

► Nota informativa sectorial de la OIT

Septiembre 2020

La COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros

El transporte urbano de pasajeros es vital para que las personas que viven en los pueblos, las ciudades y sus alrededores puedan desplazarse a su lugares de trabajo. Puede contribuir a mejorar la calidad de vida y la cohesión social ¹ si puede reducir el aislamiento de las zonas con mayores carencias y contribuir a alcanzar los objetivos medioambientales relativos al control del ruido, la calidad del aire y la reducción de las emisiones de carbono. Los esfuerzos por hacerlo más fácil de usar pueden ayudar a ampliar las posibilidades para desplazarse de las personas con movilidad reducida ². Se prevé que, para 2050, el 68 por ciento de la población mundial vivirá en zonas urbanas, lo que agravará los problemas para la movilidad urbana, entre ellos la dispersión de los empleos, la congestión del tráfico y la expansión urbana desordenada ³. Por lo tanto, las decisiones de política que se tomen hoy tendrán repercusiones a largo plazo en los empleos locales y en la calidad de vida de las “ciudades del mañana”.

Dada la importancia del transporte urbano, es comprensible que algunas ciudades hayan experimentado importantes dificultades económicas, ambientales y sociales como resultado de las medidas necesarias impuestas a los servicios de transporte público para evitar la propagación de la COVID-19. No obstante, estas medidas han sido esenciales para proteger a los operadores, los trabajadores y el público usuario en general. Esta situación ha tenido también importantes consecuencias para las mujeres, dado que dependen en mayor medida del transporte público para acceder a los servicios básicos y cumplir con las responsabilidades de prestación de cuidados ⁴. El papel esencial de este sector se pone de relieve en varias



© Asyad Group / Mwasalat 2020

Implementación de medidas de desinfección reforzadas en Omán

de las metas ⁵ de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

La pandemia ha traído consecuencias sin precedentes para este sector, y se necesitará un apoyo financiero excepcional para permitir su plena recuperación. El transporte urbano suele ser uno de los empleadores locales más importantes en las zonas urbanas y los gastos de personal representan un alto porcentaje de los gastos generales. Los paquetes financieros ayudarán a los operadores a equilibrar su contabilidad o a seguir prestando servicios con niveles de deuda sostenibles. En muchos países, la mayoría de los operadores de transporte reciben subsidios de las autoridades

1 OIT, *La incidencia de la descentralización y la privatización en los servicios municipales: Informe para el debate de la Reunión paritaria sobre la incidencia de la descentralización y la privatización en los servicios municipales*, 2001, pág. 14.

2 OIT, *La incidencia de la descentralización y la privatización*.

3 “68% of the world population projected to live in urban areas by 2050, says UN”, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas: *División de Población: News*, 16 de mayo de 2018.

4 Consejo de la OCDE sobre los ODS, *Gender equality and sustainable infrastructure: Issues note*, 2019, pág. 3.

5 Consejo de la OCDE sobre los ODS, en particular las metas 3.6, 3.9, 11.2 y 11.6.

correspondientes. Sin embargo, existe la creciente preocupación de que la pandemia pueda suponer una amenaza existencial para algunos operadores de transporte urbano de pasajeros⁶. El sector se enfrenta ahora a dificultades financieras y los paquetes de estímulo tendrán un impacto directo en los puestos de trabajo locales, así como en la trayectoria de las ciudades hacia un nivel de desarrollo alto o bajo de emisiones de carbono⁷.

Las medidas de prevención de la COVID-19 han aumentado los costos y las cargas (por ejemplo, de los servicios de limpieza y desinfección), mientras que la caída en picado del número de pasajeros durante los períodos de confinamiento y posteriores

al confinamiento ha provocado a una importante disminución de los ingresos en concepto de las tarifas y títulos de transporte. Al mismo tiempo, el transporte urbano ha tenido que seguir funcionando para asegurar que los trabajadores esenciales pudiesen desplazarse hasta y desde los lugares de trabajo. En algunos casos, los gobiernos centrales/federales están proporcionando apoyo financiero. Los sistemas, que en un principio dependían más de los ingresos generados por las tarifas y títulos de transporte (en contraposición a los subsidios/ingresos fiscales), podrían quebrar durante o después de la pandemia, y las empresas de transporte informal o poco reguladas se enfrentan ahora a una catástrofe como resultado de la crisis⁸.

► 1. Las repercusiones de la COVID-19

El mundo de los servicios de transporte urbano de pasajeros ha cambiado como resultado de la pandemia de COVID-19⁹. Las autoridades de las ciudades se han encontrado en el punto álgido del brote de COVID-19. Se han desplegado estructuras de gestión de crisis y se ha pedido a los operadores de transporte urbano que apliquen los protocolos y medidas formulados por las autoridades competentes para combatir la propagación del nuevo coronavirus¹⁰. La continuidad de las actividades ha sido un objetivo clave para varias empresas de transporte, ya que mantienen operaciones para transportar a otros trabajadores esenciales. Los operadores han podido mantener los servicios, en muchos casos con horarios y frecuencias reducidas¹¹, pero la pandemia ha puesto de manifiesto algunas de las deficiencias del sector que requerirán el establecimiento de políticas a largo plazo y la determinación de los cambios que deberán aplicarse a nivel general¹².

Principales repercusiones: el sector

El impacto en los diferentes medios de transporte urbano es generalizado, pero un denominador común en todos ellos ha sido la disminución del número de pasajeros desde principios de marzo de 2020¹³. A pesar de la caída de los ingresos y de los riesgos de exposición a la COVID-19 a que está expuesto su personal, los operadores han respondido a estas circunstancias para prestar servicio a sus comunidades¹⁴. Por ejemplo, el brote ha obligado a las empresas de taxis y de e-hailing de algunas ciudades a ser creativas o a reinventarse, ofreciendo servicios de entrega de alimentos y medicinas¹⁵. Sin embargo, esto no será suficiente para evitar una ola de quiebras en la industria¹⁶. El gráfico 1 incluye un resumen y ejemplos comparativos por fecha del impacto en el volumen de pasajeros desde enero de 2020 hasta el 30 de agosto de 2020 en algunas ciudades.

6 Leonardo Canon Rubiano y Georges Darido, "Protecting public transport from the coronavirus... and from financial collapse", Banco Mundial Blogs, 24 de abril de 2020.

7 Philip Turner, "The key role of public transport to build back better: Climate", *seminario web de la UITP*, 18 de mayo de 2020.

8 Paul Barter, "Save Manila's (mostly informal) public transport!", *Reinventing transport podcast*, 7 de mayo de 2020.

9 Mohamed Mezghani, "COVID-19 and the future of public transport", *All Over the Place*, ITF podcast, 22 de abril de 2020.

10 UITP, *Factsheet: Gestión de COVID-19: Directrices para operadores de transporte público*, 2020, pág.1.

11 Mezghani.

12 Alana Dave, "COVID-19 special - Alana Dave - ITF", *Intelligent Transport podcast*, 29 de abril de 2020.

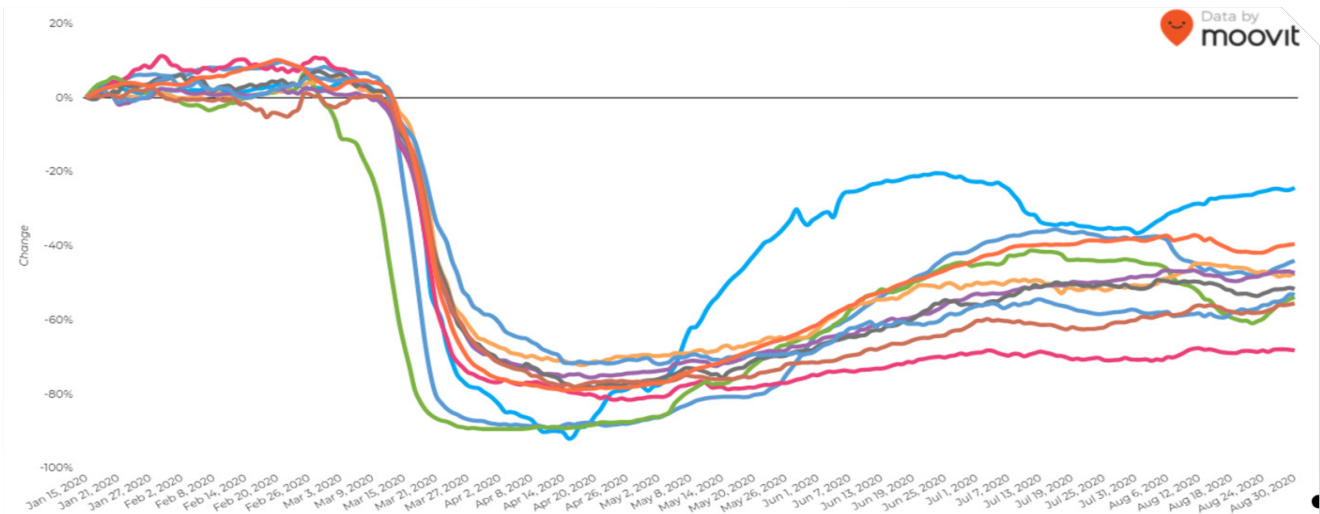
13 Scott Shepard, "How mobility startups can help authorities fix public transport after the pandemic", *Urban Mobility Daily*, 22 de mayo de 2020.

14 Jana Lynott and Mouchka Heller, "How public transportation provides key lifelines during COVID-19", *Foro Económico Mundial*, 23 de abril de 2020.

15 Rebecca Staudenmaier, "Coronavirus: Germany's taxi drivers face 'catastrophic' situation", en *Deutsche Welle*, 23 de abril de 2020.

16 Sebastian Ibold y otros autores, *COVID-19 and Sustainable Mobility - Observations and documentation of first developments* (Transformative Urban Mobility Initiative y Deutsche Gesellschaft für international Zusammenarbeit, 2020).

Gráfico 1: Impacto de la COVID-19 en el volumen de pasajeros en las ciudades seleccionadas



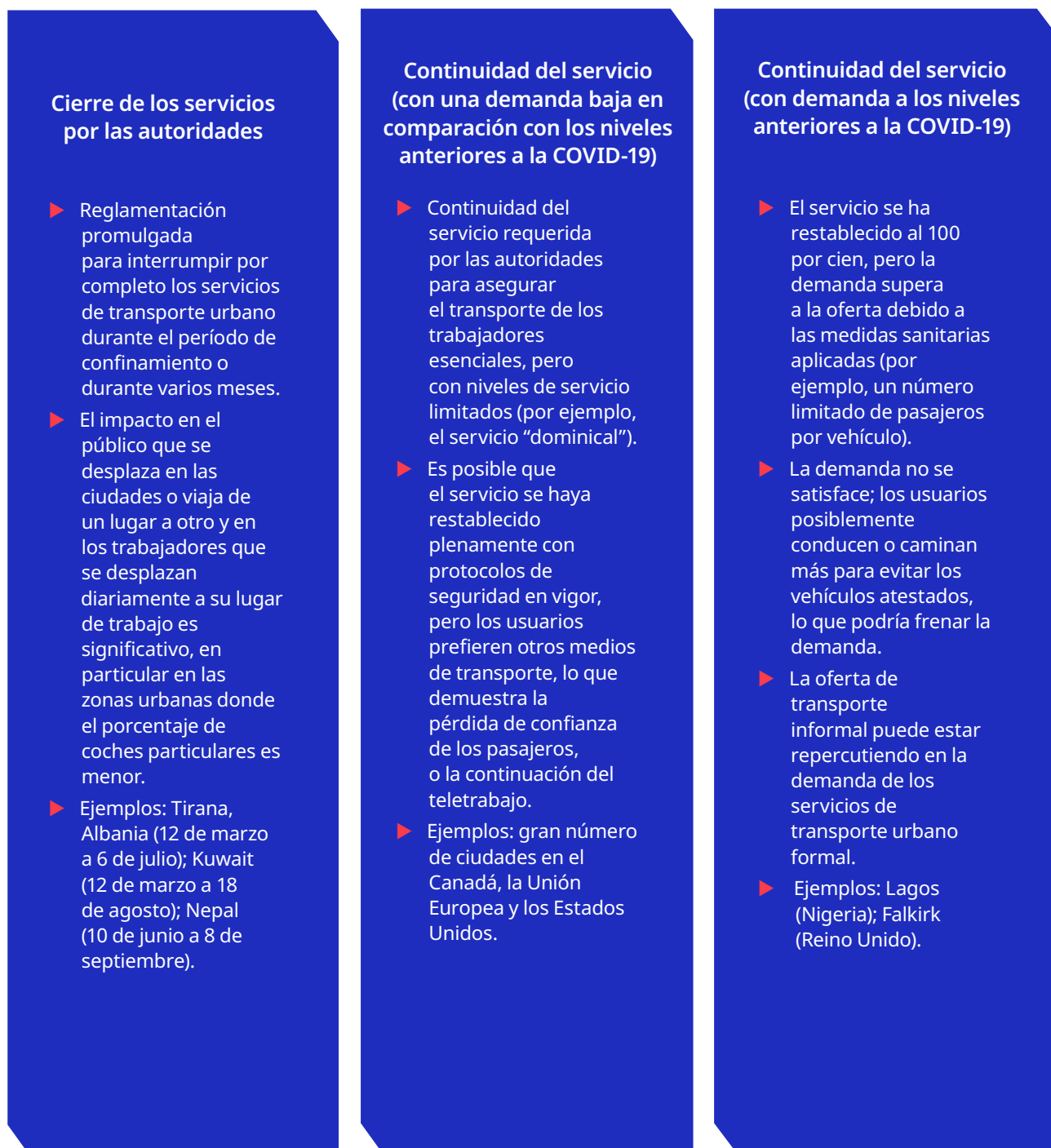
Fuente: Moovit (www.moovit.com). Nota: 107 ciudades incluidas; la fecha de inicio de la vigilancia fue el 15 de enero de 2020.

11 de marzo de 2020	20 April 2020
▶ Israel: -0.8 por ciento	▶ Israel: -85.9 por ciento
▶ Madrid: 3.2 por ciento	▶ Madrid: -87.9 por ciento
▶ San Francisco - San Jose: -0.6 por ciento	▶ San Francisco - San Jose: -80.5 por ciento
▶ Roma y Lazio: -33.5 por ciento	▶ Roma and Lazio: -88.3 por ciento
▶ Chicago: 1.5 por ciento	▶ Chicago: -71.2 por ciento
▶ NYC - New Jersey: -2.3 por ciento	▶ NYC - New Jersey: -75.5 por ciento
▶ Boston: 1.6 por ciento	▶ Boston: -78.3 por ciento
▶ Washington DC - Baltimore: 3.2 por ciento	▶ Washington DC - Baltimore: -71.7 por ciento
▶ Toronto: -0.6 por ciento	▶ Toronto: -76.8 por ciento
▶ Otros: 3.1 por ciento	▶ Otros: -78.5 por ciento

1 de junio de 2020	30 de agosto de 2020
▶ Israel: -32.3 por ciento	▶ Israel: -24.4 por ciento
▶ Madrid: -63.9 por ciento	▶ Madrid: -44.1 por ciento
▶ San Francisco - San Jose: -75 por ciento	▶ San Francisco - San Jose: -68.3 por ciento
▶ Roma y Lazio: -64 por ciento	▶ Roma y Lazio: -53.9 por ciento
▶ Chicago: -62.5 por ciento	▶ Chicago: -47.5 por ciento
▶ NYC - New Jersey: -65.9 por ciento	▶ NYC - New Jersey: -47.4 por ciento
▶ Boston: -67.2 por ciento	▶ Boston: -51.7 por ciento
▶ Washington DC - Baltimore: -68 por ciento	▶ Washington DC - Baltimore: -53.3 por ciento
▶ Toronto: -71.6 por ciento	▶ Toronto: -55.6 por ciento
▶ Otros: -61.3 por ciento	▶ Otros: -39.6 por ciento

Fuente: Moovit (www.moovit.com).

Gráfico 2: Tres medidas operacionales importantes y consecuencias de la COVID-19 en la prestación de servicios de transporte urbano



► Nota informativa sectorial de la OIT:

La COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros

Mientras las autoridades han tenido que hacer frente a los efectos de la pandemia y a la caída del número de pasajeros, diversas medidas adoptadas han tenido un profundo impacto en los operadores. El deterioro del entorno macroeconómico está afectando, en particular, a los operadores privados y de pequeña escala. En el gráfico 2 se incluyen tres medidas operacionales importantes adoptadas en diferentes ciudades. Por ejemplo, en algunas ciudades o países los servicios de transporte urbano se interrumpieron durante meses. En otros, se ha mantenido un servicio completo o con limitaciones. En algunos casos, se ha aplicado una combinación de medidas en función de las circunstancias sanitarias particulares.

Principales repercusiones: trabajo decente

La pandemia ha afectado a los trabajadores de modos diferentes. Aunque algunos países han flexibilizado las normas sobre el tiempo de trabajo, sigue siendo fundamental que los trabajadores no operen vehículos de tránsito mientras estén fatigados¹⁷. Las medidas de cuarentena, el autoaislamiento, los trabajadores con licencia por enfermedad o el ausentismo pueden haber provocado escasez de mano de obra, lo que supone una carga adicional para la continuidad de las actividades y los procedimientos de programación. Otros casos incluyen la interrupción total de las operaciones de transporte urbano, con un impacto devastador en los trabajadores y sus salarios. Los trabajadores del sector informal en particular dependen de la prestación de servicios de transporte para su subsistencia¹⁸.

Habida cuenta de las lagunas existentes en la legislación laboral y en la protección social, algunos trabajadores del transporte urbano de pasajeros no han podido acogerse a la licencia remunerada por enfermedad ni recibir el complemento por peligrosidad, a lo que sí han podido acceder otros trabajadores esenciales por su trabajo durante la pandemia¹⁹. La falta de cobertura de las prestaciones de salud induce a las personas a ir a trabajar aunque estén enfermas o cuando deberían ponerse en cuarentena, lo que aumenta el riesgo de propagación del virus. En algunos países, los sindicatos se han movilizado para que se reconozca la importancia del complemento por peligrosidad o para se reconozca a los trabajadores de los transportes públicos como

esenciales y se les indemnice por un monto superior a su salario habitual (por ejemplo, un importe equivalente a un salario y medio).

Los trabajadores del transporte urbano de pasajeros mantienen vivas las ciudades en este período difícil sirviendo a los que sirven, a saber, al personal de los hospitales y a los trabajadores que prestan cuidados y otros servicios esenciales²⁰. Los operadores de transporte público formal emplean a 7,3 millones de trabajadores en todo el mundo y las autoridades públicas encargadas del transporte emplean a unos 300.000 trabajadores. En muchas grandes ciudades, el sistema de transporte público de pasajeros constituye la columna vertebral de la movilidad urbana y el empleo público. Sin embargo, el impacto económico provocado por la pandemia ha llevado a los operadores de transporte formal a tratar con premura de apuntalar sus finanzas. En algunos casos, esta situación ha llevado a despidos o a licencias sin sueldo de trabajadores.

Los confinamientos están situando a los trabajadores informales ante un dilema casi imposible: o bien salen a trabajar en condiciones peligrosas para ganar algo de dinero o bien se quedan en casa sin comida que llevar a la mesa²¹. La economía informal está generalizada en varios países. En algunos, entre el 40-80 por ciento de los servicios de transporte urbano son prestados por trabajadores informales. Si bien hay países donde los servicios de transporte urbano han pasado a ser formales, en otros siguen siendo en gran medida informales. En la región de África y América Latina, los empleos en el sector informal representan hasta el 30-40 por ciento del número total de empleos en el sector del transporte²². Hay países donde los conductores de taxis y de e-hailing participan en formas de empleo atípicas sin acceso al diálogo social o a protección, incluida la protección social, a los que sí tienen acceso los trabajadores formales.

Los trabajadores informales están quedando al margen de los regímenes de protección social y los planes financieros²³. En un futuro inmediato, los Estados deberían priorizar el apoyo a las personas que son particularmente vulnerables a la crisis. Deben asegurarse que se atienden las necesidades inmediatas de los trabajadores del transporte en la economía informal, incluido el acceso a la atención de la salud y el apoyo a los ingresos a través de una combinación de planes no contributivos y contributivos²⁴. Con todo,

17 Joe Kenny, "Staff management during COVID-19", *UITP webinar*, 1 de abril de 2020.

18 Anup Ojha, "Bus operators want officials to announce plans to resume public transport", en *The Kathmandu Post*, 20 de junio de 2020.

19 OIT, *Nota de la OIT. Foco en la protección social. Prestaciones de enfermedad durante la licencia de enfermedad y la cuarentena: Respuestas de los países y consideraciones de política en el contexto de la pandemia de COVID-19*, 2020.

20 Mezghani.

21 Guy Ryder, "ILO chief: Workers in informal economy face 'utter destitution'", Al Jazeera, 23 de mayo de 2020.

22 UITP, *City economies grow dynamic with public transport: Observatory of Employment in Public Transport*. Report 3, 2012, pág. 5.

23 Ryder, "ILO chief".

24 ILO, *Nota de la OIT. Foco en la protección social. Medidas protección social para responder a la pandemia de COVID19 en los países en desarrollo: Fortalecimiento de la resiliencia mediante el establecimiento de una protección social universal*, 2020, y *Nota de la OIT. Foco en la protección social. Respuestas a la crisis causada por la COVID-19 en el ámbito de la protección social: respuestas de los países y consideraciones en materia de políticas*, 2020.

la pandemia puede brindar nuevas oportunidades para formalizar el empleo, inclusive mediante el fortalecimiento de los sistemas de protección social, con arreglo a la [Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015 \(núm. 204\)](#). En particular, en el caso del transporte informal a pequeña escala, las peticiones de protección social pueden constituir un elemento a partir del cual empezar a formalizar los trabajadores ²⁵.

“Te das cuenta de que en la economía informal de Kenya , y en muchas partes de África Oriental , los trabajadores viven al día. Las restricciones en los desplazamientos equivalen a no disponer de ningún medio de vida. Los medios de vida se han destruido, porque al final del día los trabajadores no tienen nada que comer. ¡Miramos sus puestos de trabajo y nos damos cuenta de que corren peligro! No sabemos lo que nos depara el futuro porque no estamos seguros de que después de la COVID-19 esos trabajos sigan ahí.”

► Dan Mihadi, Secretario General, Sindicato de Trabajadores del Transporte y Afines, Kenya²⁶

Las mujeres son las peor situadas en el contexto de esta pandemia ²⁷, ya que a menudo ocupan puestos de trabajo mal o muy mal remunerados o de categoría inferior o muy inferior respecto de los puestos de trabajo que ocupan los hombres, con escasas o nulas oportunidades de desarrollo profesional ²⁸.

El sector del transporte sigue estando fuertemente dominado por los hombres, y la violencia, el acoso sexual y la intimidación por parte de los hombres se han identificado como preocupaciones importantes en las operaciones de transporte urbano ²⁹. Las mujeres que trabajan en el transporte se ven afectadas de manera desproporcionada por la pandemia debido a la naturaleza segregada por género del sector y a la representación excesiva de las mujeres en las funciones de servicio al cliente y en el trabajo de limpieza. Estos trabajos suelen subcontratarse, lo que aumenta la probabilidad de que los trabajadores implicados tengan menos acceso a la información sobre los riesgos y las directrices en materia de salud y seguridad, los equipos de protección personal (EPP) y las licencias remuneradas.

Enfoque en la seguridad y salud en el trabajo

«La salud y seguridad en el trabajo de las personas que siguen trabajando durante esta crisis [...] debe evaluarse y abordarse» ³⁰. La Declaración del Centenario de la OIT para el Futuro del Trabajo, 2019, establece específicamente que “las condiciones de trabajo seguras y saludables son fundamentales para el trabajo decente”. Los trabajadores de los entornos de riesgo deben disponer de EPP de buena calidad de forma gratuita ³¹. Los operadores también deberían proporcionar información adecuada y oportuna a sus trabajadores, incluida su mano de obra externalizada y subcontratada. Nadie debería sentirse obligado, por temor a perder su trabajo o su salario, a trabajar en condiciones que pongan en peligro su salud innecesariamente. Los trabajadores tienen derecho a retirarse del lugar de trabajo en caso de peligro, como reconoce el [Convenio de la OIT sobre seguridad y salud de los trabajadores \(núm.155\)](#) ³². En algunos casos, el abastecimiento y la compra de EPP y suministros de limpieza o sanitarios pueden verse afectados por la ausencia de relaciones de trabajo formales. Los EPP y los suministros sanitarios han sido limitados en todas las ocupaciones del transporte en la economía informal, inclusive para los propietarios-operadores informales y los conductores.

²⁵ Dan Mihadi, “[The impact of COVID-19 on informal transport workers](#)”, ITF podcast, 10 de abril de 2020.

²⁶ Mihadi.

²⁷ Ryder, “ILO chief”.

²⁸ Tessa Wright, [The impact of the future of work for women in public transport](#) (ITF, 2019). Also see: FLONE Initiative, [Implications of COVID-19 on women professionals in the Kenyan public transport sector](#), 2020.

²⁹ Dave Spooner y John Mark Mwanika, “[Transforming Transport Unions through Mass Organisation of Informal Workers: A Case Study of the Amalgamated Transport & General Workers’ Union \(ATGWU\), Uganda](#)”, *Global Labour Journal*, 9(2), 2017.

³⁰ ACNUDH, “[COVID-19 Guidance](#)”, s.f. Véase la sección sobre las repercusiones sociales y económicas.

³¹ OIT [Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores](#), 1981 (núm. 155), art. 21.

³² Convenio núm.155 de la OIT, art. 13.

► **Nota informativa sectorial de la OIT:**

La COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros

Las orientaciones de la OIT sobre distanciamiento físico se publicaron en [Un regreso seguro y saludable al trabajo durante la pandemia de COVID-19](#)³³. La reseña de políticas señala que el «distanciamiento físico debe aplicarse en la mayor medida posible. Se sugiere que una distancia de 2 metros entre los trabajadores es adecuada, a menos que las orientaciones nacionales o los resultados de las evaluaciones de los riesgos determinen otra distancia más apropiada.» Se indica asimismo que «es posible que los trabajadores informales no puedan cumplir las precauciones exigidas por las autoridades sanitarias, como el distanciamiento físico, el lavado de manos o el autoaislamiento, lo que aumenta el riesgo de contagio. La protección de los trabajadores del sector informal debe centrarse en la prevención mediante la difusión oportuna de información y la sensibilización sobre la transmisión de la enfermedad. Las medidas básicas de control de infecciones, como la higiene respiratoria, el protocolo para el manejo de la tos y el uso de EPP, son esenciales cuando no se dispone de otros controles técnicos más sofisticados».

La cooperación entre los empleadores y los trabajadores o sus representantes en la empresa debe ser un elemento esencial de las medidas relacionadas con el lugar al trabajo³⁴. Si bien en algunos países los acuerdos nacionales de política pública e industria prescriben al menos 2 metros de distancia física en todo momento, otros han adoptado distintas restricciones de distanciamiento (por ejemplo, ninguna restricción, 1, 1,5, 1,8 metros o 2 metros). Sin embargo, en los vehículos de pequeño tamaño podría ser simplemente inviable proteger adecuadamente o mantener a los usuarios a una distancia física de los conductores que sea segura (por ejemplo, en los boda boda)³⁵. La recomendación más reciente de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sugiere que el uso de una mascarilla no médica puede ser un “posible beneficio para el control de fuentes” en situaciones o entornos en los que no se puede lograr un distanciamiento físico (como los entornos de transporte urbano)³⁶. La correcta aplicación del distanciamiento físico y/u otros requisitos de protección (mascarillas, pantallas de plástico, renunciar a recabar ingresos por concepto de títulos de transporte) en proximidad de los conductores u otros trabajadores del transporte requerirá que las autoridades y/u operadores establezcan los mecanismos de control necesarios.

Los trabajadores del transporte urbano también pueden verse confrontados con el comportamiento indisciplinado de los pasajeros, y las autoridades y los operadores pueden tratar de colaborar con los trabajadores del servicio público para frenar los riesgos no deseados. En algunos países se ha observado un aumento del comportamiento agresivo (contra los conductores y el personal que no trabaja en oficinas) y del vandalismo³⁷. Los incidentes de agresividad incontrolada (“furia de tránsito”) podrían aumentar, ya que los conductores pueden pedir a los pasajeros que paguen las tarifas o respeten las normas sanitarias locales (como el uso de mascarillas) al subir al vehículo. Un conductor de autobús de Bayona (Francia) fue agredido y murió el 10 de julio después de que, según se informa, pidiese a tres pasajeros de su autobús que se pusieran la mascarilla³⁸. La policía o las fuerzas policiales especializadas de tránsito tienen jurisdicción para intervenir en casos de violencia y acoso contra los trabajadores del sector del transporte. El [Convenio sobre la violencia y el acoso, 2019 \(núm. 190\)](#) y la [Recomendación sobre la violencia y el acoso, 2019 \(núm. 206\)](#), adoptados recientemente, se aplican a todos los sectores, ya sean privados o públicos, tanto en la economía formal como en la informal.

Los trabajadores del transporte pueden encontrarse en primera línea de la prestación de servicios durante la pandemia y correr un alto riesgo de enfermedad grave. Debería tenerse en cuenta que, en algunos países de altos ingresos, el sector tiene una mano de obra envejecida que podría ser más vulnerable a los efectos de la COVID-19. Los riesgos profesionales pueden incluir años de exposición a los gases de diesel y/o agentes infecciosos o a una calidad de aire insegura durante las congestiones de tráfico³⁹. Son riesgos profesionales que pueden afectar a las condiciones de salud preexistentes, lo que hace que algunos trabajadores sean más susceptibles a las enfermedades respiratorias⁴⁰.

Algunos trabajadores suelen estar estresados por su temor a contraer el virus, mientras que a otros les preocupa transmitirlo a sus familiares y amigos⁴¹. En particular en el caso de los trabajadores móviles (conductores) y otro personal que no trabaja en oficinas (por ejemplo, los trabajadores de almacenes o depósitos), la comunicación, tanto a nivel de empresa como de equipo, sigue siendo de vital importancia⁴². La pandemia también ha agravado condiciones comunes

33 Otras orientaciones internacionales: OMS, [Consideraciones relativas a las medidas de salud pública y sociales en el lugar de trabajo en el contexto de la COVID-19: anexo a las consideraciones relativas a los ajustes de las medidas de salud pública y sociales en el contexto de la COVID-19](#), 10 de mayo de 2020.

34 Convenio núm.155 de la OIT, art. 20.

35 Mihadi.

36 OMS, “[Consejos para la población sobre el nuevo coronavirus \(2019-nCoV\): cuándo y cómo usar mascarilla](#)”, s.f.

37 Bernetta Harting, “Staff management during COVID-19”, *UITP webinar*, 1 de abril de 2020.

38 “[France: Bus driver dies after ‘attack over face masks’ in Bayonne](#)”, *BBC News*, 10 de julio de 2020.

39 Laura Bliss, “[Hit Hard by Covid-19, Transit Workers Call for Shutdowns](#)”, *Bloomberg Citylab*, 13 de abril de 2020.

40 Bliss.

41 Kenny.

42 Kenny.

► Nota informativa sectorial de la OIT:

La COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros

de salud mental, como la ansiedad y la depresión, en particular para los trabajadores de primera línea ⁴³. Los directivos deben estar preparados para mantener conversaciones con tacto y que brinden ayuda con los trabajadores y encontrar medios innovadores para comunicarse, interactuar y colaborar con ellos (por ejemplo, mediante mensajes de texto y comunidades en línea) ⁴⁴. Se necesita una comunicación adecuada y regular entre los operadores y sus trabajadores para levantar su estado de ánimo, fomentar el autocuidado, potenciar el espíritu de equipo, y protegerlos y tranquilizarlos ⁴⁵.

En algunas ciudades, la tasa de mortalidad de los trabajadores del transporte a causa de la COVID-19 puede estar siguiendo el ritmo de la de los equipos de

respuesta inicial ⁴⁶. Los conductores de autobuses, taxis y servicios de e-hailing son especialmente vulnerables al nuevo coronavirus en 2020. Durante la pandemia, han perdido la vida: 131 trabajadores en la [Ciudad de Nueva York](#) (a 27 de agosto), 34 trabajadores en [Londres](#) (a 27 de julio), diez conductores de taxis y limusinas que prestaban sus servicios en el Aeropuerto Internacional Pearson de [Toronto](#) (a 5 de mayo), dos conductores de autobuses de tránsito rápido en [Bogotá](#), (a 26 de julio), al menos 11 en [Ciudad de México](#) (a 4 de mayo), y nueve trabajadores de transportes en [París](#) (a 13 de mayo). Sin embargo, hay pocos o ningún dato que permita calibrar plenamente el impacto de la pandemia en los servicios informales, no sindicalizados, concesionados y contratados.

► 2. Respuestas de los mandantes y los interlocutores sociales

El diálogo y las respuestas tripartitas, con la participación de trabajadores, empleadores y gobiernos, así como la negociación colectiva entre empleadores y trabajadores, son fundamentales para hacer frente a las consecuencias de la pandemia. Las medidas adoptadas por los mandantes de la OIT se han centrado en general en tres objetivos inmediatos: proteger a los trabajadores en el lugar de trabajo; apoyar a las empresas y prestar apoyo financiero y, en el caso de los gobiernos, adoptar medidas para mitigar el impacto en este sector fundamental.

Respuestas y recursos sectoriales en el plano internacional

Los documentos de orientaciones y las bases de datos internacionales más relevantes relacionados con el transporte incluyen los siguientes:

Órganos de las Naciones Unidas:

- La OIT y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa han publicado un informe titulado [Jobs in Green and Healthy Transport](#).
- El Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos ha publicado un documento de Mensajes clave y el Plan de respuesta COVID-19 que recomiendan que se preste apoyo a los gobiernos locales en la gestión de la movilidad y el transporte urbanos seguros, centrándose en los que prestan servicios a las comunidades en los

asentamientos informales, sin olvidar las restricciones de tránsito y de distanciamiento físico.

Otras organizaciones intergubernamentales:

- El Foro Internacional de Transporte de la OCDE ha publicado un informe titulado [Re-spacing our Cities for Resilience](#).

Llamamientos a la acción: interlocutores sociales sectoriales

Las organizaciones internacionales de empleadores y de trabajadores a nivel de sector han colaborado a través del diálogo social para abordar las cuestiones relativas a la COVID-19 de manera eficiente y eficaz. La Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), la Unión Internacional de Ferrocarriles, y Ciudades y Gobiernos Locales Unidos han publicado una [declaración conjunta](#) que proporciona orientaciones de política y prácticas óptimas para hacer frente a la pandemia. La declaración subraya que “asegurar la continuidad de los servicios de transporte público y de movilidad local es esencial para la sociedad y la economía”. También pone de relieve la necesidad de prestar apoyo financiero y garantizar el suministro de equipos y productos de protección adecuados a los operadores de transporte público y de movilidad local y a sus trabajadores.

⁴³ Kenny.

⁴⁴ Kenny.

⁴⁵ Kenny.

⁴⁶ [“ATU’s International President Costa on why transit workers need more COVID-19 protection”](#), Spectrum News (Youtube), 2020.

► Nota informativa sectorial de la OIT:

La COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros

UITP

La UITP ha publicado [Gestión de COVID-19. Directrices para operadores de transporte público](#) en ocho idiomas, que ofrece recomendaciones sobre preparación, protección personal, reducción del contacto y servicio reducido en el contexto de la pandemia. También ha publicado una nota titulada [Pandemia del COVID-19: Reanudación de los servicios de transporte público después del confinamiento](#), y ha elaborado una [página informativa](#) que incluye hojas informativas, debates e intercambios de información. Su Comité de recursos humanos analiza y elabora reseñas para sus miembros sobre cuestiones relacionadas con la fuerza de trabajo. También ha lanzado una campaña llamada “[Guardianes de la movilidad](#)”, para poner de relieve el papel fundamental que desempeñan los trabajadores del transporte urbano como trabajadores de primera línea. En la sección de noticias de su sitio web ha publicado una [lista de los principales desafíos futuros](#). Junto con la Comisión de Transportes y Turismo del Parlamento Europeo, también ha publicado una [declaración conjunta de apoyo al sector del transporte público local](#). En agosto de 2020 lanzó otra campaña llamada “[Back to Better Mobility](#)”, que tiene como objetivo «devolver las ciudades a las personas».

ITF

La ITF ha hecho hincapié en que las normas internacionales del trabajo y la protección de los derechos del trabajo en vigor son decisivas para el éxito de los esfuerzos por contener la COVID-19. Entre las respuestas intersectoriales de amplio alcance se incluye el [COVID-19 information hub](#) y un llamamiento a la acción, [COVID-19: Reivindicaciones de la ITF para los Gobiernos y los empleadores de todo el mundo](#). La ITF ha publicado una carta mundial de reivindicaciones para que los trabajadores del transporte urbano trabajen en condiciones de seguridad, la carta se centra en seis puntos:

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



© Alianza de Tranviarios de México 2020
Conductor de trolebús en la Ciudad de México

Específicamente para el sector del transporte urbano, la ITF ha publicado un documento titulado [Urban transport workers: Key to COVID response and recovery](#) y ha actualiza periódicamente su [plataforma de información](#). También ha publicado [El Covid-19 y el acceso a instalaciones sanitarias para los trabajadores y trabajadoras del transporte](#), que incluye una lista de control. Ha publicado asimismo un documento en el que se detallan las repercusiones específicas y adicionales de la pandemia en las mujeres en forma de declaración, [Trabajadoras del transporte: derechos y COVID-19](#), y [una carta de reivindicaciones de los trabajadores y las trabajadoras informales](#), donde se esbozan los derechos básicos de los trabajadores del sector informal, incluida la salud y la seguridad.

Países en acción: Respuestas nacionales

La mayoría de los gobiernos ha declarado algunos o todos los medios de transporte urbano como servicios esenciales⁴⁷. Los gobiernos, tanto municipales como federales, han adoptado diversas medidas para mitigar las repercusiones financieras de la COVID-19 en el bienestar, los medios de vida y las condiciones de trabajo de los trabajadores de los servicios de transporte urbano de pasajeros. Las medidas de apoyo a los trabajadores se centran en el espacio de trabajo, en mejoras operativas, o en modalidades de trabajo alternativas (que incluyen horarios revisados o teletrabajo siempre que sea posible). Se necesitará más apoyo financiero para los trabajadores y operadores informales, pero éste deberá adaptarse a sus circunstancias particulares (tal vez no tengan, por ejemplo, conexión a Internet o cuentas bancarias). Algunas de las medidas concretas relativas a las mejoras operacionales y del lugar de trabajo en el transporte urbano de pasajeros son las siguientes:

- medidas de protección de los trabajadores, incluidos EPP, limpieza y desinfección de los suministros, separadores, barreras físicas o

acordonamiento de las zonas de los conductores, limpieza y desinfección de los “puntos de contacto” de los vehículos y cierre de los puestos de venta de títulos de transporte y de información;

- medidas para los vehículos y las operaciones, incluidos protocolos de limpieza, billetes electrónicos o sin cobro de tarifa (sólo embarque por la puerta media o trasera), reducción de los servicios, sistemas de ventilación, equipos estáticos;
- respuestas financieras clave de las ciudades/países a la crisis en el transporte urbano de pasajeros, como paquetes financieros, aplazamiento de los créditos, suspensión del pago de los préstamos, subsidios, complemento de peligrosidad, primas únicas a los héroes y prestaciones por fallecimiento. En varias ciudades/países, las personas encargadas de la adopción de decisiones, los empleadores y los sindicatos se han reunido para señalar a la atención la necesidad urgente de que el gobierno proporcione ayuda financiera al sector, y
- establecimiento de comités sectoriales/nacionales de seguridad y salud en el trabajo para garantizar un trabajo seguro para los trabajadores esenciales.

► 3. Herramientas y respuestas de la OIT

Normas internacionales del trabajo y herramientas relacionadas

Las normas internacionales del trabajo ofrecen una base probada y fiable para las respuestas de política y para una recuperación sostenible y equitativa⁴⁸. Las normas internacionales del trabajo y el Programa de Trabajo Decente de la OIT con sus cuatro pilares, a saber, el empleo, la protección social, el diálogo social y los derechos en el trabajo, son importantes piedras angulares de la Agenda 2030⁴⁹. Ya se ha hecho referencia anteriormente a una serie de normas de seguridad y salud en el trabajo y otras normas de la OIT. En los párrafos que figuran a continuación se incluyen recursos adicionales.

En 2015, la Conferencia adoptó la [Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal](#), 2015 (núm. 204), que en gran medida se aplica al empleo en los servicios de transporte urbano de pasajeros. Además, la [Recomendación sobre los pisos de protección social](#), 2012 (núm. 202) y el [Convenio sobre la seguridad social \(norma mínima\)](#), 1952 (núm. 102) proporcionan orientación para el establecimiento y mantenimiento de sistemas de protección social amplios, incluidos los pisos de protección social, a fin de prevenir las crisis, permitir la recuperación y fomentar la resiliencia.

La OIT ha establecido que [ocho convenios son «fundamentales»](#). Los convenios fundamentales son los que abarcan temas considerados principios y derechos fundamentales en el trabajo, a saber, la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; la eliminación de

⁴⁷ Filipinas, Malasia, Viet Nam y Tailandia interrumpieron los servicios de taxi, ya que no se consideraban esenciales. Jaspal Singh, “UITP Contribution”, *What Are Transportation Regulators Doing to Respond to COVID-19? Webinar of the International Association of Transport Regulators*, 30 de abril de 2020.

⁴⁸ ILO, “[Por qué las Normas Internacionales del Trabajo son importantes en una crisis sanitaria pública](#)” (vídeo), 27 de marzo de 2020.

⁴⁹ Comunicado de prensa de las Naciones Unidas, [President Stresses Central Role of Decent Work in Fighting Poverty, Inequality, as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#), 10 de abril de 2019. Desplácese hacia abajo en la pantalla para leer la contribución de Guy Ryder.

► Nota informativa sectorial de la OIT:

La COVID-19 y los servicios de transporte urbano de pasajeros

toda las formas de trabajo obligatoria u forzoso; la abolición efectiva del trabajo infantil, y la eliminación de la discriminación en materia empleo y ocupación, Además, la OIT ha publicado una Hoja de datos sobre las [Normas de la OIT y el COVID-19](#), que recoge las preguntas y respuestas más frecuentes relacionadas con las normas internacionales del trabajo.

La [Recomendación sobre el empleo y el trabajo decente para la paz y la resiliencia, 2017 \(núm. 205\)](#) se aplica a todos los sectores y reconoce la importancia de contar con servicios públicos accesibles y de calidad en la recuperación económica. La OIT ha publicado orientaciones y una serie de notas técnicas y sectoriales sobre la pandemia de COVID-19 basadas en cuatro pilares fundamentales. La Nota de políticas de la OIT, [Marco de políticas para mitigar el impacto económico y social de la crisis causada por la COVID-19](#) proporciona orientaciones sobre estos cuatro pilares y ayuda a entenderlos mejor.

Las [Conclusiones relativas a la promoción de empresas sostenibles \(2007\)](#) incluyen orientaciones sobre el entorno propicio para las empresas sostenibles. Comprende un conjunto de condiciones que generalmente se consideran esenciales. Estas condiciones están interrelacionadas y se refuerzan mutuamente para fomentar “la inversión, la iniciativa empresarial, los derechos de los trabajadores y la creación, el crecimiento y el mantenimiento de empresas sostenibles, conciliando las necesidades y los intereses de la empresa con la aspiración de la sociedad de seguir un modelo de crecimiento que respete los valores y principios del trabajo decente, la dignidad humana y la sostenibilidad del medio ambiente.”

[Regresar al trabajo de forma segura: Guía para los empleadores sobre la prevención de la COVID-19](#) es una guía elaborada por la Oficina de Actividades para los Empleadores de la OIT. Contiene recomendaciones sobre prácticas y estrategias en materia de salud y seguridad para la prevención de la COVID-19. La publicación tiene por objeto proporcionar directrices e información general a los empleadores sobre la forma de evitar la propagación del virus en el lugar de trabajo a fin de que los trabajadores puedan reincorporarse a la actividad laboral en condiciones de seguridad, manteniendo

al mismo tiempo al mínimo posible el riesgo de contaminación. También facilita algunas ideas sobre cómo proteger la salud mental y el bienestar de los trabajadores durante la pandemia.

Recursos sectoriales de la OIT

Si bien la OIT no tiene normas específicas para todos los modos de transporte urbano, todos los trabajadores del transporte están amparados por los principios y derechos fundamentales en el trabajo y, cuando se ratifican, por muchos otros convenios de la OIT que abordan cuestiones importantes, como la seguridad y salud en el trabajo, el tiempo de trabajo y la seguridad social, entre otros. Los Estados tienen el deber de garantizar que los principios y derechos fundamentales en el trabajo y los convenios internacionales del trabajo ratificados protejan y se apliquen a todos los trabajadores.

En varias comisiones y reuniones de la OIT se han examinado cuestiones sobre las condiciones de trabajo de los conductores de transporte urbano y por carretera y se han publicado orientaciones al respecto que son pertinentes para los esfuerzos encaminados a protegerlos en el contexto de la COVID-19⁵⁰. Los principales instrumentos sectoriales sobre la industria incluyen:

- El [Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso \(transportes por carretera\)](#), 1979 (núm. 153) y la [Recomendación sobre duración del trabajo y períodos de descanso \(transportes por carretera\)](#), 1979 (núm. 161), que establecen normas de referencia para la duración del trabajo y de la conducción en el sector del transporte por carretera.
- La [Recomendación sobre la inspección del trabajo \(minas y transporte\)](#), 1947 (núm. 82), que insta a los gobiernos a aplicar a las empresas de transporte sistemas de inspección del trabajo apropiados que garanticen el cumplimiento de las disposiciones legales referentes a las condiciones de trabajo y protejan a los trabajadores en el ejercicio de su profesión.

Una [Reunión técnica sobre el futuro del trabajo decente y sostenible en los servicios de transporte urbano](#) está programada para febrero de 2021⁵¹.

50 Comunicado de prensa de las Naciones Unidas, [President Stresses Central Role of Decent Work in Fighting Poverty, Inequality, as General Assembly Marks International Labour Organization Centenary](#), 10 de abril de 2019. Desplácese hacia abajo en la pantalla para leer la contribución de Guy Ryder.

51 Pendiente de la decisión del Consejo de Administración de la OIT.

Información adicional

La página web de la OIT, [La COVID-19 y el mundo del trabajo: Impacto sectorial, respuestas y recomendaciones](#), ofrece enlaces a recursos clave, que incluyen:

- [herramientas e instrumentos sectoriales de la OIT](#);
- [declaraciones conjuntas y llamamientos a la acción para combatir la COVID-19](#), y
- [alianzas de la OIT para luchar contra el virus, sector por sector](#).

Contactos

Organización Internacional del Trabajo
Route des Morillons 4
CH-1211 Ginebra 22
Suiza

Departamento de Políticas Sectoriales
E: covidresponsesector@ilo.org