la determinación democrática de las reivindicaciones y en la consecución de acuerdos, con el apoyo de programas de educación y capacitación, cuando resulte necesario.

18 Véase, por ejemplo, ITF 2017. *El poder de los trabajadores informales del transporte*

Las mujeres y los jóvenes trabajadores del transporte deben estar representados en todos los órganos de decisión para lograr que sus preocupaciones queden reflejadas en las políticas, estrategias y reivindicaciones de nuestras organizaciones.

Conseguir el reconocimiento y llegar a acuerdos puede ser una tarea ardua y puede requerir una campaña sostenida, cabildeo y, cuando sea posible y necesario, movilizaciones. Pero se puede lograr y hay indicios de que algunas autoridades son cada vez más conscientes de que los intentos de reformar el sistema de transporte fracasan si los trabajadores se oponen, y que necesitan encontrar una plataforma de negociación tanto como nosotros.

COMPRENDER LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE INFORMAL

Es evidente que muy pocos Gobiernos o autoridades del transporte comprenden plenamente cómo funciona la economía informal en la práctica. Muchos la consideran caótica y sin normas, dominada por la delincuencia y la corrupción e irreformable. No saben —o no muestran interés por saber— cuántos trabajadores hay en este sector, cómo se ganan la vida o cómo están organizados. Sin embargo, resulta imposible reformar el sector si los planificadores y reguladores no saben cómo funciona.

Los trabajadores y trabajadoras sí tienen un conocimiento profundo y detallado de cómo funciona su sector: la "estructura de mercado del paratransito", como la describirían los economistas del transporte.

Los sindicatos y las asociaciones de trabajadores afines del transporte informal tienen la oportunidad de dar voz a sus miembros, de explicar y analizar cómo funciona en la práctica el transporte informal en las calles. Por ejemplo, quién paga a quién por hacer qué, quién tiene la propiedad de los vehículos, quién organiza las rutas y quién controla las terminales. Y, lo más importante, las organizaciones de trabajadores pueden partir de su experiencia práctica para identificar qué debe cambiar para que el sector avance hacia la sostenibilidad económica y medioambiental a través de un proceso de formalización.

En los últimos años, las organizaciones afiliadas a la ITF de algunas ciudades africanas han comenzado a colaborar con los investigadores para construir una imagen detallada de su sistema de transporte a través de los ojos de los propios trabajadores y trabajadoras, y para evaluar qué impacto pueden tener los grandes proyectos de infraestructura —en particular el BRT— sobre la mano de obra. Estas iniciativas, en Nairobi, Dakar

y Kampala, han producido análisis detallados sobre la industria del transporte informal desde la perspectiva de los trabajadores y las trabajadoras.

Los informes publicados sobre estos estudios han proporcionado a los sindicatos nuevas herramientas para exigir negociaciones con el Gobierno sobre la reforma del sector y también han proporcionado a las autoridades y a las instituciones financieras una nueva perspectiva sobre el papel que pueden desempeñar los sindicatos y las asociaciones en el proceso de formalización.

UNA REFORMA DESDE ABAJO

Hasta ahora, la estrategia de los Gobiernos, los planificadores del transporte y las instituciones financieras se ha centrado en proyectos de infraestructura a gran escala y con un gran volumen de capital que eliminarían los servicios informales. Se ha prestado poca o ninguna atención al impacto de estos grandes proyectos en los medios de vida o los derechos de la mano de obra informal.

En el Sur Global han predominado los proyectos de BRT, que han fracasado en gran medida. Hay razones estructurales inherentes a estos fracasos, como la falta de subvenciones estatales y la dependencia de las soluciones de mercado; la oposición de la mano de obra informal, cuyos sustentos vieron amenazados, y la oposición de fuerzas vivas (policía, militares, políticos, etc.) con intereses en la industria tradicional, como propietarios de vehículos, prestamistas y beneficiarios de sobornos y extorsiones.

Los planificadores y profesionales del transporte son cada vez más conscientes de que una reforma del transporte urbano con un enfoque descendente no funcionará. En lugar de imponer nuevas y costosas infraestructuras inviables, que carguen de deudas al Estado, la estrategia debería desarrollarse desde abajo. Trabajando con la mano de obra informal es posible identificar qué pasos prácticos y graduales se pueden dar para avanzar hacia la formalización de un sistema de transporte que sea eficiente, asequible y sostenible para el medioambiente, pero intensiva en mano de obra y con condiciones laborales decentes.

Gran parte de este proceso de formalización no requerirá una enorme inversión financiera, sino que se llevará a cabo a través de la regulación y la planificación inclusiva, negociada con los sindicatos y asociaciones afines democráticamente responsables.

La característica central de dicha reforma debe ser la eliminación de los pagos por el sistema de metas y su sustitución por un empleo basado en contratos y salarios regulares. Esto eliminaría



Jeepney en Filipinas

la competencia en las calles y los peligrosos horarios de trabajo extremos y explotadores. Reduciría los accidentes y las muertes. Abriría el camino hacia unos servicios programados y una mayor fiabilidad para los pasajeros, en lugar del sistema actual que consiste en llenar y arrancar el vehículo. Con la reducción de las horas de trabajo y la mejora de los vehículos, también se podría reducir el número de vehículos y las emisiones.

Eliminar el perjudicial sistema de metas y reorientar todo el sector del transporte urbano hacia un transporte público de calidad para trabajadores y pasajeros requiere sobre todo **la reforma de la propiedad de los vehículos**. En muchas ciudades, las flotas de vehículos son propiedad de poderosos intereses que permanecen ocultos tras un complejo sistema de apoderados y agentes. La mayoría de las llamadas "asociaciones de propietarios" están representadas por intermediarios, pequeños propietarios o aspirantes a empresarios en busca de oportunidades de negocio. Los verdaderos propietarios asumen poca responsabilidad y ningún riesgo: su única preocupación es recibir los pagos por objetivos diarios o semanales que en su nombre recaudan los agentes a pie de calle.

Hay que explorar **modelos de propiedad alternativos**. Dependiendo de las circunstancias locales, esto podría incluir cooperativas de trabajadores, cooperativas de conductores-propietarios o empresas privadas registradas y reguladas. O los propios sindicatos.

En última instancia, por supuesto, el transporte

público debería ser de propiedad pública, como solía serlo, incluidas las compañías de autobuses en el Sur Global. La reivindicación de la ITF para todo el sector es que **los servicios de transporte público deben ser de propiedad pública y estar operados por entidades públicas, con rendición de cuentas democrática garantizada**. En muchos países, los trabajadores cuestionan la propiedad estatal debido a los niveles de corrupción política y de endeudamiento público. Pero la propiedad pública no implica necesariamente la propiedad del Estado. Algunos sindicatos están desarrollando propuestas de formas de propiedad pública alternativas, como las cooperativas de trabajadores, para la reforma del transporte informal de pasajeros.

La reforma y formalización del transporte público también requieren la **eliminación de la corrupción y la extorsión**, que son endémicas en todo el sector del transporte informal. Los miembros de los sindicatos y asociaciones de transporte informales (y muchos formales) de todo el mundo denuncian un nivel de corrupción y soborno policiales habituales de tal magnitud que tienen un oneroso impacto en su sustento. La corrupción política socava constantemente los esfuerzos por construir organizaciones de trabajadores fuertes y democráticas. Por ejemplo, los políticos pagan grandes sumas a los dirigentes a cambio de votos.

En la actualidad, la mano de obra del transporte informal está dominada de forma abrumadora por los hombres, aunque hay algunos pequeños indicios de que más mujeres se están incorporando al sector. Cualquier proceso de

reforma y formalización debe incluir **medidas para alcanzar la igualdad de género**. Para ello es necesario dismantelar por completo la segregación ocupacional por motivo de género, por la que las mujeres suelen estar restringidas a los empleos más precarios y mal pagados del transporte y excluidas de las oportunidades de capacitación y de los puestos mejor pagados, como los de conductoras, mecánicas o revisoras. Es necesario acabar con la violencia de género y el acoso en el sector, donde es habitual exigir favores sexuales a cambio de empleo.

“ LUEGO DE LA PANDEMIA DE COVID-19, NO PODEMOS VOLVER A UNA “NORMALIDAD” EN LA QUE LAS TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE SE ENCUENTRAN SOBREPRESIONADAS EN LOS EMPLEOS PRECARIOS SIN PROTECCIÓN SOCIAL, INFRAREPRESENTADAS EN PUESTOS DE LIDERAZGO Y EN LOS PROCESOS DECISORIOS, PADECIENDO LA VIOLENCIA EN EL TRABAJO Y EN EL HOGAR EN MUCHOS CASOS Y SUFRIENDO LA INDIGNIDAD DE NO TENER ACCESO A SERVICIOS DE SANEAMIENTO. ESO NO PUEDE SER LO NORMAL”.

“ EN CAMBIO, TENEMOS LA OPORTUNIDAD DE PROCURAR QUE, AL SALIR DE ESTA CRISIS, HAYA UNA “**NUEVA NORMALIDAD CON IGUALDAD DE GÉNERO**” QUE GARANTICE

EMPLEOS DIGNOS PARA TODOS LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS”.

ITF. 2020. Trabajadoras del transporte: derechos y COVID-19

Si bien la pandemia ha puesto de manifiesto la extrema vulnerabilidad de los trabajadores del transporte informal ante la falta de protección social, también ha puesto de relieve la importancia de los **fondos de bienestar de los trabajadores, las cooperativas y las sociedades cooperativas de ahorro y crédito (SACCO)**, no sólo como redes de seguridad cruciales para la supervivencia, sino potencialmente como empresas controladas por los trabajadores con capacidad para poseer vehículos y emplear a trabajadores con contratos, salarios regulares y protección social básica.

Se sabe que muchos fondos de bienestar y SACCO para los trabajadores del transporte son muy débiles, están mal gestionados y no rinden cuentas de manera democrática ante sus miembros. También son vulnerables a la manipulación por parte de los políticos y a la explotación por parte de los cárteles y los poderosos intereses empresariales.

No obstante, con apoyo e inversión, podrían ofrecer un importante punto de partida para la formalización encabezada por los trabajadores.



SACCO de los Matatu en Nairobi

OTROS RECURSOS

VIDEOS

OIT. 2020. LOS EFECTOS DEL COVID 19 EN LA ECONOMÍA INFORMAL EN ÁFRICA

<https://www.youtube.com/watch?v=Bx-gCUYMNnl>

El COVID-19 ha tenido un efecto devastador en África, especialmente en la economía informal, donde 325 millones de trabajadores se ganan la vida. Las medidas de confinamiento están afectando significativamente a sus vidas, y a las de las numerosas empresas informales que corren el riesgo de cerrar. [Duración: 01:05]

OIT. 2020. REPERCUSIONES DEL COVID-19 EN LA ECONOMÍA INFORMAL

<https://www.youtube.com/watch?v=KPrNviwqYNw>

Casi 1600 millones de trabajadores y trabajadoras de la economía informal se ven significativamente afectados por el COVID-19, que ha provocado una disminución del 60 % de sus ingresos. Estas personas no tienen la opción de dejar de trabajar ni de trabajar a distancia. Quedarse en casa significa perder su empleo y, para muchos, también significa perder su medio de vida. [Duración: 01:07]

OIT. 2020. EL COVID-19 ACENTÚA CRUELMENTE LAS DESIGUALDADES Y PODRÍA AUMENTARLAS

https://www.youtube.com/watch?v=S35cs_Z6G_g

La pandemia de COVID-19 está exacerbando las desigualdades ya existentes: desde infectarse con el virus, a sobrevivir la enfermedad, pasando por afrontar sus dramáticas consecuencias económicas. Las respuestas políticas deben garantizar que el apoyo llega a los trabajadores y las empresas que más lo necesitan. [Duración: 1:26]

ITF. 2020. TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE: DERECHOS Y COVID-19. LA HISTORIA DE AYLEEN, CONDUCTORA DE MINIBÚS EN NAIROBI

https://youtu.be/mRZU2NFb_5Y

El impacto del COVID-19 en las mujeres del sector del transporte informal, contado por una conductora de minibús en Nairobi. [Duración: 5:33]

ITF. 2018. HISTORIAS DE TRABAJADORES DE LOS AUTOBUSES DE NAIROBI Y BOGOTÁ

<https://youtu.be/LmjDyJLz1mQ>

La introducción del BRT es una de las formas más comunes de formalización del transporte urbano. En este video, los trabajadores de los minibuses matatu de Nairobi explican cómo les afectará el sistema BRT que hay previsto implantar y cómo la formación de un sindicato les está dando voz, así como a los sindicalistas colombianos, que nos cuentan qué se puede aprender de la experiencia en Bogotá. [Duración: 7:17]

MATERIALES DE LA ITF

ITF. 2020. PROTEGER A LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DEL COVID-19 (CARTA MUNDIAL DE REIVINDICACIONES)

<https://www.itfglobal.org/es/news/proteger-los-trabajadores-y-las-trabajadoras-del-transporte-publico-del-covid-19>

ITF. 2020. TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE: DERECHOS Y COVID-19

<https://www.itfglobal.org/es/news/trabajadoras-del-transporte-derechos-y-covid-19>

ITF. 2020. REIVINDICACIONES MUNDIALES

<https://www.itfglobal.org/es/focus/covid-19/reivindicaciones-mundiales>

ITF. 2020. JUVENTUD TRABAJADORA Y EL COVID-19

<https://www.itfglobal.org/es/news/la-juventud-trabajadora-del-transporte-y-el-covid-19>

ITF. 2020. PODCAST: EL IMPACTO DEL COVID-19 EN LOS TRABAJADORES INFORMALES

<https://www.itfglobal.org/es/news/podcast-el-impacto-del-covid-19-en-los-trabajadores-informales>

ITF. 2019. EL SISTEMA DE BUS DE TRÁNSITO RÁPIDO (BRT) Y LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL: UNA GUÍA PARA LA NEGOCIACIÓN SINDICAL

<https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/bus-rapid-transit-brt-and-formalisation-informal-public-transport-trade-union>

ITF. 2019. CARTA DE LA ITF POR EL DERECHO DE LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE AL SANEAMIENTO

<https://www.itfglobal.org/es/reports-publications/carta-por-el-derecho-de-los-trabajadores-y-las-trabajadoras-del-transporte-al>

ITF. 2019. REIVINDICACIONES DE LA POLÍTICA POPULAR DE TRANSPORTE PÚBLICO

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

ITF. 2019. EL IMPACTO DEL FUTURO DEL TRABAJO PARA LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

<https://www.itfglobal.org/es/reports-publications/el-impacto-del-futuro-del-trabajo-para-las-mujeres-en-el-transporte-publico>

ITF. 2017. EL PODER DE LOS TRABAJADORES Y TRABAJADORAS INFORMALES DEL TRANSPORTE

https://www.itfglobal.org/media/1691171/the-power-of-informal-workers_es.pdf

ITF. 2016. CARTA DE REIVINDICACIONES DE LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS INFORMALES DEL TRANSPORTE DE LA ITF

<https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/carta-de-reivindicaciones-de-los-trabajadores-y-las-trabajadoras-informales-del-transporte.pdf>

INFORMES DE ESTUDIOS SOBRE EL IMPACTO LABORAL

Se trata de informes los estudios realizados en tres ciudades africanas que analizan la economía, la organización y la mano de obra del transporte informal local, el impacto potencial de los proyectos de BRT y las propuestas de formalización de los trabajadores.

GLI. 2019. EL SISTEMA DE BUS DE TRÁNSITO RÁPIDO DE NAIROBI: INFORME SOBRE EL ESTUDIO DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO LABORAL

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

GLI. 2020A. EL SISTEMA DE BUS DE TRÁNSITO RÁPIDO DE NAIROBI: INFORME SOBRE EL ESTUDIO DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO LABORAL

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

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

GLI. 2020B. EL SISTEMA DE BUS DE TRÁNSITO RÁPIDO DE KAMPALA: COMPRENDER LA ESTRUCTURA DE MERCADO DEL PARATRÁNSITO EN KAMPALA)

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

OTROS RECURSOS DE UTILIDAD

OIT. 2015. RECOMENDACIÓN 204 SOBRE LA TRANSICIÓN DE LA ECONOMÍA INFORMAL A LA ECONOMÍA FORMAL.

http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:3243110,es:NO

OIT. 2020A. EL COVID-19 REVELA CON CRUDEZA LAS DESIGUALDADES; Y PODRÍA AGRAVARLAS, MARZO DE 2020.

https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_740184/lang--es/index.htm

OIT. 2020B. NOTA INFORMATIVA: LA CRISIS DE COVID-19 Y LA ECONOMÍA INFORMAL: RESPUESTAS INMEDIATAS Y DESAFÍOS DE POLÍTICA, MAYO DE 2020

https://www.ilo.org/global/topics/employment-promotion/informal-economy/publications/WCMS_745450/lang--es/index.htm

OIT. 2020C. NOTA INFORMATIVA SECTORIAL DE LA OIT: LA COVID-19 Y LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS, SEPTIEMBRE DE 2020

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_760415.pdf

CSI. 2019. LAS NORMAS DEL TRABAJO EN LOS BANCOS MULTILATERALES DE DESARROLLO: UNA GUÍA SINDICAL

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

WIEGO 2020. PLATAFORMA SOLIDARIA MUNDIAL DE LA RED WIEGO (MUJERES EN EMPLEO INFORMAL: GLOBALIZANDO Y ORGANIZANDO).

<https://www.wiego.org/resources/plataforma-solidaria-mundial-de-la-red-wiego>

REFERENCIAS

Dimakou *et al.* 2020. *Never Let a Pandemic Go to Waste: How the World Bank's COVID-19 Response Is Prioritising the Private Sector*. SOAS/Eurodad.

OIT. 2018. *Mujeres y hombres en la economía informal: Un panorama estadístico. Tercera edición*.

OIT. 2020d. Observatorio de la OIT: *La COVID-19 y el mundo del trabajo. Tercera edición. Estimaciones actualizadas y análisis (abril de 2020)*.

Kute *et al.* (próximamente). *Workers or Partners? The Political Economy of Uber in Dar es Salaam, Johannesburg and Nairobi*. Desarrollo Sindical ITF/FES.

NALEDI. 2020. *Workers' experience of COVID-19: A focus on transport and resistance*.

Paget-Seekins *et al.* 2015. *Examining Regulatory Reform for Bus Operations in Latin America*. Urban Geography 36(3): 424–38.

Schalekamp *et al.* 2017. *Exploring Cashless Fare Collection in the Context of Urban Public Transport Reform*. 36.^a Conferencia sobre transporte en África meridional (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) <https://techjaja.com/who-will-be-the-winners-and-losers-if-all-boda-bodas-in-kampala-are-registered-under-uber-safeboda-or-bolt/>

Banco Muncial/SSATP. 2020. *Urban Mobility and COVID-19 in Africa*. (agosto de 2020).

La ITF encargó al Global Labour Institute (GLI) la elaboración de esta guía en el marco del programa Nuestro Transporte Público de la ITF.

La ITF desea agradecer a Dave Spooner y Jess Whelligan (GLI) la redacción de esta guía, así como a todas las personas que han colaborado en su elaboración, en especial a John Mark Mwanika (ATGWU), Uganda; Ajay Kumar Rai (NETWON), Nepal; Francisco Mora (SNTT), Colombia; Dan Mihadi (TAWU), Kenia y Joe Ndiritu (PUTON), Kenia. Noviembre de 2020

GLOBAL LABOUR INSTITUTE
541 Royal Exchange,
Manchester M2 7EN, UK

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





NUESTRO
TRANSPORTE
PÚBLICO

Nuestro transporte público, ITF

www.OurPublicTransport.org

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

opt@itf.org.uk