

Recuperación de NUESTRO transporte público

POR ALANA DAVE, FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (INTERNATIONAL TRANSPORT FEDERATION, ITF)

El transporte urbano es un sector en el que los ámbitos industrial y político están muy conectados. El transporte público es un servicio fundamental del que dependen millones de personas en todo el mundo. Las autoridades públicas son actores fundamentales en este sector por su función de empleadores y como los encargados de la toma de decisiones. El sector posee una gran importancia estratégica en la vida económica y social de las ciudades. Por lo tanto, para la fuerza de trabajo, la lucha de poder no solo ocurre en los lugares de trabajo con los empleadores (privados o públicos), sino que también se da en el ámbito público, donde se toman las decisiones sobre la propiedad, el control, la organización y la financiación de los servicios públicos. Durante muchos años, los afiliados a la ITF han estado en contra del modelo neoliberal de la privatización y la desregulación, por lo que han apoyado la propiedad y la inversión públicas en infraestructura y operaciones, así como la rendición de cuentas democrática del modo en que se gasta el dinero público. Se reconoce que ahora este cambio es mucho más urgente, debido a la crisis climática.

Los sindicatos de transporte público ocupan una posición estratégica importante en las ciudades. No obstante, su capacidad para ganar en conflictos laborales se ha visto afectada y debilitada gravemente por una gran ofensiva contra los sindicatos y los

trabajadores, incluida la capacidad de huelga. La ITF se está enfocando en reconstruir la fuerza laboral en ciudades específicas y en diferentes medios de transporte, mientras nos posicionamos políticamente para luchar por un sistema de transporte público que satisfaga las necesidades de la mayoría de las personas, así como también del medio ambiente. Estamos reclamando el significado de lo “público” en los intereses de la justicia social y medioambiental, en lugar de hacerlo por los mercados y las ganancias privadas.

NUESTRO transporte público debería garantizar lo siguiente:

- Las necesidades y los derechos de millones de **trabajadores** que dependen del transporte público para sus empleos y que mantienen el transporte público en movimiento.
- Los derechos de los **sindicatos** de transporte público de todo el mundo que han construido y mejorado el sector por medio de la negociación de mejores términos y condiciones de empleo para los trabajadores.
- Las necesidades y los derechos de millones de **trabajadores informales** cuyos medios de subsistencia dependen de la prestación del transporte público.
- Las necesidades y los derechos de millones de **personas comunes** que dependen del transporte

público para trasladarse en las ciudades.

- Las necesidades y los derechos de millones de **personas comunes** que aún no tienen acceso adecuado al transporte público.
- Las necesidades y los derechos de **grupos discriminados o marginados**, como las mujeres, los ancianos, los jóvenes y las personas con discapacidades.

¿Cuáles son nuestros objetivos? Buscamos construir fortaleza sindical entre los sistemas de transporte público integrados y fortalecer los derechos organizativos y de empleo para los trabajadores y los sindicatos. A largo plazo, nuestro objetivo es obtener modelos alternativos de transporte público basados en el trabajo decente y la propiedad pública democrática. No todos pueden expresar su opinión respecto del modo en que se gestiona el transporte público y a beneficio de quién. Con mucha frecuencia, la planificación del transporte público no incluye las opiniones de los verdaderos expertos: los trabajadores y los pasajeros. Si organizamos a los pasajeros y construimos alianzas estratégicas, lograremos hacer más visibles las historias, las experiencias y las necesidades de los trabajadores y los pasajeros.

Tal como expresó Francisco Mora, presidente del Sindicato Nacional de Trabajadores de Rama, Servicios de la Industria del Transporte y Logística de Colombia, afiliada de la ITF:

“Creo que no solo somos trabajadores del transporte, antes que nada, todos somos usuarios del transporte, y también lo son nuestras familias y amigos. Debemos

asegurarnos de que el transporte en las grandes ciudades se vuelva más humano y de que las ganancias no se consideren antes que las necesidades de la gente”.

Alana Dave es líder del programa “Our Public Transport” (Nuestro Transporte Público) en la ITF.

respetar, proteger y satisfacer el derecho a una vivienda adecuada. Estas obligaciones deben entenderse no solo en el contexto de los programas gubernamentales para proporcionar viviendas, sino también en relación con el papel de los gobiernos para regular a los agentes privados y los mercados financieros.

Las obligaciones de los Estados respecto del sector financiero por lo general han sido ignoradas o interpretadas de manera muy limitada. La posición predeterminada, reforzada por la ideología del neoliberalismo, es que los Estados simplemente deberían permitir que los mercados trabajen de acuerdo con sus propias reglas, sujetos solo al requisito de que los agentes privados “no hagan daño” –sin importar lo que eso signifique para ellos– y que eviten las violaciones explícitas de los derechos humanos. Lo que generalmente queda fuera del debate es la idea de que los agentes corporativos deben cumplir con leyes y regulaciones nacionales, y que estas deben estar diseñadas por los Estados de tal manera que sean coherentes con el derecho a la vivienda. Esto significa, por ejemplo, que, si bien no existe una obligación dentro de la legislación internacional de derechos humanos que exija que las empresas privadas proporcionen viviendas asequibles a aquellos que las necesiten, es posible que los gobiernos tengan, en varias circunstancias, la obligación de imponer ese requisito a los futuros desarrolladores. Para el cumplimiento del ODS 11 será importante utilizar la gran cantidad de capital disponible para inversión en viviendas. Sin embargo, depende de los Estados garantizar que las inversiones inmobiliarias sean coherentes con el cumplimiento del derecho a la vivienda. Los Estados no pueden simplemente ampararse en agentes privados, con la diligencia debida, para diseñar políticas de vivienda capaces de cumplir con el ODS 11. Deben desarrollar e implementar activamente nuevos enfoques de inversión para garantizar ese resultado.

Un enfoque centrado en los derechos humanos se basará en modelos innovadores de producción de viviendas y en

la resistencia creciente a la financierización de la vivienda que surge en las comunidades de todo el mundo. Los residentes están demandando que las personas necesitadas puedan acceder a la gran cantidad de viviendas desocupadas controladas por especuladores, que los desarrolladores tengan la obligación de construir viviendas asequibles y diseñadas por y para la comunidad, y que los tribunales protejan el derecho a la vivienda. Los residentes de asentamientos informales están demandando nuevos modelos de mejora basados en la práctica comunitaria y la producción social. Las comunidades exigen un cambio considerable en la gobernanza de las viviendas y los terrenos y rechazan la mercantilización de las viviendas para recuperar el significado de la vivienda en términos de dignidad humana y seguridad, como experiencia vivida y como derecho humano. Algunos gobiernos locales están pidiendo el reconocimiento del papel central que pueden desempeñar para facilitar y apoyar estos tipos de respuestas comunitarias a la financierización. También están abogando ante otros niveles gubernamentales por los cambios legislativos, normativos y fiscales necesarios.

Algunos Estados han impuesto restricciones a compradores extranjeros de bienes raíces residenciales y otros han establecido impuestos a las viviendas desocupadas o lujosas. Algunas jurisdicciones han introducido un impuesto a la especulación de la propiedad y otros han logrado que desarrolladores cambiaran sus planes de viviendas lujosas por desarrollos inclusivos que satisfagan las necesidades de los residentes. Otros gobiernos, como las regiones autónomas de Andalucía y Cataluña en España, han introducido leyes que afirman explícitamente la función social de la vivienda y que facilitan la expropiación temporal de viviendas desocupadas.⁶ Los tribunales nacionales

6 Comunidad Autónoma de Cataluña, BOE-A-2015-9725. Junta de Andalucía, BOJA 69, Decreto-Ley 6/2013: Arts. 2, 3, 4.