Junio 2010

Respuesta de Sindicatos a proyectos de reestructuración del Banco Mundial

El caso de Transmilenio en Colombia

Julie Porter

Introducción

Transmilenio es un sistema de autobús de tránsito rápido (BRT por sus siglas en inglés) que fue inaugurado en la capital Colombiana, Bogotá, en Diciembre del 2000. Es el sistema de BRT más utilizado del mundo, con 1.6 millones de pasajeros por día, y el más extenso, cubriendo 88km de ruta exclusiva además de un sistema integrado de alimentadores. Se encuentra actualmente en su tercera fase de expansión.

BRT ha surgido como la solución preferida de transporte sustentable para reducir la contaminación y congestión, a la vez que provee transporte urbano de buena calidad a un costo menor que la construcción de un metro o red ferroviaria. Esta tendencia ha sido estimulada por instituciones internacionales, nada menos que el Banco Mundial, que ha financiado el desarrollo de BRT en ciudades en América Latina, Asia y África. Una serie de seis proyectos de transporte del Banco Mundial en Colombia han contribuido a financiar al Transmilenio en Bogotá, con cifras cercanas a los 450.4 millones de dólares[1].

Durante la cuarta Feria Internacional de Transporte Masivo[2], Transmilenio fue descrito como el "punto de referencia global para los sistemas de autobús de tránsito rápido". Colombia ha recibido a delegaciones de más de 20 países que buscan aprender de su experiencia con respecto a la implementación de BRT. Si Transmilenio constituye un modelo replicable que influye en la reestructuración del transporte público urbano a nivel global, esta investigación toma en cuenta a los ganadores y perdedores de dicho modelo. Considera las posibilidades para aquellos sindicatos que deseen influenciar al Banco Mundial con el fin de garantizar resultados más equitativos para los usuarios y trabajadores del transporte.

Esta investigación fue desarrollada y escrita por Julie Porter de Public World en consulta con el Sindicato Nacional de Trabajadores de Transporte, Colombia (SNTT). Fue

Se elaboró este estudio de caso para informar los participantes de un taller de planificación para el proyecto "Desarrollo Decente" que Public World desarrolla en colaboración con cuatro Federaciones Sindicales Internacionales y con FNV Mondiaal. Fue redactado por Julie Porter, quien llevo el trabajo de investigación a cabo con el apoyo de Francisco Mora, Presidente del Sindicato Nacional de Trabajadores de Transporte de Colombia.

Public World agradece el apoyo financiero de FNV Mondiaal y la participación importante de Francisco Mora en el taller que tomó lugar en Londres en Junio de 2010.

elaborado para informar a la discusión con un grupo de Confederaciones Globales de Sindicatos acerca de cómo capacitar a Sindicatos nacionales para responder a proyectos de reestructuración del Banco Mundial.

Reestructuración: ganadores y perdedores

Dado el estado caótico del transporte público urbano en Bogotá antes de la introducción del Transmilenio – con miles de vehículos viejos y contaminantes compitiendo por pasajeros en lo que se conoce como la "*guerra del centavo*" – está claro que la prestación del servicio de planificación centralizada del autobús de tránsito rápido representa una mejora. El Banco Mundial halaga la reducción en el tiempo de viaje, accidentes y contaminación resultado de las reformas e inversiones que ha avalado. El gobierno local de Bogotá describe al Transmilenio como el orgullo de la capital, parte de los esfuerzos para transformar a Bogotá en una ciudad del futuro.

No obstante, en este proceso han existido tanto perdedores como ganadores, y un análisis de ambos grupos desde la perspectiva de justicia social ilustra algunos de los defectos en el modelo de desarrollo del Banco Mundial, y su insistencia a priori de realzar el involucramiento del sector privado en la provisión de servicios (un objetivo declarado en los proyectos que han financiado a Transmilenio).

El BRT consiste en la centralización y racionalización del transporte público de Bogotá – menos autobuses transportando a más pasajeros, moviéndose más rápido por rutas exclusivas – posibilitando la reducción del personal. Francisco Mora, Presidente del SNTT, estima que cada autobús Transmilenio reemplaza a siete colectivos. Desde una perspectiva laboral, el mayor defecto en la implementación de Transmilenio ha sido la falta de toda planificación laboral que asesore el impacto de la reestructuración sobre el personal existente y que asegure que aquellos trabajadores afectados reciban el apoyo correspondiente para obtener empleo en el nuevo sistema, que reciban la formación adecuada que les permita encontrar trabajo alternativo, o jubilación anticipada.

La *guerra del centavo* fue organizada de cierta manera que incentivara la conducción peligrosa durante la competencia feroz por atraer pasajeros. El estar de 16 a 18 horas por día al volante para poder llevar a casa un salario digno, ha dejado a muchos conductores con problemas de espalda y riñones y mala salud en general. Estos trabajadores se ven imposibilitados de pasar el examen médico requerido para poder trabajar para Transmilenio, y muchos se ven descalificados debido a las multas de tránsito a su nombre no pagas e imposibles de pagar. Citando a Francisco: "Decimos al sistema (antiguo) la guerra del centavo. Así es que nosotros servimos para la guerra y nos endeudamos en la guerra, pero ahora que no va a haber guerra, no servimos".

Esta situación no sorprende dado la falta de consulta con los trabajadores y sus representantes durante la planificación e implementación de Transmilenio. Por un lado, la consideración de las implicaciones laborales como consecuencia de la reestructuración no figura en ninguno de los documentos del Banco Mundial, incluyendo el análisis del impacto del proyecto basado en las garantías sociales y ambientales del Banco Mundial. Por otro lado, es conocida la impunidad con la que son tratadas las violaciones de normas fundamentales del trabajo en Colombia. Tal como señala el Centro Internacional para los Derechos Sindicales (ICTUR): "La situación de los sindicalistas en Colombia es, en breve, terrible. Durante los últimos años cientos de activistas sindicales han sido asesinados como resultado de su membrecía y actividades

sindicales. A veces, la cantidad de información que viene de Colombia es de proporciones enormes, con petición tras petición de acción urgente" [3].

Uno de los logros positivos de Transmilenio parecería ser la creación de trabajos formales en un sector previamente caracterizado por relaciones de empleo precarias e informales, pero aún aquí un examen más detallado revela ciertos problemas. A pesar de que los términos y condiciones son sin duda mejores en Transmilenio que en el antiguo sistema, los conductores reclaman que las prácticas laborales han ido empeorado con el correr del tiempo. Los dos problemas principales son las jornadas de trabajo interrumpidas que requieren que los conductores estén disponibles hasta 16 horas para trabajar las ocho que se les paga, y la utilización de procedimientos disciplinarios destinados a elevar los niveles de servicio para socavar los salarios, mediante la imposición de multas a una extensa lista de normas internas. La libertad de asociación constituye un derecho bastante frágil en Colombia, y la pequeña minoría de conductores que están sindicalizados no poseen derechos de negociación colectiva.

La expansión de Transmilenio también se tuvo que enfrentar en los últimos meses a las protestas de la asociación de pequeños propietarios de transporte público APETRANS[4], que representa a algunos de los miles de propietarios individuales que están perdiendo su sustento. Se quejan de términos de participación injustos para aquellos que eligen quedarse en el transporte público como parte del sistema de alimentadores de Transmilenio, y de una cuota que representa solo el 60% del valor de mercado de sus vehículos para aquellos que eligen sacarlos de circulación. Ellos y sus partidarios, incluyendo los sindicatos de conductores, argumentan que Transmilenio ha convertido al transporte público de la ciudad en un monopolio para la gran empresa[5]. Citando a Jaime Caicedo, concejal para el Polo Democrático Alternativo, "la licitación pretende entregar este jugoso negocio a las mismas siete familias que monopolizan gran parte del transporte en Bogotá, dejando en la calle a más de 16.000 familias que viven de su bus o busetas".

También existen signos de pregunta con respecto a algunos de los beneficios sociales y económicos más amplios invocados en las reformas. En una declaración de prensa el 31 de Marzo de 2010, el Banco Mundial alaba al Transmilenio como "un moderno y financieramente auto-sostenible sistema de autobús de tránsito rápido", y el segundo objetivo declarado en el proyecto de Sistema Integrado de Tránsito Masivo en Colombia del Banco Mundial es "proporcionar el acceso de los pobres a transporte confiable" [6].

Sin embargo, los 1,600 pesos (aprox. 80 centavos de dólar) que cuesta el pasaje en el Transmilenio, actualmente posiciona al servicio más allá del alcance de muchos de los ciudadanos más pobres y vulnerables de la ciudad. Luego de la muerte en Abril de este año de dos niños estudiantes de 13 años bajo las ruedas de un bus articulado de Transmilenio, por tratar de abordar sin pagar, han habido renovados reclamos para la implementación de una tarifa diferenciada que permitiría que el servicio esté al alcance de todos. La Asociación Nacional de Estudiantes Secundarios, la Asociación Nacional de Estudiantes Universitarios y la Organización de Pensionados Colombianos representan a algunas de aquellas voces que exigen un sistema constituido por tarifas de dos niveles.

No obstante, con la empresa pública Transmilenio recibiendo solo el 4% del ingreso del sistema, y obligada a compensar a las empresas privadas que operan en caso de elegir implementar una tarifa por debajo de la tarifa técnica[7] establecida en sus contratos, parecería ser que la sostenibilidad financiera de Transmilenio se basa en la práctica en

proveer un servicio más caro de lo que los habitantes más pobres de la ciudad pueden pagar. Sigue sin estar claro si se implementará o no un régimen de tarifas diferenciales, cuánto costaría, o cómo se podría financiar. Aún así, el asegurar que el sistema ha logrado ser auto-sostenible y que ha proporcionado el acceso a los pobres es claramente prematuro.

Entonces, si tantos de los ciudadanos de Bogotá pierden con el Transmilenio, en sus roles como trabajadores y pasajeros, ¿qué les devuelve el sistema como contribuyentes? La infraestructura sobre la cual depende el sistema entero de BRT ha sido financiada por medio de una combinación de recargo de gasolina (pagado por los usuarios de automóvil y el sistema antiguo de transporte), préstamos del Banco Mundial, y otros fondos públicos. La empresa pública Transmilenio es la única responsable de la manutención de la infraestructura de la cual depende el sistema. Sin embargo, el 96% de los ingresos provenientes de los 1.6 millones de pasajeros que utilizan el sistema diariamente sale de fondos públicos para distribuirse entre las compañías de autobuses privadas con las concesiones para las rutas troncales principales (72%) y el sistema de alimentadores (15%), y la empresa privada que recoge las tarifas (9%). La cantidad de dinero que es destinado a intereses privados en vez de ser reinvertido en el sistema, es un tema que debe ser investigado más profundamente, y representa una tarea de enormes proporciones aún en un país que observa la transparencia en los negocios y los derechos humanos. Precisamente porque esas normas no rigen en Colombia, no es poco razonable esperar que el Banco Mundial tome en serio estas temáticas en vez de hacer afirmaciones radicales para el éxito del modelo de Bogotá como base para la replicación global.

Por otra parte, hay quejas generalizadas acerca del exagerado sobrecupo tanto en buses articulados como en alimentadores, y altos niveles de robos, pero no existe ningún sistema de rendición de cuentas a los usuarios. Los sobrecostos de desarrollo tampoco son cuestionados, con la estructura privatizada del sistema prohibiendo que los contribuyentes puedan ver las cuentas de los agentes. Irónicamente, la principal contribución del sistema a la responsabilidad democrática parece ser mediante su vulnerabilidad a los manifestantes, quienes hallaron que la obstrucción de las rutas exclusivas y paralización consecuente de la ciudad es uno de los métodos más efectivos para atraer la atención de un gobierno local insensible y frecuentemente corrupto.

Presionando al Banco Mundial: ¿una estrategia para fomentar las demandas de los trabajadores?

Tal como lo demuestra el caso de Transmilenio, incluso un programa de reestructuración progresiva que resulta en la creación de trabajos formales puede resultar en significativos impactos laborales negativos, y la exclusión de los trabajadores y sus representantes del diálogo acerca de las reformas socava la posibilidad de abordar los problemas de modo razonable. En Colombia, el principal obstáculo para la participación de los trabajadores consiste en la violación sistemática de normas fundamentales del trabajo y de un contexto político descrito por Amnistía Internacional como el más peligroso en el mundo para los sindicalistas. En este contexto, es particularmente importante considerar qué presión, para aquellos sindicatos luchando por conseguir un trato justo para los trabajadores afectados por la reestructuración, podría lograrse centrándose en el rol del Banco Mundial, y el potencial que existe para influenciar el curso de las reformas a través de sus procesos.

El Banco Mundial consiste en una institución pública internacional que fue creada con fondos públicos y continúa obteniendo una porción de sus fondos mediante donaciones de países miembros. Ha tomado pasos importantes para asegurarse de que se observen las normas laborales, particularmente mediante la incorporación de una cláusula laboral en algunos aspectos de sus proyectos más grandes de infraestructura[8]. Existe, por lo tanto, una base sólida para exigir que el Banco Mundial rinda cuentas con respecto a los impactos laborales de sus proyectos. No obstante, sindicatos y organizaciones de trabajadores en el sur global no poseen la capacidad adecuada para poder intervenir en el diseño e implementación de proyectos para asegurarse de que los compromisos globales del Banco sean privilegiados a nivel de proyecto, y por ende proteger y promover los derechos y medios de sustento de sus miembros.

En Colombia, los sindicatos que representan a los conductores de autobuses afectados y la asociación de propietarios de autobuses[9] ya estaban organizando protestas desde 1998 cuando había comenzado la construcción de la primera fase del Transmilenio, pero sus acciones tuvieron poco impacto. Como dijo Francisco Mora: “No estábamos al tanto de la posibilidad de poder influenciar los proyectos del Banco Mundial en sus diversas etapas de implementación[10], esta información es novedosa para nosotros”. ¿Qué clase de intervenciones hubiesen sido posibles de haber existido la capacidad para ejercerlas? La siguiente sección considera las posibilidades presentes en las fases sucesivas del ciclo del proyecto del Banco Mundial.

Fase 1: Identificación y preparación del proyecto

Intervenciones:

- Llevar a cabo un análisis del impacto centrado en las posibles implicaciones laborales y económicas del proyecto, lo cual ilustra a los probables ganadores y perdedores de la reestructuración.
- Formar alianzas entre sindicatos, organizaciones representantes de trabajadores afectados en el sector informal y otras organizaciones de la sociedad civil basándose en los resultados del análisis de impacto.
- Desarrollar y proponer revisiones al diseño del proyecto.
- Presionar al Banco Mundial y al gobierno nacional para la inclusión en el proyecto de apoyos específicos para el proceso de transición laboral requerido para la reestructuración, conforme con las herramientas propias del Banco sobre reestructuración laboral.
- Presionar al Banco Mundial y al gobierno nacional para el establecimiento de mecanismos para demandar respeto a las normas fundamentales de la OIT (por ejemplo, inclusión de condiciones laborales en contratos de construcción y servicio así como monitoreo independiente de la adhesión), y de consulta significativa con representantes de trabajadores afectados, como condiciones de su préstamo.
- Presionar al Banco Mundial y al gobierno para que el proyecto sea estructurado de una manera que cumpla con los objetivos de alivio de la pobreza y retenga ganancias dentro del sistema de formas transparentes que minimicen la necesidad de subsidio público.

Aportes a la capacidad:

- Un “sistema de alerta temprana” que monitoree y alerte a sindicatos acerca de proyectos en desarrollo por el Banco Mundial y compartan la información con sindicatos nacionales cuyos miembros pudieran verse afectados, mientras los proyectos estén en etapas tempranas de desarrollo de identificación y planificación.
- Traducción de documentos del Banco Mundial al idioma del país donde se implementará el proyecto.
- Apoyo para un análisis de impacto laboral y socio-económico.

- Apoyo para presionar al Banco Mundial, por ejemplo: introducción al Banco como institución, los compromisos que ha hecho al trabajo y los procesos de sus proyectos; identificación de Encargado de las tareas del proyecto (principal punto de contacto).

Barreras:

- Niveles bajos de sindicalización de los trabajadores en el antiguo sistema de transporte debido a jornadas laborales de 16 a 18 horas, relaciones informales de trabajo, falta de educación con respecto a los derechos, ambiente hostil, y propaganda negativa acerca de sindicatos.
- Los proyectos en desarrollo del Banco Mundial se evalúan de acuerdo a ciertas garantías sociales y ambientales cuyo objetivo es identificar y mitigar los impactos negativos. Mientras el Banco busca ayudar a gente "pobre", actualmente no existe una salvaguardia que reconozca que los "pobres" están económicamente activos y pueden incluir a trabajadores directamente afectados por el proyecto.
- A pesar de declaraciones de compromiso con normas laborales hechas por el Banco, su aplicación a trabajadores 'no-empleados' tales como aquellos afectados por el Transmilenio es limitado.

Fase 2: Valoración, negociación y aprobación del proyecto

Intervenciones:

- Solicitar una reunión con personal del Banco Mundial que visita Colombia como parte del proceso de valoración del proyecto, para poder influenciar el Documento de Valoración del Proyecto así también como los términos y condiciones del préstamo.
- Continuar con la creación de alianzas e influenciar al Banco Mundial y al gobierno con las demandas hechas durante la fase 1.
- Presionar a la legislatura para que no ratifique el proyecto hasta que las demandas hechas por los trabajadores sean atendidas.

Aportes a la capacidad

- Traducción de documentos del Banco Mundial al idioma del país donde se implementará el proyecto.
- Apoyo en la deconstrucción de contenido de documentos con respecto a preocupaciones laborales y sociales.
- Facilitar reuniones con el personal del Banco Mundial encargado de la valoración del proyecto y solidaridad con las demandas.

Barreras:

- Ausencia de un mecanismo que garantice que las preocupaciones sindicales comunicadas al personal de valoración del Banco Mundial sean incluidas en el Documento de Valoración del Proyecto. (Este documento es dado a conocer públicamente luego de haber sido aprobado por la Junta Ejecutiva del Banco Mundial).
- Las condiciones del préstamo del Banco Mundial son dadas a conocer públicamente solamente una vez aprobado el proyecto.
- Acceso democrático limitado a tomadores de decisión nacionales.

Fase 3: Implementación del proyecto

Transmilenio se encuentra actualmente en su tercera fase de implementación, con expansión a 13 zonas nuevas como parte de la creación de un *Sistema Integrado de Transporte Público* (SITP) para Bogotá. En esta etapa, el viejo sistema de *Transporte Público Colectivo* (TPC) aún opera en algunos sectores de la ciudad, coexistiendo con Transmilenio. Con los pequeños propietarios de transporte en protesta con respecto a los términos de su inclusión al sistema formal de alimentadores que lleva pasajeros a las terminales de BRT, aún no hay planificación en referencia a la transición laboral mientras el TPC es eliminado.

Intervenciones:

- Presentar una queja formal al Banco Mundial acerca de la resistencia de sus asociados en el proyecto, las autoridades Colombianas, al diálogo social con los representantes de los trabajadores afectados por la reestructuración; el fracaso por parte de los proyectos del Banco de salvaguardar los medios de sustento de los trabajadores del transporte y por parte del proceso de planificación del SITP de incluir planificación con respecto a la transición laboral; y la negativa de las empresas que operan de respetar los derechos de los trabajadores a negociar colectivamente sumado a la falta de acción por parte de Transmilenio de hacer cumplir este derecho en su cadena de suministro.
- Continuar desarrollando alianzas centradas en preocupaciones laborales, y alinearse con la sociedad civil y organizaciones de usuarios de servicio interesados en el impacto socio-económico, la calidad del servicio y evidencia de corrupción en contratos de construcción para exigir un servicio democráticamente explicable que sea asequible para todos.
- Monitoreo de cualquier reforma legal necesaria para la implementación del proyecto.
- Actualizar el análisis de impacto laboral y socio-económico (o en el caso de Transmilenio, emprender dicho análisis por primera vez) y diseminar a sindicatos a nivel global (especialmente a sindicatos en países donde el BRT está en desarrollo) y a organizaciones de la sociedad civil realizando un seguimiento del Banco Mundial y otras instituciones financieras internacionales.
- Investigar qué seguimiento hace Transmilenio de los contratos con operadores actuales y presionar para lograr mecanismos que hagan un seguimiento de estándares laborales a lo largo de la cadena de suministro de Transmilenio, en la cual los representantes independientes de los trabajadores estén involucrados.
- Presionar al gobierno para la promoción de mejores prácticas con respecto a normas de empleo en todos los contratos futuros de servicio, y para que dichos contratos estén condicionados en el respeto por los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva de los trabajadores, con un mecanismo para que los sindicatos puedan reportar a empresas que no respetan estas condiciones.
- Investigar si algunas de las empresas privadas que ya proveen el servicio para Transmilenio, o que están licitando para la presente expansión del sistema, han solicitado o recibido préstamos de la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial (IFC). Si es el caso, utilizar la cláusula laboral de los contratos de la IFC para apoyar las demandas de los trabajadores.

Aportes a la capacidad:

- Apoyo para la realización de quejas formales al Banco Mundial.
- Apoyo para la realización de análisis del impacto laboral y socio-económico.
- Intercambio de información con respecto a las prácticas y operaciones en otros países de compañías que están licitando para contratos de servicio.
- Apoyo a la investigación sobre préstamos de la IFC, y seguimiento, incluyendo la coordinación apropiada con la oficina Global de Sindicatos en Washington.

Barreras:

- Existe poco espacio democrático para que los sindicatos propongan medidas proactivas tales como las sugeridas.
- Resulta difícil acceder a la información financiera para poder llevar a cabo un análisis detallado acerca de la distribución de costos y ganancias del sistema Transmilenio (incluyendo la empresa pública y los operadores y coleccionistas de tarifas privados).

Fase 4: Evaluación del Proyecto

Intervenciones:

- Presentar un análisis del impacto laboral y socio-económico al Departamento de Evaluación de Operaciones del Banco Mundial.
- Presentar un análisis del impacto laboral y socio-económico al Grupo de Control de Calidad y Panel de Inspección del Banco Mundial, y solicitar reuniones con ambos grupos para discutir los resultados.

Aportes a la capacidad:

- Identificar y facilitar contactos apropiados en el Banco Mundial.
- Proporcionar evidencia de problemas similares con otros proyectos del Banco Mundial para sumar al impacto de los hallazgos con respecto a Transmilenio.

Barreras:

- La evaluación de proyectos del Banco Mundial es interna y muy limitada. El Departamento de Evaluación de Operaciones evalúa a los proyectos de acuerdo a sus objetivos originales, los cuales en el caso de Trasnmilenio incluyen la promoción de la participación del sector privado (en lo cual los proyectos han sido exitosos) y excluyen la planificación para una transición laboral equitativa así como la creación de empleos decentes (con lo cual el fracaso del proyecto no afectará los resultados de la evaluación).

Conclusiones

Un análisis de la forma en que se ha reestructurado el transporte público en Bogotá a lo largo de la última década, ilustra profundas fallas en el modelo de desarrollo propugnado por el Banco Mundial. Una mayor consulta con la sociedad civil, incluyendo a los sindicatos independientes, durante el proceso de diseño, implementación y evaluación del proyecto es necesaria para poder asegurar una mejora de los impactos sociales y de sostenibilidad económica, así como una reforzada responsabilidad democrática en proyectos del Banco Mundial.

El caso de Transmilenio demuestra que a pesar de que el proceso de proyectos del Banco Mundial actualmente posee oportunidades potenciales para que los sindicatos intervengan y expresen sus demandas, es posible que los sindicatos nacionales no estén al tanto de dichas oportunidades. Probablemente no cuenten con la capacidad ni los recursos para explorar estas oportunidades y explotar la palanca que existe con respecto a los compromisos del Banco Mundial para con las normas laborales y así fortalecer su posición de negociación en el diseño e implementación de la reestructuración.

Transmilenio es considerado como un punto de referencia global con respecto a la reestructuración y reforma del transporte público urbano. Como tal, la necesidad de que sindicatos movilicen el conocimiento y recursos para exigir un trato más justo para los trabajadores, y forjen alianzas con otras partes interesadas de la sociedad civil para observar y evaluar impactos sociales y económicos más amplios, es particularmente urgente.

References

[1] Costo de proyectos para la creación de capacidades e infraestructura en Bogotá P114325, P112852, P101356, P082466, P074726, P006872.

[2] La IV Feria Internacional de Transporte Masivo se llevó cabo en Bogotá en 2009.

[3] http://www.ictur.org/Colombia.htm, consultado el 26 Mayo 2010.

[4] Asociación Nacional de Pequeños Propietarios del Transporte Público.

[5] Declaración de apoyo para la huelga de APETRANS en Marzo del 2010 por el Movimiento en Defensa de los Derechos del Pueblo http://funcomisiones.blogspot.com/2010/03/es-justo-el-paro-de-los-pequenos.html.

[6] Documento de Información de Proyecto del Banco Mundial, Etapa de Concepto. Informe N.: AB4561. Nombre del Proyecto: Sistema Integrado de Tránsito Masivo de Colombia - Financiación Adicional. Fecha aprobada: Julio 2009.

[7] La tarifa técnica consiste en el costo promedio del servicio por pasajero, calculado en base al pago por kilómetro de colectivo acordado en los contratos operativos con empresas privadas.

© Public World Ltd. 2010

Public World
34b York Way
London N1 9AB

www.publicworld.org

admin@publicworld.org

[8] Normas de Funcionamiento 2 de la Corporación Financiera Internacional, la sección del Banco Mundial que otorga préstamos a empresas privadas, se ha extendido a la fase de construcción de todos los proyectos de infraestructura más grandes. Las normas incluyen el respeto por normas fundamentales del trabajo y requisitos de salud y seguridad, reducción, procedimientos para quejas y problemáticas en la cadena de suministro.

[9] El Sindicato Nacional de Choferes (Sindinalch) y Unión Nacional de Trabajadores y Conductores de la Industria de Transporte (UNTCITCOL) eran las principales organizaciones que representaban a los conductores, con APETRANS representando a los propietarios.

[10] Ciclo del proyecto basado en el Banco Internacional para la Reconstrucción y Desarrollo, la sección del Banco Mundial que da préstamos a países de ingresos medios y países de ingresos bajos "dignos de crédito".