



**NUESTRO
TRANSPORTE
PÚBLICO**

**POLÍTICA POPULAR DE
TRANSPORTE PÚBLICO**

RECOMENDACIONES PARA UNA FINANCIACIÓN SOSTENIBLE Y SOCIALMENTE JUSTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO LOCAL



La promesa de fondos públicos y el desarrollo de nuevos modelos de financiación de la explotación, el mantenimiento y la infraestructura del transporte público local (TPL) pueden contribuir significativamente a superar la crisis de COVID-19 y a reconstruir las economías de manera social y medioambientalmente justa. Esto sólo ocurrirá si los sistemas de TPL y las estructuras de financiación se diseñan de modo que sean eficientes, respondan a las necesidades de los trabajadores y usuarios y aborden de forma concreta las desigualdades sociales. Además, el aumento de la inversión pública en el transporte público local debe ir acompañado de una reforma del sistema financiero mundial que permita hacer frente a las limitaciones macroeconómicas de los países del Sur global, que merman su capacidad de invertir en infraestructuras y servicios públicos —elementos esenciales para la recuperación—.

Las recomendaciones que figuran a continuación representan un conjunto de principios que los sindicatos pueden utilizar para orientar sus campañas y reivindicaciones específicas en pos de una financiación sostenible y socialmente justa de los servicios de transporte público locales durante y después de la pandemia.

SOLIDARIDAD NORTE-SUR EN APOYO DEL ALIVIO DE LA DEUDA Y REORIENTACIÓN DE LA AYUDA AL DESARROLLO

1. CANCELACIÓN DE LA DEUDA CON PARTICIPACIÓN OBLIGATORIA DE LOS ACREEDORES PRIVADOS

Para lograr una financiación sostenible del TPL a escala mundial, todos los países deben disponer de un espacio fiscal adecuado. Actualmente, los elevados niveles de deuda externa y el aumento de los requisitos del servicio de la deuda —en parte como resultado de las políticas monetarias y fiscales del Norte global— limitan extremadamente la capacidad de los países del Sur global de responder a la pandemia y de apoyar los sistemas de TPL, a sus trabajadores y trabajadoras. Resulta necesaria una mayor solidaridad internacional que haga posible la cancelación y la reestructuración de la deuda de todos los países que lo necesitan. Es también necesaria la solidaridad entre los trabajadores del Norte y del Sur global para reclamar la ampliación y la implementación efectiva de los programas de alivio de la deuda del FMI y del G20. El objetivo debe ser una reducción real y duradera de la deuda y la creación de mecanismos que obliguen a participar a los acreedores privados. La solidaridad Norte-Sur también debe utilizarse para presionar a los Gobiernos del Norte para que mantengan y aumenten sus presupuestos oficiales de ayuda al desarrollo y sus contribuciones a la financiación de la lucha contra el cambio climático.

2. UNA REORIENTACIÓN DE LA AYUDA AL DESARROLLO

Los préstamos y el asesoramiento de las IFI deberían dejar de centrarse en la movilización de fondos privados y orientarse hacia la inversión pública para el empleo en sectores esenciales para la recuperación económica y social tras la pandemia. La inversión pública debe nutrirse de la movilización de recursos nacionales, de la reforma fiscal internacional y de un fondo de protección social mundial. *La declaración de la Agrupación Global Unions ante las reuniones de primavera del FMI y del Banco Mundial* ofrece una visión global de las medidas de reforma generales que pueden estrechar las diferencias

entre los incentivos fiscales existentes en el Norte y el Sur y las contradicciones que subyacen en la orientación actual de la ayuda al desarrollo.¹

En concreto, en relación con el TPL, la financiación del Banco Mundial y de otras instituciones financieras internacionales (IFI) debería apoyar la inversión pública y los modelos de financiación sostenibles. Las IFI deben garantizar la aplicación de salvaguardias sociales y medioambientales en todos los préstamos. Los programas de préstamos para respaldar y ampliar el TPL deberían desarrollarse contando con las organizaciones de trabajadores, de acuerdo con estas recomendaciones.

FINANCIACIÓN DE EMERGENCIA A LA LUZ DE LAS PÉRDIDAS OCASIONADAS POR LA PANDEMIA

3. FINANCIACIÓN DE EMERGENCIA OPORTUNA, JUSTA Y SUFICIENTE PARA CUBRIR LAS PÉRDIDAS OCASIONADAS POR EL COVID-19, PARA TODOS LOS MEDIOS Y SERVICIOS DEL TRANSPORTE.

La financiación de emergencia para cubrir los déficits presupuestarios experimentados por el transporte público local se ha ofrecido de forma desigual, y algunos operadores y medios de transporte no han recibido ninguna ayuda económica, lo que ha puesto en peligro a su fuerza laboral y usuarios. Esto ha ocurrido sobre todo en el Sur global. En muchos países, los grandes operadores privados se han beneficiado de cláusulas de compensación en sus contratos de servicio, mientras que los operadores públicos y/o de pequeña escala e informales, como los conductores-propietarios, han recibido poca o ninguna ayuda. Los Gobiernos deberían comprometerse a seguir proporcionando financiación de emergencia a todos los medios y tipos de TPL mientras continúen en vigor las medidas de distanciamiento social y de prevención de los contagios, que obliguen a mantener un número de pasajeros por debajo de lo normal.

¹ Global Unions, *El camino hacia la recuperación sostenible: políticas de las IFI para crear empleos de calidad, impulsar los servicios públicos y reducir la desigualdad*, abril de 2021.

4. AYUDAS ECONÓMICAS PARA PALIAR LAS PÉRDIDAS DE LA PANDEMIA, NO PARA EL BENEFICIO PRIVADO

Los fondos de emergencia deben otorgarse para compensar las pérdidas resultantes de la incesante caída del número de pasajeros y el aumento de los costes derivados de las medidas de salud y seguridad implantadas. Esas ayudas deben utilizarse para cubrir los salarios y las prestaciones de los trabajadores y trabajadoras, así como la salud y la seguridad, y para mantener los servicios en funcionamiento, nunca para garantizar los márgenes de beneficio o para mantener a flote empresas que eran inviables antes de la pandemia.

5. CONDICIONES Y SUPERVISIÓN CON PARTICIPACIÓN SINDICAL

Se debería exigir a las autoridades y los operadores del transporte público que reciben ayudas económicas que protejan el empleo (recurriendo a los planes existentes de apoyo al empleo, la reducción de la jornada laboral y los programas suspensión temporal de empleo cuando estén disponibles) y que se sometan a las instancias de supervisión democrática con participación sindical. Se debería exigir a los operadores privados que suspendan el pago de dividendos y la recompra de acciones, que limiten el salario de sus ejecutivos y que se sometan a un control más estricto por parte de las autoridades locales.

MODELOS DE FINANCIACIÓN SOSTENIBLE A LARGO PLAZO

6. VINCULAR LA EXPANSIÓN DEL TPL A LAS AYUDAS PARA CUBRIR LOS COSTOS OPERATIVOS

Los servicios de TPL que dependen excesivamente de los ingresos tarifarios han sido especialmente vulnerables a la reducción excesiva y cierres de los servicios durante la pandemia. A menos que se modifiquen sus modelos de financiación seguirán siendo vulnerables a las fluctuaciones en el número de pasajeros. El COVID-19 deja clara la necesidad de una financiación pública sostenida de las

infraestructuras y de los costes de capital del TPL, así como de las operaciones. Las subvenciones deben cubrir los servicios informales y los estructurados y pueden contribuir al proceso de formalización.

La financiación de la necesaria expansión de los TPL puede representar un pilar importante de los planes gubernamentales para estimular la economía y crear puestos de trabajo, pero sólo cuando vaya acompañada de modelos de financiación que garanticen el mantenimiento de unos servicios y empleos de calidad y asequibles, incluso en tiempos de crisis.

7. NUEVOS MODELOS REDISTRIBUTIVOS DE FINANCIACIÓN PÚBLICA

Durante y después de la pandemia, resulta cada vez más necesaria la inversión pública en una amplia gama de servicios públicos a pesar de la agudización de sus limitaciones fiscales, especialmente en el Sur global. Esta realidad puede llevar a los Gobiernos reducir las inversiones en TPL y acercarse a los inversores privados u optar por las asociaciones público-privadas como solución a corto plazo. Sin embargo, la experiencia demuestra que la participación de los fondos privados y de los operadores corporativos conlleva a largo plazo mayores costes y un impacto negativo en la calidad del servicio y en los salarios y las condiciones laborales.

A nivel macroeconómico, para movilizar recursos nacionales los Gobiernos pueden introducir y aumentar los impuestos sobre el patrimonio, las finanzas y las empresas. También pueden reforzar el papel de los bancos públicos en la financiación de infraestructuras y el apoyo a los pequeños operadores y trabajadores. En cuanto al TPL en concreto, se necesitan nuevos modelos de financiación que redistribuyan los recursos de modo que pasen desde el capital y los más adinerados a los trabajadores y usuarios de bajos ingresos, junto a medidas que fomenten el uso del TPL frente al uso de vehículos privados. Entre las fuentes de financiación, cabe destacar las transferencias de los presupuestos generales, los impuestos sobre la propiedad y los instrumentos de captación del valor del suelo, la reasignación de fondos destinados a la construcción de carreteras hacia la infraestructura y el funcionamiento del TPL y el cobro por el uso de las carreteras y la congestión. Los cuadros 5 y 6 del Apéndice al Informe I presentan un panorama general de las posibles fuentes nacionales y locales de financiación.

8. USO TRANSPARENTE DE LOS FONDOS Y PARTICIPACIÓN DE LOS SINDICATOS EN EL DESARROLLO DE MODELOS DE COSTES

En muchos sistemas de TPL, sobre todo en el Sur, la falta de transparencia sobre los costes de los servicios de TPL y el uso del dinero público ha permitido la proliferación de la corrupción y el despilfarro entre los operadores privados. Al mismo tiempo, la idea generalizada de que los sistemas de TPL son demasiado costosos disuade a las autoridades locales y a los contribuyentes de explorar la propiedad y la operación públicas, como alternativa viable a la gestión privada de los servicios. Basar las subvenciones en modelos de costes racionales y exigir plena transparencia en el uso de los fondos puede conducir a un uso más eficiente del dinero público y ayudar a las autoridades y a la población a valorar la utilidad de la remunicipalización de un servicio.

Los trabajadores y trabajadoras tienen conocimiento de primera mano sobre lo que se necesita para gestionar los servicios de forma eficiente y segura. Por lo tanto, sus sindicatos deben ser incluidos en el proceso de determinación de los modelos de costes de transporte seguros y sostenibles, de las tarifas y de las condiciones. Esto es válido para los servicios públicos y privados estructurados y para los servicios informales recientemente cubiertos por contratistas de servicios y/o subvenciones.

9. MODELOS DE TARIFAS PROGRESIVAS QUE FOMENTEN EL USO DEL TPL

Durante la pandemia debe evitarse aumentar las tarifas, ya que esta medida probablemente perjudicará más a los grupos de población de bajos ingresos y a los trabajadores y trabajadoras esenciales. Junto con las estructuras de financiación redistributivas, las autoridades locales deberían aplicar modelos de tarifas progresivas o "solidarias", que redistribuyan y apoyen la movilidad de los grupos de bajos ingresos y vulnerables. Las tarifas deben fijarse de forma racional y a niveles que fomenten el uso del TPL.

10. EQUIPARAR SALARIOS Y CONDICIONES

Los costos laborales constituyen una gran parte de los costos operativos del TPL y, en última instancia, los paga el público. Sobre todo durante la crisis, deben utilizarse los recursos para proteger a los trabajadores y las trabajadoras más vulnerables —es decir, a quienes desempeñan empleos precarios y reciben bajos ingresos, a

menudo mujeres, inmigrantes y personas de color— junto con los servicios para los usuarios de bajos ingresos y otros usuarios vulnerables. Para crear sistemas de TPL viables desde el punto de vista económico y que sirvan de base para la solidaridad con los trabajadores, las prácticas de presupuestación (y de negociación colectiva) deben buscar una mayor igualdad de salarios y condiciones como base para mejorar las condiciones de todos los trabajadores en los sectores público, privado y en los diferentes modos y formas de empleo.

REESTRUCTURACIÓN DEL TPL Y TRANSICIÓN

11. DEFENDER LOS SERVICIOS PARA LOS USUARIOS CON BAJOS INGRESOS Y LOS EMPLEOS DE LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS PRECARIOS

La crisis de COVID-19 ya ha provocado recortes de servicios y de empleos en los TPL que han sufrido sobre todo los usuarios y trabajadores vulnerables. A pesar de las reivindicaciones de los sindicatos y grupos de usuarios, y de los esfuerzos de las autoridades locales y nacionales, es probable que algunos sistemas de TPL se reduzcan en un futuro próximo. Durante la pandemia, es importante que los sindicatos prioricen la defensa de los trabajadores y trabajadoras precarios e informales, que tienen más probabilidades de perder sus puestos de trabajo y sus medios de vida, y que defiendan los servicios que atienden a las comunidades de bajos ingresos y a otros usuarios vulnerables.

12. RESISTENCIA A LA PRIVATIZACIÓN: CONSIDERAR LA REMUNICIPALIZACIÓN Y LA PROTECCIÓN DE LOS EMPLEOS DE LOS TRABAJADORES EN LA TRANSICIÓN

Aquellos sistemas de TPL afectados por crisis presupuestarias ya se enfrentan a la presión de privatizar o subcontratar servicios, pero es un error recurrir a la privatización como forma de salir de las dificultades financieras. Los nuevos modelos de financiación que se están proponiendo pueden apoyar la lucha de los sindicatos por mantener el TPL en manos públicas. Cuando los operadores privados no puedan cumplir las obligaciones contractuales o incumplan las condiciones de las ayudas de emergencia, debe considerarse la cancelación de sus contratos y la remunicipalización del servicio. Paralelamente, deben protegerse claramente los



empleos de los trabajadores durante la transición y optar por modelos de financiación sostenibles que garanticen que las presiones para recortar servicios y empleos resultantes de la pandemia no se trasladen al sector público.

13. FONDOS PARA LA ACCIÓN CLIMÁTICA Y LA TRANSICIÓN JUSTA, NO PARA EL BENEFICIO PRIVADO

El fortalecimiento de los sistemas de TPL representa una parte importante de los esfuerzos para reducir las emisiones de CO₂ del sector del transporte. Lamentablemente, se utiliza a menudo el discurso de la sostenibilidad medioambiental y de los empleos verdes para justificar la introducción de modelos que garantizan beneficios a las empresas privadas que promueven la micromovilidad y las soluciones digitales, o que fabrican, mantienen y operan vehículos eléctricos y de bajas emisiones —en lugar de apoyar respuestas políticas integrales, donde las normas que restringen el uso de vehículos privados complementan los vehículos de bajas emisiones y la expansión del transporte público—. Además, las iniciativas que abogan por flotas limpias suelen iniciarse sin un apoyo adecuado a la fuerza laboral, que se ve obligada a asumir la carga del coste de los nuevos vehículos requeridos o se enfrenta a la pérdida de sus puestos de trabajo cuando se eliminan los servicios que utilizan vehículos antiguos.

La financiación pública debe dirigirse a un cambio modal que amplíe el transporte público, las flotas limpias controladas por entidades públicas o por la fuerza laboral y la micromovilidad, e incluya una transición justa para los trabajadores y trabajadoras cuyos medios de vida se vean afectados por la eliminación de los vehículos y servicios no sostenibles desde el punto de vista

medioambiental. Los programas de transición justa deben tener como objetivo integrar al personal afectado en los nuevos sistemas sostenibles.

14. FINANCIAR LA FORMALIZACIÓN CENTRADA EN LOS TRABAJADORES Y LAS TRABAJADORAS

Las IFI y los Gobiernos afirman que la pandemia ofrece una oportunidad para formalizar los servicios informales de TPL, pero en muchos lugares este proceso no se está materializando o se está llevando a cabo sin la participación de los trabajadores informales y sus sindicatos o sin tenerlos en cuenta. Por otro lado, algunos sindicatos representantes de trabajadores y trabajadoras informales están aprovechando la oportunidad para reclamar fondos para fomentar la formalización y para desarrollar su capacidad como agentes en este proceso.

Los Gobiernos y las IFI deberían financiar la formalización de los servicios informales de TPL y su integración con los sistemas de transporte colectivo, como elemento esencial para hacer más sostenible el TPL y crear buenos puestos de trabajo. Deberían incluir a los sindicatos del personal del transporte informal en la planificación y aplicación de los procesos de formalización y proporcionar el apoyo adecuado para que los trabajadores y las trabajadoras puedan seguir prestando servicios en los nuevos sistemas integrados.



**NUESTRO
TRANSPORTE
PÚBLICO**

Nuestro transporte público, ITF

www.OurPublicTransport.org
[#OurPublicTransport](https://twitter.com/OurPublicTransport)
opt@itf.org.uk

**Política popular
de transporte público**

www.OPTpolicy.org

**POLÍTICA POPULAR DE
TRANSPORTE PÚBLICO**