



NUESTRO
TRANSPORTE
PÚBLICO

POLÍTICA POPULAR DE
TRANSPORTE PÚBLICO

REIVINDICACIONES DE LA POLÍTICA POPULAR DE TRANSPORTE PÚBLICO

NUESTRA METODOLOGÍA

La ITF ha desarrollado estas reivindicaciones basándose en tres fuentes: las políticas y declaraciones de la ITF; las novedades y experiencias recientes en el transporte urbano; y las contribuciones externas de organizaciones y activistas. Los capítulos de la *Política popular de transporte público* elaborados por estas organizaciones representan los puntos de vista de sus autores colaboradores, que no son necesariamente los de la ITF y sus organizaciones afiliadas. Cada capítulo incluye estudios de caso, materiales de apoyo para campañas y recursos pedagógicos. Todos los capítulos están disponibles en www.OPTpolicy.org.

CAPÍTULO 1

PROPIEDAD PÚBLICA

Por WeOwnIt

Este capítulo analiza la propiedad pública, la responsabilidad democrática y el empoderamiento de los trabajadores y las trabajadoras.

CAPÍTULO 2

FINANCIACIÓN PÚBLICA

Por el Centre for Research on Employment and Work de la Universidad de Greenwich, Reino Unido

En este capítulo se examinan las opciones de financiación pública de las infraestructuras y operaciones del transporte, como alternativa al modelo de las asociaciones público-privadas.

CAPÍTULO 3

EMPLEO Y TRABAJO DECENTE

Por Julie Porter, investigadora sobre política social y laboral

Este capítulo explora las cuestiones laborales que afectan a los trabajadores y las trabajadoras en la transición del trabajo informal al formal y el vínculo entre la prestación de servicios de calidad y los empleos de calidad.

CAPÍTULO 4

LAS MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Por el Departamento de las Mujeres de la ITF

Este capítulo analiza específicamente la dimensión de género en el transporte público, las formas de promover el empleo de las mujeres y cómo poner fin a la violencia de género.

CAPÍTULO 5

EL CONTROL DE LA TECNOLOGÍA POR PARTE DE LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS

Por The Waving Cat y Víctor Figueroa, ITF

Este capítulo se centra en el impacto de la tecnología y la automatización para los trabajadores y las trabajadoras y las condiciones necesarias para que la tecnología beneficie a la fuerza laboral.

CAPÍTULO 6

EL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

Por Trade Unions for Energy Democracy

En este capítulo se analizan las políticas de transporte público y la transición hacia una economía sostenible y baja en carbono. Examina el papel de los sindicatos y la necesidad de una democracia en materia energética y de transporte.

NUESTRA VISIÓN

El transporte público es un servicio esencial del que dependen millones de personas en todo el mundo. Posee una importancia estratégica para la vida económica y social de las ciudades. Los sindicatos del transporte público se enfrentan al poder no solo en las empresas, sino también en la esfera pública, donde se toman las decisiones en materia de propiedad, control, organización y financiación.

Esta relación entre lo político y lo industrial otorga a los sindicatos del transporte público una valiosa posición estratégica. Estamos unidos en el programa “Nuestro transporte público” de la ITF. Estamos fortaleciendo nuestra fuerza sindical en ciudades concretas y en medios de transporte concretos y nos estamos posicionando políticamente para luchar en defensa de un sistema de transporte público para el pueblo que responda a las necesidades de todos y todas.

NUESTRO transporte público pertenece a:

- los millones de trabajadores y trabajadoras que dependen del transporte público para su trabajo y mantienen nuestras ciudades en movimiento
- los sindicatos del transporte público de todo el mundo que negocian buenas condiciones laborales para los trabajadores y las trabajadoras
- los millones de trabajadores y trabajadoras informales que se ganan la vida suministrando servicios de transporte público
- los millones de personas que usan el transporte público para desplazarse por nuestras ciudades
- los millones de personas que todavía carecen de un acceso adecuado al transporte público
- las personas con discapacidad, las mujeres, las personas mayores y jóvenes que dependen del transporte público para satisfacer sus necesidades particulares de acceso y movilidad

La globalización de las empresas y las políticas económicas neoliberales cambiaron la forma en que funciona el transporte e impulsaron una creciente ola de privatización, desregulación y competencia. El afianzamiento del poder empresarial viene de la mano del declive de los derechos humanos, laborales y sindicales, y de una creciente degradación del medio ambiente.

Las **asociaciones público-privadas** han introducido requisitos para obtener beneficios, suelen acarrear mayores costes de endeudamiento, transacción y competencia, y a menudo suponen un aumento de los precios para los usuarios. La explotación del transporte público se ha externalizado al sector privado a través de licitaciones públicas; sin embargo, continúa recibiendo subsidios de Gobiernos locales, municipales o nacionales. En estas circunstancias, las compañías privadas buscan aumentar sus beneficios mediante la reducción de sus costes de explotación —recortando los salarios de la fuerza laboral, las condiciones de trabajo y las pensiones—, además de invertir por debajo de lo adecuado en infraestructuras y sistemas de seguridad. Tienen poco en cuenta las necesidades de la población, de los trabajadores y las trabajadoras y del medio ambiente, dado que el objetivo principal es el lucro. Varias grandes multinacionales explotan estos contratos de servicio público en el sector del transporte en todo el mundo.

¿Por qué se privatiza el transporte? Debido a la percepción de que los Gobiernos tienen una capacidad financiera limitada y necesitan movilizar la inversión del sector privado. Para la empresa privada, el sector público representa el mayor potencial de expansión en el mercado. El capital financiero, siempre a la caza de inversiones rentables, es el motor que más presiona para que se privaticen las infraestructuras y los servicios públicos. La privatización de los servicios públicos la suelen promover las instituciones financieras internacionales, como el Banco Mundial.

Son muchos los argumentos a favor de la privatización. La enorme deuda que acarrear muchas compañías de transporte tradicionales se usa para argumentar que las empresas estatales están mal gestionadas. La realidad, en la mayoría

de los países, es que el Gobierno lleva muchos años sin invertir lo suficiente, y esa falta de inversión ha desfasado el sistema de transporte.

Para los pasajeros y pasajeras, la privatización suele tener efectos negativos para la calidad y el acceso al transporte público. Si el operador privado quiebra, el Estado se ve obligado a asumir sus responsabilidades. La privatización puede conllevar un riesgo para la seguridad. Un alto nivel de seguridad requiere una inversión constante, con trabajadores y trabajadoras bien formados y con experiencia.

Para los trabajadores y las trabajadoras del transporte, la privatización a menudo reduce los salarios, las pensiones y otras prestaciones, aumenta las horas de trabajo y reduce la formación que reciben, ya que el objetivo de las compañías privadas es aumentar sus beneficios. El operador privado pasa a subcontratar muchas funciones del transporte, y los trabajadores y trabajadoras pierden la capacidad de influir en las decisiones de la autoridad de transporte público. Para las trabajadoras y los trabajadores informales, la privatización puede exacerbar las desigualdades en las empresas del transporte.

Muchos sindicatos continúan haciendo campaña para impedir o revertir la privatización. Combatir las decisiones gubernamentales es una tarea difícil y requiere un gran esfuerzo y apoyo político del público. Los sindicatos enfrentan, además, la dificultad de organizar al personal del transporte del sector privado e informal. Para ello suelen precisar modificar sus estatutos y desplegar nuevos métodos de organización. Apoyamos plenamente la sindicalización de los trabajadores y las trabajadoras del transporte en las empresas públicas y privadas para lograr derechos y normas decentes.

Como sindicatos del transporte defendemos la expansión y mejora del transporte público, al tiempo que perseguimos un conjunto más amplio de objetivos para promover la equidad social, la sostenibilidad y la calidad de vida en nuestras comunidades y ciudades.

Defendemos un modelo social de transporte público, un sistema de transporte público al servicio de la población y sin ánimo de lucro. Creemos que NUESTRO transporte público debe ser **accesible, asequible, eficiente, confiable, seguro, limpio e integrado** con una red de buses, trenes, metro, ferris, taxis y tranvías, y con opciones para ir en bicicleta o caminando. Para que el transporte público sea equitativo, debe ser de propiedad pública, debe estar controlado democráticamente y contar con el empoderamiento de los pasajeros y los trabajadores, además de unas buenas condiciones laborales y derechos sindicales.

Invertir en transporte público contribuye a solucionar la crisis **climática**. Proporcionando servicios de calidad podemos conseguir que la gente cambie su automóvil por el transporte público. NUESTRO transporte público puede reducir la congestión y las emisiones de gases con efecto invernadero, mejorar la calidad del aire y la seguridad y crear millones de empleos verdes.

Los trabajadores y las trabajadoras del transporte son esenciales para garantizar el funcionamiento seguro y eficiente de NUESTRO transporte público. Debido a **los conocimientos que hemos adquirido**, como trabajadores y trabajadoras, sobre las operaciones de transporte y su infraestructura, deberíamos participar de forma regular desde las primeras fases de las **consultas y el proceso decisorio** que acometan las instancias políticas locales y nacionales.

NUESTRAS REIVINDICACIONES POLÍTICAS

- 1 — Los servicios de transporte público deben ser de propiedad pública y estar operados por entidades públicas
- 2 — Mejorar y expandir el transporte público integrado y los puestos de trabajo en el transporte público
- 3 — Garantizar la responsabilidad democrática en la planificación, el desarrollo y el futuro del transporte público
- 4 — Priorizar la inversión y la responsabilidad democrática en el transporte público
- 5 — Promover modelos de finanzas públicas
- 6 — Considerar el transporte público gratuito
- 7 — Integrar el trabajo decente como objetivo central del transporte sostenible
- 8 — Conectar los empleos de calidad a los servicios de calidad
- 9 — Regularizar el empleo del transporte público informal
- 10 — Involucrar a los trabajadores y las trabajadoras informales en la regularización del transporte público informal
- 11 — Impulsar el empleo de las mujeres y promover el trabajo decente en el transporte público
- 12 — Poner fin a la violencia contra las trabajadoras del transporte
- 13 — Lograr que el cambio tecnológico promueva la igualdad de género
- 14 — Involucrar a las trabajadoras en la toma de decisiones sobre el transporte público
- 15 — Propiedad pública de la infraestructura digital para el bien común
- 16 — Consultar y negociar el cambio tecnológico
- 17 — Controlar la tecnología de evaluación comparativa (*benchmarking*), seguimiento y vigilancia
- 18 — Controlar el uso de algoritmos y bancos de datos
- 19 — Regular la movilidad como servicio (MaaS)
- 20 — Regular las plataformas de servicios a demanda como operadoras del transporte público
- 21 — Facilitar la movilidad laboral y proporcionar capacitación a los trabajadores y las trabajadoras
- 22 — Utilizar y compartir datos en aras del bien común
- 23 — Reducir la jornada laboral a medida que aumenta la productividad
- 24 — Regular las pruebas de control a distancia y tecnología sin conductor
- 25 — Garantizar una “transición justa” para los trabajadores y las trabajadoras del transporte
- 26 — Adoptar un enfoque económico integral para reducir las emisiones del transporte
- 27 — Apoyar la electrificación del transporte público
- 28 — Trabajar a favor de la democracia energética y del transporte

QUÉ HAREMOS PARA LOGRAR ESTAS REIVINDICACIONES:

- Combatiremos la privatización y la subcontratación
- Lucharemos por la remunicipalización (nacionalización) del transporte público y por modelos de financiación pública alternativos
- Intervendremos para reclamar la remunicipalización cuando venzan los contratos o cuando los contratistas privados los incumplan
- Influiremos en las políticas nacionales o municipales para que se expanda el transporte público integrado y mejoren la financiación pública, la calidad de los servicios y el funcionamiento del transporte público
- Realizaremos estudios sobre cómo influyen los cambios en el transporte público sobre la fuerza laboral. Estos estudios ayudarán a los sindicatos del transporte a contribuir como interlocutores, con argumentos fundados, en las consultas y negociaciones sobre la planificación del transporte público
- Negociaremos salarios y condiciones laborales que equiparen y mejoren el empleo en todos los sistemas de transporte público
- Fortaleceremos las estructuras de negociación colectiva y consulta para conseguir trabajos decentes, derechos sindicales y mejores servicios
- Abordaremos la segregación ocupacional de género y haremos campaña a favor de una mayor tasa de empleo de las mujeres en el sector
- Negociaremos la implementación de programas de defensoras de las mujeres en empresas de transporte público
- Reivindicaremos políticas de transporte público que tengan en cuenta el factor género, incluida la igualdad de género en el lugar de trabajo
- Representaremos a los trabajadores y trabajadoras informales en la transición a la economía formal
- Haremos campaña junto con los trabajadores informales para lograr una transición justa para todos los trabajadores y trabajadoras del transporte
- Estableceremos el trabajo decente como pilar del transporte público sostenible, con el objetivo de que todos los trabajadores y trabajadoras del transporte disfruten de unas condiciones laborales y unos salarios dignos, así como de estabilidad laboral
- Haremos campaña en defensa de estructuras que permitan a los trabajadores y a sus comunidades tener voz en materia de explotación y financiación del transporte público, y medios para hacer rendir cuentas a las instancias decisorias
- Haremos campaña para que los sindicatos participen en las consultas y negociaciones sobre las nuevas infraestructuras de transporte público, la ampliación de los sistemas existentes y la introducción de nuevas tecnologías
- Forjaremos alianzas con organizaciones de pasajeros, de mujeres y ecologistas, con comunidades locales y con sindicatos de otros sectores para luchar por la justicia, la inclusividad y la democracia en nuestros sistemas de transporte y energía

REIVINDICAMOS LA PROPIEDAD PÚBLICA

Un sistema de transporte público que funcione bien facilita el acceso de la población a sus centros de trabajo, educativos, servicios públicos, vida social y actividades de ocio, y contribuye a reducir las emisiones de carbono. Por ello es vital para la economía y mejora la calidad de vida, los resultados de salud pública, la igualdad socioeconómica y la sostenibilidad. Los sistemas de transporte público integrados son, por lo tanto, elementos indispensables de la infraestructura local y nacional.

Por esta razón, las decisiones sobre transporte público no deberían dejarse en manos de compañías privadas. El transporte público debería pertenecernos a todos y a todas, en especial a los trabajadores que lo gestionan y a los usuarios que dependen de estos servicios.

La responsabilidad y el control públicos del transporte colectivo se consiguen mejor cuando su propiedad está en manos municipales o nacionales que a través del modelo neoliberal de competencia y propiedad privada con afán de lucro. El transporte colectivo se financia principalmente mediante las tarifas y los fondos públicos. Cuando el transporte público se externaliza a operadores privados, parte del dinero que se ingresa se convierte en beneficios privados que, en lugar de reinvertirse, se sacan del sistema. La privatización podría dar la impresión de reducir los costes a corto plazo, pero resulta ineficiente e insostenible. Sus consecuencias, ya sean un accidente o la bancarrota, las acaban pagando los contribuyentes en forma de costes ocultos. El contribuyente acaba asumiendo en última instancia la solución de los errores del sector privado.

Es un hecho ampliamente aceptado que la privatización ha fracasado. Las encuestas realizadas en numerosos países revelan que la mayoría de la población considera que los servicios de transporte público deben ser de propiedad y gestión públicas. Estamos constatando una interesante tendencia a la remunicipalización, que está llevando a los ayuntamientos de las ciudades a asumir la propiedad pública de servicios como el agua, los residuos, la energía y el transporte.

Para lograr un sistema de transporte público al servicio de la población se deben materializar las siguientes reivindicaciones:

1

LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DEBEN SER DE PROPIEDAD PÚBLICA Y ESTAR OPERADOS POR ENTIDADES PÚBLICAS

Reivindicamos que los Gobiernos, las empresas y los sindicatos consideren el transporte público como un bien común y el acceso al transporte público como un derecho universal. La propiedad y explotación públicas de los servicios son la mejor opción, ya que permiten una planificación que aborde las necesidades de la sociedad y cree avenidas democráticas de participación en los procesos decisorios.

Reivindicamos que los Gobiernos nacionales y locales, a la hora de planificar y desarrollar el transporte público, prioricen las necesidades de la sociedad, de la economía en su conjunto y del medioambiente. Deberían prestar especial atención a las necesidades de los trabajadores y usuarios, sobre todo de quienes pueden tener dificultades de acceso al transporte público. Se deberían esforzar por mejorar la accesibilidad mediante la creación de un servicio integrado en el que estén vinculadas las rutas de bus, tren y tranvía, complementadas con opciones de desplazamiento a pie y en bicicleta.

Reclamamos a los Gobiernos nacionales y locales que eviten la externalización de los servicios de transporte público, con el fin de obtener un sistema de transporte público integrado. El transporte público es casi siempre un monopolio *de facto* que sirve a los grupos desfavorecidos. Esto precisa el uso de infraestructuras públicas de gran calidad, y la externalización no es rentable a largo plazo.

Reivindicamos que los Gobiernos dispongan los medios para que el transporte público sea de propiedad y explotación públicas, en la medida de lo posible. Esto incluye: la propiedad pública de las infraestructuras y el material rodante; ofrecer un apoyo financiero —y de otra índole— adecuado a los operadores del transporte público; e intentar renacionalizar o remunicipalizar los servicios de

transporte público que hayan sido privatizados o subcontratados.

En concreto, reivindicamos que los Gobiernos internalicen el transporte público cuando se renueven los contratos de explotación. Esto debería incluir adoptar medidas activas en pro de la remunicipalización o nacionalización cuando los operadores privados incumplan sus contratos, quiebren o se declaren insolventes. Si bien el mecanismo de arbitraje entre inversores y Estados (ISDS, por su sigla en inglés) incluido en los principales tratados de comercio e inversión puede obstaculizar los esfuerzos de remunicipalización y limitar el espacio político para que los Gobiernos locales vuelvan a encargarse de la prestación de servicios privatizados, los recursos presentados por los operadores privados en el marco del ISDS a menudo exageran el componente de servicio público de sus operaciones. Reivindicamos que los Gobiernos lleven a cabo análisis coste-beneficio, que a menudo concluyen que resulta más barato remunicipalizar el servicio incluso si aún no ha finalizado el contrato de concesión e incluso cuando supone costes de indemnización.

2

MEJORAR Y EXPANDIR EL TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO Y LOS PUESTOS DE TRABAJO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

La necesidad de reforzar y ampliar el transporte público se sustenta en dos hechos de importancia: la rápida urbanización y la emergencia climática. Se trata de dos retos que no pueden superarse con éxito sin una expansión masiva del transporte público. Esto también generará oportunidades de empleo.

Reivindicamos que los operadores de transporte público, las autoridades locales y los Gobiernos nacionales se esfuercen por impulsar la economía local mediante el fortalecimiento y la expansión del transporte público. Esto ayudará a la población acceder con más rapidez a sus trabajos, escuelas, familias y servicios públicos y proporcionará empleos dignos.

Reivindicamos que los Gobiernos impulsen el uso del transporte público mediante la mejora de la calidad de los servicios, manteniendo las tarifas

bajas, ofreciendo transporte público gratuito en la medida de lo posible e introduciendo políticas de reducción del uso del automóvil.

Reivindicamos que los Gobiernos utilicen los ingresos generados por las rutas más concurridas para la subvención cruzada de otras rutas que benefician a grupos vulnerables de la población — por ejemplo, aumentando el acceso al transporte en los barrios de bajos ingresos—. Esto debería hacerse a través de la propiedad y subsidios públicos.

Reivindicamos que los empleos creados mediante la expansión del transporte público sean empleos decentes, con políticas que promuevan el empleo de las mujeres e integren a los trabajadores y trabajadoras que ofrecen servicios de transporte informal. Los Gobiernos pueden hacer esto con más facilidad si la propiedad y explotación del transporte público está en manos públicas.

Reivindicamos que los operadores y los Gobiernos colaboren con los sindicatos para alcanzar estos objetivos.

3

GARANTIZAR LA RESPONSABILIDAD DEMOCRÁTICA EN LA PLANIFICACIÓN, EL DESARROLLO Y EL FUTURO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Las compañías privadas que gestionan servicios de transporte público no rinden cuentas públicamente. Los contratos con empresas privadas suelen celebrarse a puerta cerrada, con muy poca transparencia. Resulta complicado gestionar y monitorizar con éxito estos contratos suscritos por compañías privadas, sobre todo grandes multinacionales, lo que dificulta exigirles responsabilidades.

Reivindicamos que las decisiones relativas a la rutas se basen en las necesidades de la población y no en los beneficios privados. Mantener los servicios en manos públicas dota a los Gobiernos de flexibilidad para introducir cambios dependiendo de las necesidades públicas, en lugar de tener que pagar para actualizar los contratos de concesión con empresas privadas.

Reivindicamos la participación de los representantes de los usuarios, de los trabajadores y de la

sociedad civil en todos los niveles decisorios para garantizar que los servicios se planifiquen y operen respondiendo a las necesidades de los distintos grupos sociales.

Reivindicamos que los Gobiernos dispongan mecanismos que permitan a usuarios, trabajadores y sociedad civil participar de manera activa en la elaboración de políticas y en los procesos decisorios que guardan relación con el transporte público. Estos deben incluir la representación de sindicatos, grupos de pasajeros y otras organizaciones sociales en las autoridades del transporte y en las estructuras decisorias relativas al transporte público. Estas estructuras pueden incluir votaciones, asambleas públicas y encuestas sobre las principales decisiones en cuanto a planificación, financiación y explotación de los servicios.

Reivindicamos que los operadores del transporte público incluyan representantes de sindicatos y de organizaciones de pasajeros como miembros de sus juntas directivas, en una proporción que les permita tener un poder decisorio real. También pueden establecer estructuras consultivas en las que participen expertos externos y la sociedad civil, como las organizaciones medioambientales.

Reivindicamos que los operadores de transporte público participen en negociaciones y consultas regulares con sindicatos acerca de las condiciones laborales, la seguridad de las operaciones y las desigualdades en el lugar de trabajo, en concreto las barreras al empleo de las mujeres y de otros grupos infrarrepresentados.

Reivindicamos que los empleadores reconozcan y utilicen la experiencia, los conocimientos y las aptitudes de la fuerza laboral a través de dichas estructuras.

REIVINDICAMOS FINANCIACIÓN PÚBLICA

Financiar el transporte público implica, paralelamente, invertir en el medio ambiente, en nuestras comunidades y en las generaciones futuras. El transporte público es un derecho universal al que los políticos deben otorgar una alta prioridad. Sin embargo, la financiación del transporte público, y de otros servicios públicos vitales, adolece de enormes carencias. Esto sucede en un mundo repleto del llamado capital improductivo. En otras palabras, no se trata de que carezcamos de recursos, sino de una falta de recursos públicos.

Esta carencia es fruto de la política neoliberal, que aplica reducciones de impuestos a los más adinerados y políticas de austeridad y privatización en el sector público. Se nos dijo que la concentración de la riqueza en manos privadas permitiría movilizar las inversiones del sector privado hacia los servicios públicos, a través de las privatizaciones y de las asociaciones público-privadas, de una forma más eficaz que a través del sector público. Pero este modelo ha fracasado en la práctica. La realidad ha demostrado que los inversores privados son “reacios al riesgo” y que lo que les preocupa son los flujos de ingresos y el rendimiento de sus inversiones. Las necesidades de la población y del medio ambiente apenas afectan sus decisiones de inversión, cuyo objetivo primordial es la obtención de beneficios.

La financiación pública es la mejor manera de garantizar que los fondos son asignados de manera equitativa y más sostenible. Una inversión bien planificada hoy puede evitar costes insostenibles y no planificados en el futuro. Para que la financiación privada resulte rentable, es necesario fragmentar las redes y reducir los costes y el gasto. Las primeras víctimas de la falta de inversión acaban siendo el trabajo decente, las tarifas equitativas y la seguridad.

Los retos a los que nos enfrentamos en el transporte público solo pueden afrontarse mediante una estrategia planificada y coordinada. El modelo de financiación debe considerarse en un contexto más amplio de control democrático, igualdad de movilidad, bien común, políticas fiscales progresivas y redistributivas y trabajo

decente. Por lo tanto, creemos en las inversiones públicas y no en la financiación privada o en asociaciones público-privadas. Con esto en mente, planteamos las siguientes reivindicaciones para la financiación pública del transporte en común:

4

PRIORIZAR LA INVERSIÓN Y LA RESPONSABILIDAD DEMOCRÁTICA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público depende de la financiación pública y, por lo tanto, refleja las decisiones presupuestarias y las políticas fiscales generales. Reivindicamos impuestos progresivos y redistributivos y medidas para combatir la evasión fiscal, como medio clave de recaudar fondos para el transporte público.

Los costes iniciales de los sistemas de transporte público pueden ser considerables, pero son ampliamente superados por los beneficios socioeconómicos y medioambientales del transporte público. Las mejoras en la salud pública, la reducción de los tiempos de desplazamiento, el mayor acceso a la movilidad y la reducción de las emisiones aumentarán la productividad y mejorarán la calidad de vida de millones de personas. Dada la emergencia climática, el coste de no invertir más en transporte público resulta demasiado elevado como para no actuar. Reivindicamos que los Gobiernos prioricen la inversión en el transporte público en beneficio de toda la sociedad.

Reivindicamos que los Gobiernos establezcan mecanismos que permitan a usuarios, trabajadores y sociedad civil participar de manera destacada en los procesos decisorios y políticos relacionados con la determinación de prioridades y las financiación del transporte público, y que garanticen la transparencia financiera.

5

PROMOVER MODELOS DE FINANZAS PÚBLICAS

Reivindicamos que los Gobiernos locales y nacionales busquen oportunidades de financiar el transporte público a través de asociaciones público-públicas, que se basan en la solidaridad en lugar del ánimo de lucro. Una asociación

público-pública es simplemente la colaboración entre dos o más autoridades u organismos públicos para mejorar la capacidad y eficacia en la prestación de servicios públicos de uno de los asociados. Una forma común de iniciar este tipo de colaboración son las asociaciones entre ciudades o entre países. Las asociaciones público-públicas son relaciones entre pares, forjadas en torno a valores y objetivos comunes, y han ofrecido oportunidades de financiación vitales en otros servicios públicos.

Reivindicamos que los Gobiernos locales y nacionales utilicen las subvenciones cruzadas entre los servicios públicos para movilizar fondos para el transporte público. Esto ofrece una forma común de financiación de aquellos servicios públicos que no pueden ser sufragados solo mediante los pasajes de los usuarios.

Reivindicamos que los Gobiernos reserven ingresos recaudados a través de otros impuestos, como los de carreteras, combustibles o construcción, como medio estratégico de garantizar la continuidad de la financiación del transporte público.

Los empleadores se benefician del transporte público, por lo que reivindicamos que contribuyan al mismo, bien a través de un impuesto especial sobre el número de trabajadores que contratan o subsidiando las rutas de transporte público de su fuerza laboral.

La financiación de la lucha contra el cambio climático es otra fuente emergente de financiación del transporte público. Reivindicamos que estos fondos se utilicen para promover el transporte público y la democracia energética, y que no se usen para reforzar los modelos político y económico que provocaron el cambio climático.

Reivindicamos que los Gobiernos locales consideren la elaboración de presupuestos participativos, que también pueden favorecer una mejora de los servicios básicos, un aumento de la recaudación fiscal y una reducción de la evasión fiscal. Los presupuestos participativos propician una mayor influencia democrática de la población sobre los presupuestos municipales y garantizan que el gasto público se ajuste a los intereses de la comunidad.

6

CONSIDERAR EL TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO

La gratuidad del transporte público aumenta su uso y reduce el uso de los automóviles privados, lo cual mejora la calidad de vida de todos y de todas. La eliminación de las tarifas permite afrontar la exclusión social, la desigualdad y la pobreza en el transporte. La gratuidad del transporte público aumenta el acceso a la movilidad y reduce la congestión y las emisiones perniciosas. Los pasajeros se convierten en “protectores del clima”. El transporte público gratuito ya no se considera una mercancía, sino un bien común similar a otros servicios públicos, como los parques, los carriles para bicis, el alumbrado público, las bibliotecas, la salud y la educación.

Reivindicamos que los Gobiernos consideren hacer del transporte público un servicio gratuito, ya sea de forma permanente, determinados días (por ejemplo, cuando la contaminación del aire sea elevada) o para determinados grupos de usuarios, como niños o ancianos.

Reivindicamos que los Gobiernos garanticen los medios de vida de los trabajadores y trabajadoras del transporte público durante la transición al transporte público gratuito. Debe haber garantías en torno a modelos alternativos de financiación pública y se debe priorizar la inversión en el transporte público.

REIVINDICAMOS EL TRABAJO DECENTE

Millones de hombres y mujeres trabajan en el transporte público en todo el mundo. Los más visibles son quienes conducen vehículos y quienes trabajan en las estaciones y centros de transporte. Pero hay muchos más trabajadores y trabajadoras no visibles, que prestan servicios en la microeconomía que rodea al transporte público. Lograr unos empleos dignos en el transporte público promete enormes beneficios a la comunidad y la economía local. Sin embargo, el trabajo decente no llega por sí solo, ni en las empresas privadas ni en las entidades públicas. El afán de lucro, unido a las políticas neoliberales, acaba socavando las condiciones laborales. En los

últimos años, muchos empleos formales se han vuelto cada vez más precarios. La existencia de sindicatos fuertes e influyentes con derecho de sindicalización y huelga es el mejor antídoto para defender los intereses de los trabajadores y las trabajadoras, independientemente del régimen jurídico de su empleador.

La forma en que la política y la reglamentación estructuran el transporte público constituye un factor decisivo para determinar la experiencia de la fuerza laboral y la calidad de los servicios. Las políticas económicas neoliberales han conducido a la privatización de los servicios de transporte público, ya sea a través del uso de asociaciones público-privadas para explotar los servicios o a través de la liberalización y desregulación de los mismos. En las ciudades del Sur Global, esto ha propiciado la proliferación de poderosos grupos de interés privados que prestan servicios de transporte público informal. Estos problemas se pueden superar cumpliendo las siguientes reivindicaciones, que permitirán que el transporte público se convierta en un motor para impulsar el trabajo decente:

7

INTEGRAR EL TRABAJO DECENTE COMO OBJETIVO CENTRAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO SOSTENIBLE

El transporte público posee una importancia estratégica para la vida económica y social de las ciudades. Por ello, los sindicatos deben combatir el poder en la esfera pública, allí donde se adoptan las decisiones, no solo en el lugar de trabajo.

El trabajo decente reconoce que la contribución del transporte público a la economía incluye la creación de miles de puestos de trabajo para la población local. Vincula a los ciudadanos con su lugar de trabajo, su educación y su familia. En las ciudades del Sur Global, la prestación informal de servicios de transporte público apoya toda una microeconomía que proporciona empleo a miles de hombres y mujeres que no pueden acceder a las limitadas oportunidades de empleo formal.

La pobreza laboral impulsa los servicios de transporte público informal. A menudo, el trabajo informal aparece disfrazado, es explotador y no respeta las normas mínimas en materia de

derechos humanos. El trabajo decente, en cambio, supone la creación de puestos de trabajo estructurados, que ofrecen unos ingresos equitativos y estables, protegen la seguridad y la salud de los trabajadores y los pasajeros, y proporcionan acceso a la protección social. Reivindicamos la creación de empleos decentes como objetivo central de un sistema de transporte público sostenible. Además, reclamamos inspecciones laborales efectivas como herramienta clave para garantizar este objetivo.

El trabajo decente también supone la igualdad de oportunidades y de trato, ofrecer perspectivas de desarrollo personal, el reconocimiento del trabajo y la posibilidad de tener voz y ser escuchado. Exigimos que el trabajo decente sea un objetivo del transporte público sostenible, basado en

la garantía plena de ejercer el derecho a la libertad sindical como el mecanismo más eficaz para defender los intereses de los trabajadores y las trabajadoras.

8

CONECTAR LOS EMPLEOS DE CALIDAD A LOS SERVICIOS DE CALIDAD

Existe una interdependencia entre la calidad de los empleos en el transporte público y la calidad de los servicios que este presta. Los hombres y mujeres que trabajan en el transporte público saben mejor que nadie cuánto influyen en la calidad de los servicios prestados las formas en que se contrata a la mano de obra.

Reivindicamos que los Gobiernos creen un modelo social de transporte público que permita que los empleos y los servicios de calidad vayan de la mano. La propiedad pública y la gestión directa de las operaciones de transporte público implican que se da prioridad a la seguridad y la calidad, y que no entran en juego intereses externos.

Reivindicamos que los Gobiernos respeten el derecho de los trabajadores y trabajadoras del transporte público a sindicalizarse y a negociar colectivamente con sus empleadores, a iniciar consultas y negociar con las instancias políticas y de planificación del transporte locales y nacionales.

9

REGULARIZAR EL EMPLEO DEL TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL

La regulación del empleo es un elemento esencial de las reformas encaminadas a favorecer a los más pobres y formalizar los servicios de transporte público informal, y es fundamental para lograr empleos decentes en el transporte público. Es necesaria para salvaguardar la seguridad y la salud de los trabajadores y los pasajeros y promover la igualdad de género en el transporte público.

Exigimos que los Gobiernos regularicen el empleo para eliminar de raíz muchos de los problemas de calidad endémicos de los servicios informales de transporte público, como la inseguridad de la conducción y el hacinamiento de los pasajeros. La falta de regulación del empleo informal propicia la corrupción y la extorsión, que socavan aún más la calidad del servicio y el papel del Gobierno.

Reivindicamos que dicha regulación se establezca al principio del proceso de formalización, ya que permite una “transición justa” para la fuerza laboral afectada por los servicios reformados. El empleo regulado facilita una transición sostenible de los empleos informales al sector formal, ya que permite incorporar a los empleadores en las estructuras normativas y jurídicas. Los ingresos fiscales resultantes pueden ayudar a financiar y sostener el cambio del trabajo informal al formal. Además, convierte a la fuerza laboral en un aliado de quienes desean regularizar el transporte público y elimina las barreras a una mayor regularización.

Exigimos que los Gobiernos refuercen la regulación de los propietarios de vehículos y de las asociaciones de rutas. Es necesario que los Gobiernos se comprometan decididamente a que los empleadores rindan cuentas y aborden el problema de la corrupción que pretende defender los intereses arraigados y las prácticas explotadoras.

10

INVOLUCRAR A LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS INFORMALES EN LA REGULARIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Reivindicamos que los Gobiernos locales y nacionales cuenten con los sindicatos, con las organizaciones representantes de trabajadores informales, con las asociaciones de microempresas y otras partes integrantes del transporte público informal en un proceso democrático que permita regularizar y modernizar el transporte público.

Reivindicamos que los Gobiernos ofrezcan apoyo de carácter económico, organizativo y tecnológico a los trabajadores y trabajadoras informales. Los cambios abanderados por los trabajadores y las trabajadoras promueven los intereses de la gente pobre. Los hombres y las mujeres que trabajan en el sector del transporte público informal son quienes mejor conocen cómo funciona el servicio en el día a día. Exigimos que se tomen medidas para acabar con la insostenible distribución de los ingresos, costes, riesgos y responsabilidades propia de los servicios de transporte público informal, que convierte la inseguridad vial y el hacinamiento en estrategias de supervivencia económica.

REIVINDICAMOS LA IGUALDAD DE GÉNERO

El transporte público reviste mucha importancia en la vida de las mujeres. No obstante, sigue siendo un sector muy masculinizado, como se evidencia al analizar la presencia de empleadas en el transporte público y los valores arraigados en su estructura y oferta, que se reflejan en la fijación de precios y en la planificación de rutas. Las investigaciones demuestran que existen diferencias de género en el acceso a la movilidad y en el uso del transporte público, como consecuencia de las diferencias en los roles sociales y económicos que tienen las mujeres y los hombres. Sin embargo, la política de transporte público la planifican y deciden principalmente hombres.

La expansión del transporte público es fundamental para ofrecer a las mujeres un

acceso seguro, asequible y equitativo a su lugar de trabajo y a servicios públicos como la educación, las guarderías infantiles y la sanidad. El transporte público propicia el empoderamiento de las mujeres, ya que facilita su participación progresiva en la vida económica y pública, y posibilita su compromiso con un amplio abanico de derechos, como el derecho al trabajo y los derechos laborales, el derecho a la educación, a la salud y a la participación política.

El transporte público solo puede incorporar la perspectiva de género cuando hay mujeres empleadas en el sector a todos los niveles. Es primordial crear oportunidades de trabajo decente y estable en el sector que atraigan y retengan a las mujeres, y que además combatan la segregación profesional por motivos de género. Para lograr todo esto reivindicamos:

11

IMPULSAR EL EMPLEO DE LAS MUJERES Y PROMOVER EL TRABAJO DECENTE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Al igual que en otros sectores del transporte, en el transporte público encontramos una profunda segregación profesional basada en el género, sobre todo una excesiva presencia de mujeres en empleos informales. Los estereotipos de género persisten y pueden expresarse como actitudes negativas hacia la capacidad o idoneidad de las mujeres para trabajar en el transporte público. En la práctica, esto se percibe en las diferencias que existen en el estatus y las condiciones de los empleos que desempeñan las mujeres y los hombres: es más probable que las mujeres realicen empleos peor remunerados y más precarios.

Con la expansión del transporte público se podrían multiplicar las oportunidades laborales para las mujeres, incluida la posibilidad de pasar de un empleo precario o informal a un empleo formal. Reivindicamos que los Gobiernos adopten políticas que faciliten el acceso de las mujeres al empleo. Para contribuir a este objetivo, reivindicamos que los empleadores apoyen a las mujeres de todas las edades a acceder a la capacitación, el reciclaje profesional y otras medidas, tales como mentorías.

Las mujeres que trabajan en el transporte público padecen gran cantidad de problemas, como la falta de derechos de maternidad, las largas jornadas laborales, el diseño deficiente de vehículos y uniformes, la desigualdad salarial y la falta de instalaciones adecuadas. Sabemos que estas cuestiones pueden repercutir en el empleo de las mujeres en el sector. La falta de acceso seguro a unos servicios de aseo o a un EPP (equipo de protección personal) adecuados puede tener un impacto sustancial en la salud, la seguridad y la dignidad de todos los trabajadores del transporte público, y repercusiones adicionales importantes para las mujeres. Reivindicamos que se proporcionen servicios y condiciones laborales equitativas a hombres y a mujeres. Por ejemplo, la falta de aseos separados para las mujeres envía un mensaje claro sobre cómo se ve a las mujeres en el sector.

Por lo tanto, para impulsar el empleo femenino en el transporte público hay que hacer mucho más que poner el foco en la contratación. Exigimos que los empleadores aborden todos los elementos del marco de la OIT “El ciclo profesional de la mujer en el sector del transporte”, que incluye la atracción, la contratación y la selección, la retención, la interrupción de la carrera, el reingreso, la conciliación entre la vida profesional y personal, las responsabilidades de cuidado y la materialización del trabajo decente.

12

PONER FIN A LA VIOLENCIA CONTRA LAS TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE

La violencia física y no física es un problema recurrente en el transporte público, tanto para las trabajadoras como para las pasajeras, y sigue siendo un poderoso obstáculo para la igualdad de las mujeres en la sociedad. Concretamente, el acoso sexual, la violencia y el miedo a la violencia constituyen una barrera importante para la movilidad de las mujeres. Además, en el sector del transporte existe un fuerte relación entre la violencia de género y la segregación ocupacional por motivos de género (algo reconocido por la OIT en su informe sobre la política de transporte), y las repercusiones de la violencia doméstica también afectan a las mujeres en el transporte público.

Reivindicamos que los Gobiernos garanticen un entorno de “tolerancia cero” frente a toda violencia de género y que promulguen leyes destinadas a proteger a las mujeres en el lugar de trabajo. Reivindicamos que los empleadores apliquen respuestas eficaces en el lugar de trabajo y medidas preventivas a través de los convenios colectivos, la educación y la capacitación, y mecanismos de probada eficacia que permitan investigar y responder a las denuncias, así como la concesión de licencias remuneradas a las trabajadoras víctimas de violencia de género en el hogar.

Si los Gobiernos y los empleadores no abordan la realidad de la violencia de género, minarán cualquier intervención destinada a aumentar el empleo de la mujer en el transporte público. Reivindicamos que se aborden con carácter prioritario las cuestiones relativas a las mujeres que trabajan en el transporte público, ya que ello hará que el transporte público sea más atractivo y seguro para todos y para todas.

13

LOGRAR QUE EL CAMBIO TECNOLÓGICO PROMUEVA LA IGUALDAD DE GÉNERO

La introducción de nuevas tecnologías puede conllevar tanto beneficios como riesgos para el empleo de las mujeres en el transporte público. Por ejemplo, las mujeres se encuentran al filo de la navaja de la automatización, ya que los empleos con mayor presencia femenina, como la venta de boletos y las tareas de servicio al cliente, pueden estar particularmente en peligro. Sin embargo, los cambios tecnológicos en el funcionamiento de los vehículos pueden mejorar la labor de conducción de las mujeres, y las plataformas digitales de empleo pueden ofrecer empleos de transporte flexibles que resulten atractivos a las trabajadoras. Sin embargo, no están exentas de problemas, como la desigualdad de acceso a la propiedad de los vehículos y a la tecnología o las dificultades para garantizar que los empleos sean decentes, especialmente la cuestión de la catalogación de estos empleos. Las mujeres que trabajan en la economía de las microtarefas también corren mayores riesgos de sufrir violencia y acoso. Los sindicatos del transporte público desempeñan un papel importante a la hora de garantizar que la tecnología produzca beneficios para la mano

de obra y para la sociedad, y que no aumente aún más las desigualdades. Reivindicamos que los Gobiernos y los empleadores garanticen que las mujeres se beneficien de los nuevos empleos que la tecnología crea en el transporte público; para ello deben asegurarse de que las mujeres cuentan con las aptitudes necesarias, facilitando oportunidades de formación si fuera necesario.

14

INVOLUCRAR A LAS TRABAJADORAS EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE EL TRANSPORTE PÚBLICO

Las necesidades de las mujeres como usuarias del transporte público suelen tener prioridad sobre las necesidades de las mujeres como trabajadoras de este sector. Los dos aspectos se entrelazan, y no hay que olvidar a las trabajadoras del transporte público.

Reivindicamos que los Gobiernos involucren a las trabajadoras del transporte público en la toma de decisiones y la planificación de las políticas sobre transporte público —incluidas las consultas tempranas acerca de todas las nuevas infraestructuras de transporte público, la introducción de nuevas tecnologías y la expansión del transporte público— para velar por que se lleven a cabo evaluaciones de impacto de género y se aborden problemas específicos de las mujeres. Reivindicamos que las trabajadoras tengan acceso a la información pertinente sobre sus derechos y protecciones sociales y laborales, incluidos sus derechos como representantes sindicales.

REIVINDICAMOS UN MAYOR CONTROL DE LAS TECNOLOGÍAS POR PARTE DE LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS

La tecnología digital está empezando a afectar a todos los ámbitos del transporte público. Paralelamente a la infraestructura física, las ciudades están pagando a las compañías tecnológicas para que desarrollen una infraestructura digital que apunte a la prestación de servicios de transporte urbano. Esta infraestructura digital debería ser de propiedad pública, y su diseño y uso deberían tomar

en consideración los intereses de los trabajadores y las trabajadoras. Para lograrlo, es preciso que los trabajadores y las trabajadoras estén informados, sean consultados y puedan negociar el diseño y la aplicación de las tecnologías digitales.

Los cambios tecnológicos siempre tienen costes sociales, además de beneficios. Históricamente, las tecnologías se han utilizado para reducir el coste que supone la mano de obra para el empleador. No se puede separar la tecnología del poder, porque quien tiene el poder puede decidir qué tipo de tecnología se desarrollará y para qué se utilizará. La tecnología digital produce datos. En el lugar de trabajo, los datos describen a los trabajadores y las operaciones que realizan. Esta información confiere más poder a quien la controla. Por lo tanto, los datos inclinan la balanza del poder en la empresa hacia la gerencia y la balanza del poder económico hacia las empresas tecnológicas, lo que convierte a la tecnología en una cuestión social, además de una cuestión laboral.

El avance de la digitalización está generando datos que pueden ser utilizados para medir, pero también para monitorear y controlar. Esto tiene repercusiones en las condiciones laborales, ya que los datos aumentan la capacidad de control de la gerencia de la empresa. La tecnología digital también permite reemplazar o reubicar a los trabajadores, además de reestructurar los procesos de trabajo para que la mano de obra sea más barata. Contar con mejores datos sobre los procesos de trabajo permite a los empleadores seleccionar más procesos de trabajo que pueden externalizarse sin pérdida alguna de control.

La sociedad está generando voluntariamente cada vez más datos a través del uso de plataformas digitales privadas. Muchas ciudades están contratando a compañías privadas para que desarrollen modelos de “ciudades inteligentes” basados en la combinación de dichos datos con los datos de las empresas, con el fin de “optimizar” la ciudad. Los trabajadores y las trabajadoras del transporte se darán cada vez más cuenta de que estos datos se utilizarán para condicionar sus vidas, como trabajadores y como ciudadanos. La economía digital podría propiciar la creación de un sistema de transporte de dos niveles, en el que el transporte público estuviera relegado a un lugar secundario —por detrás de los servicios a demanda, por ejemplo—.

La tecnología abre la posibilidad de que los trabajadores y las trabajadoras tengan un mayor control sobre las condiciones laborales y los horarios. Algunas tecnologías pueden también eliminar las tareas peligrosas o aburridas. Los datos también podrían emplearse para planificar y configurar el transporte a fin de minimizar su impacto medioambiental. El problema es que los datos se generan socialmente, pero las compañías tecnológicas se apropian de ellos para beneficio privado. Sin un mayor control democrático, las tecnologías empoderarán masivamente a las gerencias y a las empresas en detrimento de los trabajadores y la sociedad. Además, pueden exacerbar la discriminación y la segregación ocupacional por razones de género.

Como sindicatos, podemos acoger con satisfacción aquellas tecnologías e innovaciones que modernizan y mejoran el transporte público: queremos respirar aire más limpio y unos servicios fiables y seguros para nosotros y nuestras familias. Reivindicamos un transporte urbano como servicio social que refleje la diversidad local. Pretendemos combatir los intentos de degradar y abaratar el trabajo bajo el pretexto de la “innovación”. Creemos que los Gobiernos deberían respaldar el reciente llamamiento de la OIT a favor de una Garantía Laboral Universal, que protegería a la fuerza laboral durante los procesos de digitalización.

Si los sindicatos hacen campaña para conseguir las reivindicaciones enumeradas aquí, los trabajadores y las trabajadoras se beneficiarán del cambio tecnológico. Los principios básicos que sustentan el uso equitativo de la tecnología son: información, consulta, participación y negociación.

Reivindicamos que los Gobiernos, las instancias normativas y los operadores consagren las siguientes reivindicaciones en leyes, reglamentos y procedimientos:

15

PROPIEDAD PÚBLICA DE LA INFRAESTRUCTURA DIGITAL PARA EL BIEN COMÚN

La tecnología digital está cada vez más interrelacionada con la infraestructura física del transporte público. Sin la propiedad pública, esta tecnología se utilizará para reducir los costes

laborales y transferirá cantidades cada vez mayores de información sobre las ciudades y los trabajadores a empresas privadas, que no rinden cuentas ante los habitantes de esas ciudades. Reivindicamos que los Gobiernos subvencionen el desarrollo de la capacidad digital de las ciudades. Reivindicamos que las instancias normativas establezcan controles que garanticen el uso solo para el bien común de los datos públicos, incluidos los relativos al transporte. Esta normativa debe definir el bien común más allá del coste de los servicios —por ejemplo, velando por que se tomen en consideración también las condiciones laborales—. Reivindicamos que las ciudades establezcan consejos de nuevas tecnologías para monitorear el uso de la tecnología en todo el transporte público.

16

CONSULTAR Y NEGOCIAR EL CAMBIO TECNOLÓGICO

Reivindicamos que se proporcione información a los trabajadores de manera oportuna, cuando el empleador esté considerando la introducción de una nueva tecnología, así como detalles sobre la misma. Los trabajadores y las trabajadoras deben ser consultados y participar en las discusiones sobre la tecnología y su necesidad. Su introducción debe ser negociada con los sindicatos. Los sindicatos deben tener el derecho a exigir una evaluación independiente sobre los efectos de la nueva tecnología, incluida una evaluación del impacto en función del género. Cualquier cambio en la estructura del proceso de trabajo, incluida la subcontratación, debe ser consultado y negociado con los sindicatos. Reivindicamos que los operadores de transporte creen un comité conjunto con los sindicatos sobre el cambio tecnológico.

17

CONTROLAR LA TECNOLOGÍA DE EVALUACIÓN COMPARATIVA (BENCHMARKING), SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA

Las cámaras, micrófonos, sensores (en maquinaria, herramientas y equipos), los datos biométricos y el seguimiento por GPS permiten una gestión de

la información y un control de los procesos de trabajo sin precedentes. Eliminan la privacidad del trabajador y el aspecto social del trabajo, lo cual repercute negativamente en la salud mental al aumentar la sensación de aislamiento. En la actualidad, estos datos se utilizan para automatizar la disciplina, intensificar el trabajo e imponer un volumen de trabajo irrazonable, con grave perjuicio para las condiciones laborales y la calidad de vida. Reivindicamos que los sindicatos y los empleadores acuerden con qué fines se pueden recopilar y utilizar los datos en el lugar de trabajo, además de las normas y estándares de desempeño en las diversas actividades. Los empleadores no deben recopilar datos de teléfonos personales, y se debe evitar el uso de equipos personales en las comunicaciones con la fuerza laboral. Reivindicamos que los datos recopilados sobre los trabajadores se mantengan en servidores de propiedad pública, con límites estrictos sobre su uso.

Gran parte de esta tecnología se compra estandarizada, sin tener en cuenta la normativa ni las condiciones locales. Reivindicamos que los empleadores proporcionen capacitación sobre las tecnologías de evaluación comparativa (*benchmarking*), seguimiento y vigilancia (BMS, por sus siglas en inglés) y su uso, incluido su rol para aumentar la seguridad de los trabajadores. Los trabajadores y las trabajadoras deben tener derecho a acceder a cualquier dato en el lugar de trabajo que les concierna.

18

CONTROLAR EL USO DE ALGORITMOS Y BANCOS DE DATOS

La digitalización está creando grandes cantidades de datos, muchos de ellos proporcionados voluntariamente a través de las redes sociales y aplicaciones (*apps*). Los algoritmos pueden utilizar estos datos para generar probabilidades de múltiples cosas (la a menudo llamada “inteligencia artificial”). En el lugar de trabajo, los algoritmos podrían utilizarse para identificar las posibles afiliaciones sociales, políticas u organizativas de los trabajadores, y luego ponerlos en la diana para socavar las condiciones y la estabilidad laborales. Reivindicamos que los Gobiernos garanticen que el uso de este tipo de datos sociales esté estrictamente controlado. Los algoritmos

deben consagrar la responsabilidad empresarial e individual por el mal uso, garantizando la reparación legal de los perjuicios causados a los individuos o grupos de personas.

Algunos tipos de algoritmo pueden utilizar imágenes y otros datos para hacer predicciones sobre la probabilidad de enfermar, por ejemplo. Cabe la posibilidad de que los datos de vigilancia o supervisión en el lugar de trabajo se utilicen para impedir la contratación o acelerar el despido de personas. Reivindicamos que los sindicatos tengan acceso a los algoritmos que se estén usando en el lugar de trabajo y conozcan los criterios que se están empleando para “adoptar decisiones”. Los trabajadores y las trabajadoras deben ser capaces de verificar que dichos algoritmos se ajustan a la normativa que regula las condiciones laborales, y señalar las infracciones. Para lograrlo, las empresas deben hacer que esta información sea accesible a los sindicatos a través de los comités de cambio tecnológico.

A veces los algoritmos se aplican a través de una red de contratistas y proveedores. Estos algoritmos suelen contener criterios que afectan a las condiciones laborales sin controlarlas explícitamente —por ejemplo, al definir los objetivos mínimos—. Reclamamos a los Gobiernos que regulen estos algoritmos y velen por que los sindicatos tengan acceso a ellos para procurar que esto no ocurra.

19

REGULAR LA MOVILIDAD COMO SERVICIO (MaaS)

MaaS agrupa la información de múltiples proveedores de transporte en una plataforma que permite a los usuarios planificar sus viajes utilizando varios medios de transporte, desde trenes hasta bicicletas, pasando por los servicios de transporte a demanda o el transporte peatonal. Los sistemas MaaS suelen construirse sobre la base de los datos que las autoridades de transporte público proporcionan gratuitamente. El resultado es la creación de sistemas de transporte híbridos, que combinan los servicios regulares, a demanda y gratuitos. Según cómo se establezcan, estos sistemas pueden generar una competencia basada en el coste entre los diversos tipos de

servicios, en detrimento de las condiciones laborales.

Reivindicamos que las autoridades de transporte público reconozcan el valor de los datos que están transfiriendo a los operadores privados. Deben tratar de desarrollar alternativas de propiedad y control públicos. Los operadores privados que deseen integrarse al servicio deberían pagar obligatoriamente una tasa y suscribir un conjunto de compromisos en torno a la utilización de la tecnología y las condiciones laborales. Los datos reunidos por estos “integradores” deberían conservarse localmente, y su uso debería estar controlado.

Reivindicamos que los Gobiernos locales consulten al público y a los trabajadores sobre el diseño, la aplicación y los reglamentos que regulan los sistemas MaaS, e incluyan evaluaciones del impacto laboral y social.

20

REGULAR LAS PLATAFORMAS DE SERVICIOS A DEMANDA COMO OPERADORAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Las plataformas de transporte a demanda, como Uber, están integrando el transporte público en sus aplicaciones en algunas ciudades. En algunos casos, estas empresas no se presentan como operadores de transporte, para eludir la normativa y los impuestos obligatorios en este sector. Además, clasifican fraudulentamente como autónomos a sus empleados con el fin de aumentar sus beneficios y evitar la reglamentación. En varias ciudades, los trabajadores y los sindicatos han llevado a Uber a los tribunales para que reconozca la condición de empleados de quienes trabajan para esta compañía. Reivindicamos que los Gobiernos nacionales y locales regulen las plataformas digitales de transporte a demanda para asegurarse de que sean consideradas como operadores de transporte, que contratan a conductores y pagan sus impuestos. Los trabajadores y las trabajadoras de las compañías de servicios de transporte a demanda deben tener derecho a un mínimo de horas, tarifas salariales mínimas, seguro, remuneración por enfermedad y el derecho a apelar las decisiones

algorítmicas. Reivindicamos que los empleadores estén obligados a proporcionar alarmas en los automóviles y equipos de respuesta de emergencia para apoyar la seguridad de los conductores.

El transporte a demanda desempeña un papel importante dentro de los servicios de transporte público integrados. Sin embargo, sin una reglamentación, estos servicios pueden desviar del transporte público a los pasajeros más acomodados y aumentar así las emisiones, la congestión y la contaminación.

21

FACILITAR LA MOVILIDAD LABORAL Y PROPORCIONAR CAPACITACIÓN A LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS

La introducción de nuevas tecnologías cambia las habilidades que necesitan dominar los trabajadores y puede provocar la destrucción de puestos de trabajo. La descualificación preocupa enormemente a los trabajadores y las trabajadoras afectados por la automatización de funciones. Reclamamos a los empleadores que ofrezcan posibilidades de reciclaje a sus trabajadores y trabajadoras, para que puedan aprovechar las nuevas tecnologías, y que procuren que el menor número posible de ellos pierda su empleo. Dicha capacitación debe ser gratuita y debe tener en cuenta las necesidades específicas de las mujeres trabajadoras. Debe garantizar que los trabajadores obtengan las aptitudes necesarias para trabajar en un entorno laboral digital.

En caso de pérdida de empleo, reivindicamos que los trabajadores, en particular las mujeres y los trabajadores de mayor edad, tengan derecho a la recolocación dentro de su empresa y entre empleadores. Los derechos de recolocación deben considerar los empleos realizados principalmente por mujeres. Al personal que está a punto de jubilarse se le debe garantizar una pensión digna.

22

UTILIZAR Y COMPARTIR DATOS EN ARAS DEL BIEN COMÚN

Reivindicamos que la gran cantidad de datos disponibles ahora se utilice para mejorar el sistema

de transporte y no para obtener beneficios privados. Por ejemplo, los datos sobre el uso por parte de los trabajadores de los servicios de saneamiento deberían utilizarse para facilitar el suministro de unas instalaciones sanitarias seguras y limpias en los lugares donde los trabajadores más las necesitan. En este momento, no está claro qué datos se están recopilando, para qué se utilizan y dónde se almacenan. La gestión de los datos debe proteger los derechos individuales y colectivos, controlando cómo se recopilan, utilizan, almacenan y anonimizan los datos. Exigimos que el almacenamiento y el análisis de los datos formen parte del “bien común”, sean gestionados por las comunidades y se pongan al servicio del interés general. Los Gobiernos y los empleadores deberían informar a los trabajadores y a los pasajeros acerca de los datos que se recogen y garantizar el acceso a los mismos.

23

REDUCIR LA JORNADA LABORAL A MEDIDA QUE AUMENTA LA PRODUCTIVIDAD

La digitalización crea datos que pueden propiciar una mayor eficiencia. Una mejor información sobre los procesos de trabajo, combinada con la automatización de algunas tareas y el uso de la tecnología BMS para intensificar los ritmos de trabajo, puede ayudar a aumentar la productividad y reducir los costes. Si la balanza se inclina hacia el uso de la tecnología BMS, los empleados y empleadas acaban pagando un alto precio. Los datos producidos por los trabajadores ayudan a “entrenar” a la tecnología, que más adelante puede ser utilizada para reemplazarlos. Reivindicamos que los Gobiernos locales y nacionales promulguen una legislación que asegure que los trabajadores y las trabajadoras sean compensados por estos factores con una reducción de las horas de trabajo, con remuneración al 100 %.

24

REGULAR EL CONTROL A DISTANCIA Y LAS PRUEBAS DE TECNOLOGÍA SIN CONDUCTOR

La introducción masiva en el transporte de pasajeros por carretera de la tecnología por control remoto, sin conductor, llegará en el futuro. Muchos

expertos cuestionan su viabilidad, y deberá superar ingentes obstáculos tecnológicos, sociales y reglamentarios antes de su implementación. Para la mayoría de los conductores de hoy y del futuro, el mayor impacto vendrá a través de las tecnologías BMS.

No obstante, las deficiencias de la tecnología de conducción autónoma pueden ser compensadas en gran medida por un operador humano. Los avances en la tecnología de las comunicaciones, como la introducción de redes de Internet móviles 5G, podrían hacer viable el funcionamiento por control remoto de vehículos como autobuses, trolebuses y tranvías. Los autobuses podrían estar parcialmente automatizados, y los conductores podrían tener acceso a múltiples pantallas y datos de sensores situados dentro y alrededor del vehículo. La introducción de la operación por control remoto sacaría a los conductores de los autobuses y los trasladaría a las oficinas. Podría facilitar una reducción de los costes de explotación, al trasladar a los conductores a lugares más baratos.

Creemos que el transporte público desempeña una función social y que la presencia humana en el vehículo resulta esencial para ello y para la seguridad de los pasajeros. Si se desarrollan las operaciones por control remoto, exigimos que los Gobiernos garanticen que los operadores de los vehículos manejados por control remoto estén cualificados y familiarizados con el entorno urbano pertinente y trabajen desde dentro de él.

REIVINDICAMOS LA DEMOCRACIA ENERGÉTICA Y DEL TRANSPORTE

Si actuamos ya, aún existe la posibilidad de frenar el peligroso cambio climático. Se necesitan políticas audaces, que deben adaptarse a cada contexto nacional y urbano específico. Ampliar el transporte público es una parte esencial de la lucha contra las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el cambio climático. El coste inicial de esta ampliación puede ser considerable, pero los beneficios sociales, económicos y medioambientales del transporte público lo superan con creces.

El modelo “reducir, cambiar, mejorar” de la ITF para mitigar las emisiones vinculadas al transporte implica tres estrategias principales: (a) reducir la

circulación de personas; (b) cambiar la forma en que las personas se desplazan, pasando de modos de transporte con altas emisiones de carbono a aquellos con emisiones bajas; y (c) mejorar el uso que hacemos de los métodos y tecnologías, tanto actuales como futuros, para promover la eficiencia energética.

Las emisiones relacionadas con el transporte están aumentando con más rapidez que en cualquier otro sector. Los esfuerzos por reducirlas han fracasado. Casi las tres cuartas partes de las emisiones vinculadas al transporte proceden del transporte por carretera, lo que significa que minimizar el CO₂ generado por los automóviles, los camiones y las motocicletas debe ser una prioridad política. Cada vez hay más propietarios de vehículos privados, y solo el 0,2% de los 1.200 millones de vehículos que circulan por las carreteras del mundo son eléctricos. El transporte público está aumentando, pero con demasiada lentitud como para frenar el incremento de las emisiones o para satisfacer las necesidades de una población urbana mundial en expansión.

El repunte de propietarios de vehículos privados plantea un problema grave para la lucha contra las emisiones relacionadas con el transporte y el cambio climático. Los Gobiernos deben adoptar políticas sólidas para reducir de manera notable el uso de los vehículos privados en los espacios públicos, algo imprescindible para mitigar las emisiones y la congestión, y crear espacio (tanto económico como físico) para la ampliación de los sistemas modernos de transporte público. Un transporte público asequible es la única alternativa real al automóvil privado. Por todo esto consideramos una prioridad urgente las siguientes reivindicaciones:

25

GARANTIZAR UNA “TRANSICIÓN JUSTA” PARA LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS DEL TRANSPORTE

Exigimos que los Gobiernos garanticen una transición justa para los trabajadores y las trabajadoras del actual sector del transporte y se aseguren de que los trabajadores y las trabajadoras del transporte del futuro disfruten de un salario y de unas condiciones laborales dignas,

así como de un empleo estable. Para reducir las emisiones relacionadas con el transporte, es necesario crear muchos puestos de trabajo nuevos. Además, la creación de nuevos empleos verdes en el transporte debe vincularse a las políticas nacionales de empleo, de acuerdo con el Convenio 122 y la Recomendación 169 de la OIT. Los Gobiernos y los empleadores deben involucrar plenamente a los trabajadores del transporte, tanto del sector formal como del informal, en la planificación y ejecución de esos sistemas ampliados de transporte público. Los trabajadores y trabajadoras que conducen taxis y minibuses hoy en día tienen el conocimiento, las habilidades y la experiencia necesarios para ayudar a diseñar y dotar de personal a los nuevos servicios de movilidad pública del futuro.

26

ADOPTAR UN ENFOQUE ECONÓMICO INTEGRAL PARA REDUCIR LAS EMISIONES DEL TRANSPORTE

La reducción de las emisiones del transporte solo formará parte de una transición energética exitosa si se reducen al mismo tiempo las emisiones en otros sectores económicos, como la generación de energía eléctrica, la industria, los edificios, la alimentación y la agricultura, entre otros. También nos permite preguntarnos sobre el papel del transporte en nuestras vidas, cómo se configuran y cómo se controlan los sistemas de transporte. Por lo tanto, exigimos que las políticas gubernamentales se basen en soluciones que surtan efecto en el corazón mismo de la economía mundial y tengan un gran impacto en nuestro modo de vida.

27

APOYAR LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Se ha puesto un énfasis injustificado y poco realista en los automóviles eléctricos como la solución a la descarbonización, mientras que no se ha invertido lo suficiente en la electrificación del transporte público. Los vehículos eléctricos cargados con energías renovables pueden ayudar a satisfacer las necesidades de transporte en

el futuro, pero la electrificación de las flotas de transporte público, incluidos los servicios de bus de tránsito rápido (BRT), podría resultar mucho más beneficiosa en cuanto a la reducción de emisiones.

El cambio a un transporte público más limpio, más ecológico y eléctrico requerirá un aumento considerable de la generación de energía. Reivindicamos que la electrificación de los trenes y autobuses sea una prioridad para los Gobiernos y los empleadores, al igual que la expansión de su uso. También los taxis eléctricos (incluidos los taxis a demanda) tienen su protagonismo para las conexiones de primera y última milla con los centros de transporte público. Combinar la electrificación con la descarbonización del suministro eléctrico, a través de una expansión masiva de las energías renovables, permitirá avanzar mucho en la reducción de las emisiones.

28

TRABAJAR A FAVOR DE LA DEMOCRACIA ENERGÉTICA Y DEL TRANSPORTE

Si bien la capacidad de generación de energías renovables aumenta cada año, la demanda general de energía crece a un ritmo aún más rápido, y, por lo tanto, el uso de combustibles fósiles sigue en alza. Las estrategias centradas en el mercado están impidiendo nuevos avances y descubrimientos. Reclamamos a los Gobiernos que procuren un desarrollo más rápido de las fuentes de energía renovable para apoyar la descarbonización del transporte.

Los sindicatos del transporte tienen un interés visible en la lucha por la democracia energética y las energías renovables públicas. Exigimos que los Gobiernos sometan tanto el sector de la energía como el del transporte a una participación más democrática y a la propiedad pública, de modo que la descarbonización de ambos sectores pueda llevarse a cabo sin trabas, de forma planificada y coordinada, con garantías de una transición justa para los trabajadores y las trabajadoras.

El desarrollo de las infraestructuras y los servicios necesarios para la expansión del transporte público creará puestos de trabajo. Por ejemplo,

se necesitará un gran número de estaciones de carga, que deberían ser públicas. Su despliegue podría estar bajo el control de la comunidad. Reivindicamos un enfoque integrado, guiado por el concepto de “bienes públicos”, que resulta esencial para el futuro de ambos sectores.



NUESTRO TRANSPORTE PÚBLICO

Programa “Nuestro transporte público” de la ITF

OurPublicTransport.org

OPTpolicy.org

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

opt@itf.org.uk

