

**CARACTERIZACIÓN SOCIECONÓMICA DE LOS CONDUCTORES EN EL
SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN
SAN JUAN DE PASTO, 2010.**

DIANA ALEXANDRA ZAMBRANO ZAMBRANO

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
SAN JUAN DE PASTO
2011**

**CARACTERIZACIÓN SOCIECONÓMICA DE LOS CONDUCTORES EN EL
SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN
SAN JUAN DE PASTO, 2010.**

DIANA ALEXANDRA ZAMBRANO ZAMBRANO

**Trabajo de grado presentado como requisito para optar al título de
Economista**

**Asesor:
Esp. JULIO CESAR RIASCOS**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA
SAN JUAN DE PASTO
2011**

NOTA DE RESPONSABILIDAD

“Las ideas y conclusiones aportadas en este trabajo de grado, son de responsabilidad exclusiva de su autor”

Artículo 1º del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966 emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de aceptación:

EDGAR RODRIGUEZ
Jurado

IVAN FREDY ERASO
Jurado

JULIO CESAR RIASCOS
Asesor

San Juan de Pasto, Marzo de 2011

DEDICATORIA

A Dios padre infinito e incondicional que llena mi vida de entera de amor, entrega y felicidad,

A la Universidad de Nariño, como institución de prestigio que nos formo en el campo personal y profesional forjando un pensamiento enfocado a construir una región soberana y capaz, brindándonos en su entorno vivencias maravillosas que serán memorables en nuestra vida,

A la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas y en especial al programa de Economía por instruir en todos nuestros años de formación Economistas comprometidos con el desarrollo socioeconómico de la región e impulsar un pensamiento autónomo acorde a la realidad. Estamos enteramente agradecidos por aprender en esta ciencia a interpretar la realidad desde un punto de vista científico, social y humano,

A mi madre Yomari,

A mi hermanito Héctor,

A mi novio Wilmer,

A mis abuelitos Héctor (+), Stella, Manuel y Visitación (+),

A mis tías y tíos Sonia, Lucy, Sandra y Adriana, y Víctor

A mis primos y primas y demás familiares,

A mis amigos y amigas.

Diana Alexandra Zambrano Zambrano

AGRADECIMIENTOS

Le agradezco a Dios quien es mi padre, mi guía, mi camino, mi luz, mi vida entera y quien me entrega su bendición y su amor incondicional día tras día, abriéndome caminos de felicidad y prosperidad, gracias padre de amor por esta vida tan maravillosa,

A mi madre Yomari, por darme la vida y por ser la persona que me ha guiado en toda mi vida por el camino correcto, por darme su apoyo en todos los sentidos, amor incondicional y consejos llenos de sabiduría, por ser la mejor madre del mundo,

A mi hermano Héctor Manuel, por su apoyo y su amor,

A mi novio Wilmer, por ser mi compañía en todo momento, mi apoyo, mi ilusión, mi bebito hermoso por llenar cada momento de mi vida con cosas maravillosas, gracias por todo su inmenso amor,

A mis abuelos quienes me cuidan y me bendicen del cielo Héctor (+) y Visitación (+) y a los que me acompañan en vida, Stella y Manuel por su cariño y amor,

A mis tías y tíos Sonia, Lucy, Sandra, Adriana y Víctor por su cariño, su apoyo y sus consejos,

A mis amigas Michi e Ingrith, por su amistad incondicional, apoyo, por tantas experiencias en toda nuestra carrera, mi cariño siempre para ustedes por ser grandes amigas,

A mis amigos de momentos especiales e inolvidables y algunos compañeros de carrera Angelita, Deisy, Anyela, Patricia, Fercho, Rubén, y Hernán, gracias por todo su apoyo y su cariño,

A mis primos y primas y demás familiares por su cariño.

Diana Alexandra Zambrano Zambrano

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	27
1. MARCO GENERAL DE INVESTIGACIÓN	29
1.1 TEMA	29
1.2 TÍTULO.....	29
1.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	29
1.3.1. Antecedentes del problema	29
1.3.2. Estado actual.....	44
1.3.3. Formulación del problema	45
1.4. JUSTIFICACIÓN	46
1.5. OBJETIVOS	48
1.5.1. Objetivo general:	48
1.5.2. Objetivos específicos:.....	48
1.6. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA	48
1.6.1. Universo de estudio.....	48
1.6.2. Cobertura espacial	49
1.6.3. Cobertura temporal.....	49
2. MARCO DE REFERENCIA	50
2.1. MARCO TEÓRICO.....	50
2.1.1 Primera parte:.....	50
2.1.1.1 La Teoría Clásica del empleo	50

2.1.1.2	Teoría Keynesiana del empleo	53
2.1.1.3.	El mercado de trabajo.	55
2.1.1.3.1	Mercado formal de trabajo:.....	56
2.1.1.3.2.	Mercado informal de trabajo:.....	57
2.1.1.3.3.	Equilibrio del mercado dual de trabajo	57
2.1.1.4.	Taxonomía de la Economía Informal.....	60
2.1.1.5.	Calidad de Empleo	61
2.1.1.6.	Satisfactores de Bienestar.....	62
2.2.2	Segunda parte:.....	64
2.1.2.1	Economía del Transporte:	64
2.2.	MARCO CONTEXTUAL	66
2.3.	MARCO LEGAL.....	71
2.4	MARCO CONCEPTUAL.....	73
2.4.1	Accesibilidad del servicio.....	73
2.4.2	Competitividad:.....	74
2.4.3.	Desocupados:.....	74
2.4.4.	Empleo Formal:	74
2.4.5.	Empleo Informal	74
2.4.6.	Intervención del estado	74
2.4.7.	Mototaxismo:	75
2.4.8.	Movilidad:	75
2.4.9.	Ocupados	75

2.4.10.	Población Económicamente Activa (PEA):.....	75
2.4.11.	Población Económicamente Inactiva (PEI):.....	75
2.4.12.	Población en Edad de Trabajar (PET.....	75
2.4.13.	Salarios:	75
2.4.13.	Satisfactores.....	75
2.4.15.	Seguridad:.....	75
2.4.16.	Subempleo	76
2.4.17.	Tarifa:	76
2.4.18.	Transporte público urbano.....	76
3.	PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO.....	77
3.1	TIPO DE INVESTIGACION	77
3.2	TIPO DE ESTUDIO	77
3.3.	POBLACIÓN.....	77
3.4.	MUESTRA.....	79
3.5.	DISEÑOS DE PROCEDIMIENTOS Y MÉTODOS	82
3.6.	TÉCNICA DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	82
4.	CONDICIONES DE EMPLEO DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL AÑO 2010.	83
4.1.	APROXIMACIÓN CONCEPTUAL	83
4.2.	LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO	84
4.3.	VARIABLES BÁSICAS DE CALIDAD DE EMPLEO	86

4.3.1. Salario	86
4.3.1.1. Salario en el Sector formal:	87
4.3.1.1.1 Conductores de Buses	87
4.3.1.1.2 Conductores de Taxis	88
4.3.1.2. Salario en el Sector informal:.....	90
4.3.1.2.1 Conductores de mototaxi.....	90
4.3.2 La modalidad contractual:	92
4.3.2.1. Modalidad Contractual en el Sector formal:.....	93
4.3.2.1.1 Conductores de Buses	93
4.3.2.1.2 Conductores de Taxis	93
4.3.2.2. Modalidad Contractual en el Sector Informal:.....	94
4.3.2.2.1 Conductores de mototaxi.....	94
4.3.2. El horario de Trabajo.	94
4.3.3.1. El horario de trabajo en el Sector formal:	96
4.3.3.1.1 Conductores de Buses	96
4.3.3.1.2 Conductores de Taxis:	97
4.3.3.2. El horario de Trabajo en el Sector informal:	101
4.3.3.2.1 Conductores de mototaxi:.....	101
4.3.3. La seguridad social y pensión:	105
4.3.4.1. La seguridad social y pensión en el Sector formal	107
4.3.4.1.1 Conductores de Buses	107
4.3.4.1.2 Conductores de Taxis	108

4.3.4.2.	La seguridad social y pensión en el Sector informal:.....	113
4.3.4.2.1	Conductores de mototaxi.....	113
4.4.	LA VALORACIÓN HORIZONTAL.....	115
4.5.	VALORACIÓN VERTICAL	118
5.	NIVEL DE SALARIO DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL AÑO 2010.	126
5.1.	APROXIMACIÓN CONCEPTUAL	126
5.2.	DIFERENCIAS DEL SALARIO PROMEDIO MENSUAL DE LOS CONDUCTORES DEL SECTOR FORMAL E INFORMAL PARA EL AÑO 2009 Y 2010.	127
5.3.	SALARIO DE LOS CONDUCTORES DEL SECTOR FORMAL.	132
5.3.1.	Conductores de buses:.....	132
5.3.1.1.	Salario	132
5.3.1.2.	Distribución del SPM en consumo y ahorro en el año 2010.....	134
5.3.1.3.	Nivel de escolaridad en el año 2010.....	134
5.3.1.4.	Género en el año 2010.....	135
5.3.1.5.	Rangos de edad en el año 2010.....	135
5.3.1.6.	Distribución del salario promedio mensual en los principales bienes y servicios en el año 2010.....	137
5.3.2.	Conductores de taxi.....	138
5.3.2.1.	Salario:	138
5.3.2.1.1	Salario en los choferes de taxi	138

5.3.2.1.2	Salario de los dueños y conductores de taxi que NC	140
5.3.2.1.3	Salario de los dueños y conductores de taxi que SC	141
5.3.2.2.	Distribución de Ahorro y consumo en 2010.....	143
5.3.2.3.1	Nivel de escolaridad de los choferes de taxi en el año 2010.....	145
5.3.2.4.	Género en el año 2010.....	146
5.3.2.5.	Rangos de edad en el año 2010.....	147
5.3.2.6.	Distribución del SPM en los principales bienes y servicios en el año 2010.	148
5.3.2.7.	Participación de los colectivos en el SPM.	151
5.4.	SALARIO DE LOS CONDUCTORES DEL SECTOR INFORMAL.....	152
5.4.1.	Conductores de mototaxi.....	152
5.4.1.1.	Salario	152
5.4.1.1.1	Salario de los choferes de mototaxi.	153
5.4.1.1.1	Salario de los dueños y conductores de mototaxi.	154
5.4.1.2.	Distribución del spm en consumo y ahorro en 2010.....	157
5.4.1.3.	Nivel de escolaridad en el 2010.....	157
5.4.1.4.	Género en el 2010.....	158
5.4.1.5.	Rangos de edad en el 2010.....	159
5.4.1.6.	Distribución del SPM en los principales bienes y servicios en el año 2010	161
6.	SATISFACTORES DE BIENESTAR SOCIAL DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL	165

	AÑO 2010.....	165
6.1	APROXIMACIÓN CONCEPTUAL	165
6.2	MATRIZ DE CALIFICACIONES DE BIENESTAR DE LOS SATISFACTORES.....	168
6.2.1.	Necesidad de subsistencia:.....	169
6.2.2.	Necesidad de afecto:.....	170
6.2.3.	Necesidad de entendimiento:	172
6.2.4.	Necesidad de identidad:	173
6.3	NECESIDADES Y SATISFACTORES EN EL SECTOR FORMAL.....	176
6.3.1	Conductores de buses:.....	176
6.3.1.1.	Necesidad de Subsistencia	176
6.3.1.2.	Necesidad de Afecto:	180
6.3.1.3.	Necesidad de Entendimiento.....	183
6.3.1.4.	Necesidad de Identidad:.....	186
6.3.2.	Conductores de Taxis:.....	188
6.3.2.1.	Satisfactor de Subsistencia:	188
6.3.2.2.	Necesidad de Afecto	194
6.3.2.3.	Necesidad de Entendimiento:.....	198
6.3.2.4.	Necesidad de Identidad:.....	202
6.4.	NECESIDADES Y SATISFACTORES EN EL SECTOR INFORMAL ...	205
6.4.1.	Conductores de mototaxi:.....	205
6.4.1.1.	Necesidad de Subsistencia:	205

6.4.1.2. Necesidad de Afecto	209
6.4.1.3. Necesidad de Entendimiento:.....	213
6.4.1.4. Necesidad de Identidad:.....	217
7. POSIBLES ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN A LAS CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL AÑO 2010.	221
CONCLUSIONES.....	228
BIBLIOGRAFIA	230
NETGRAFIA.....	231
ANEXOS	232

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1.	33
Tabla 2.	60
Tabla 3.	63
Tabla 4.	64
Tabla 5.	67
Tabla 6.	69
Tabla 7.	70
Tabla 8.	70
Tabla 9.	71
Tabla 10.	79
Tabla 11.	80
Tabla 12.	96
Tabla 13.	98
Tabla 14.	99
Tabla 15.	100
Tabla 16.	102
Tabla 17.	104
Tabla 18.	107
Tabla 19.	116
Tabla 20.	120

Tabla 21.	167
Tabla 22.	168
Tabla 23.	191
Tabla 24.	207

LISTA DE GRÁFICAS

	Pág.
Gráfica 1.....	33
Gráfica 2.....	34
Gráfica 3.....	35
Gráfica 9.....	44
Gráfica 10.....	51
Gráfica 11.....	51
Gráfica 12.....	52
Gráfica 13.....	54
Gráfica 14.....	55
Gráfica 15.....	56
Gráfica 16.....	57
Gráfica 20.....	88
Gráfica 21.....	89
Gráfica 22.....	90
Gráfica 23.....	91
Gráfica 24.....	97
Gráfica 25.....	101
Gráfica 26.....	105
Gráfica 27.....	106
Gráfica 28.....	108

Gráfica 29.....	109
Gráfica 30.....	110
Gráfica 31.....	111
Gráfica 32.....	112
Gráfica 33.....	112
Gráfica 34.....	113
Gráfica 35.....	114
Gráfica 36.....	117
Gráfica 37.....	117
Gráfica 38.....	121
Gráfica 39.....	122
Gráfica 40.....	123
Gráfica 41.....	124
Gráfica 42.....	129
Gráfica 43.....	130
Gráfica 44.....	131
Gráfica 45.....	133
Gráfica 46.....	134
Gráfica 47.....	136
Gráfica 48.....	137
Gráfica 49.....	139
Gráfica 50.....	141

Gráfica 51.....	142
Gráfica 52.....	143
Gráfica 53.....	144
Gráfica 54.....	146
Gráfica 55.....	147
Gráfica 56.....	148
Gráfica 57.....	149
Gráfica 58.....	150
Gráfica 59.....	152
Gráfica 60.....	154
Gráfica 61.....	155
Gráfica 62.....	158
Gráfica 63.....	159
Gráfica 64.....	160
Gráfica 65.....	161
Gráfica 66.....	162
Gráfica 67.....	177
Gráfica 68.....	178
Gráfica 69.....	179
Gráfica 70.....	179
Gráfica 71.....	180
Gráfica 72.....	181

Gráfica 73.....	182
Gráfica 74.....	184
Gráfica 75.....	185
Gráfica 76.....	185
Gráfica 77.....	186
Gráfica 78.....	187
Gráfica 79.....	188
Gráfica 80.....	189
Gráfica 81.....	191
Gráfica 82.....	192
Gráfica 83.....	193
Gráfica 84.....	194
Gráfica 85.....	195
Gráfica 86.....	196
Gráfica 87.....	197
Gráfica 88.....	197
Gráfica 89.....	199
Gráfica 90.....	199
Gráfica 91.....	200
Gráfica 92.....	201
Gráfica 93.....	202
Gráfica 94.....	203

Gráfica 95.....	204
Gráfica 96.....	204
Gráfica 97.....	206
Gráfica 98.....	207
Gráfica 99.....	208
Gráfica 100.....	209
Gráfica 101.....	210
Gráfica 102.....	211
Gráfica 103.....	212
Gráfica 104.....	214
Gráfica 105.....	216
Gráfica 107.....	217
Gráfica 108.....	218
Gráfica 109.....	219
Gráfica 110.....	220

LISTA DE FOTOS

Pág.

Foto 1.....	66
-------------	----

LISTA DE MAPAS

Pág.

Mapa 1.	43
--------------	----

LISTA DE ANEXOS

Pág.

Anexo A. Encuestas	233
--------------------------	-----

RESUMEN

Hoy en día desde el punto de vista psicológico encontrar un empleo formal hace que la persona busque su propia identidad vocacional, basándose en un conjunto de cogniciones (actitudes, valores, metas) que se verán sometidos a cambios y reajustes a lo largo de las distintas etapas laborales. A pesar de que los conceptos de trabajo y empleo, suelen asimilarse, en economía son muy diferentes. “El trabajo en economía es uno de los factores productivos que junto con el capital y la tierra permiten generar riqueza. El trabajo es la representación del un esfuerzo físico o mental que el hombre realiza sobre los medios de producción para generar riqueza y así producir bienes y prestar servicios. El empleo, en cambio es la parte de la población que realiza un trabajo remunerado. La diferencia consiste en que el trabajo es la actividad económica que una persona realiza, y el empleo, es esa misma actividad pero remunerada.

ABSTRACT

Today, from the psychological point of view to find a formal job makes the person look for their own vocational identity, based on a set of cognitions (attitudes, values, goals) that will be subject to changes and adjustments along the different labor stages. Although the concepts of employment, are often treated, as in economics are very different. "The work in economics is one of the factors of production together with capital and land can generate wealth. The work is a representation of a physical or mental effort that man makes on the means of production to generate wealth and thus produce goods and services. Employment, change is part of the population takes a paid job. The difference is that labor is the economic activity that a person does, and employment is the same activity but unpaid.

INTRODUCCIÓN

La evolución humana se ha desarrollado a partir de las concepciones de tipo religioso, culturales y científicas, a través de la historia y de las investigaciones se ha destacado científicamente la evolución de los seres humanos a partir de considerar el parecido entre los humanos y los monos, en el estudio de este proceso se explica que hace mucho tiempo atrás los monos eran seres que se comportaban con un instinto animal pero con el pasar del tiempo se fueron convirtiendo en seres con necesidades y racionalización, el cambio se da muy lentamente ya que por sus necesidades de trabajar o de realizar una actividad de fuerza laboral el mono tuvo que diferenciar la importancia de utilizar sus manos en otras actividades a diferencia de las que podía realizar con sus pies, esto hizo que cada vez fuera mejorando y se convirtiera en un ser mas pensante, con talentos y desarrollos físicos, comienza a erguirse lentamente y a identificar un lenguaje, el mono se convierte en un ser con necesidad de comunicarse para poder trabajar en grupo y en el desarrollo de sus necesidades el mono se convierte en humano. Entonces el trabajo es una herramienta fundamental que desde la época del mono ha generado una fuente de toda riqueza. “Lo es, en efecto, a la par que la naturaleza, proveedora de los materiales que él convierte en riqueza. Pero el trabajo es muchísimo más que eso, es la condición básica y fundamental de toda la vida humana y lo es en tal grado que, hasta cierto punto, debemos decir que el trabajo ha creado al propio hombre”¹.

El empleo es una variable muy importante y con mayor incidencia en la economía, ya que en cierta forma refleja: dinamismo económico, situación del bienestar social, poder de compra y además es un tema con bastantes debates entre hombres, mujeres, jóvenes incluso en los niños, sobre todo en los últimos años, debido a la dificultad creciente en la inserción laboral. Esta problemática está dada por muchos factores, algunos de ellos son: la edad, el nivel de educación, el aumento de la población, los altos índices de inequidad económica, el aumento de la pobreza, por lo tanto el sistema económico ha venido tomando otros rumbos que no vienen a ser los más adecuados para un empleo formal, el cual todas las personas quisieran encontrar, ya que por derecho este comprende un salario mínimo estipulado por la ley, acompañado del pago obligatorio de pensión y salud y en mejores condiciones de prestaciones.

Las personas que no pueden lograr incluirse en el mercado laboral formal buscan alternativas para generar tipos de empleo independientes de su proyecto y calidad de vida sin importar que este tenga otras condiciones que no son las adecuadas y que convierten a este empleo en informal, estas personas no poseen un salario

¹. Evolución del mono al hombre. Engels. 1876. Pag.10.

que este regido por la ley y no es obligación tener pensión ni salud, por lo tanto aparecen como no empleadas formalmente o empleados informales ya que no tienen las mismas condiciones económicas. Este grupo de empleo informal crece de manera acelerada en todos los sectores de la economía mientras que el empleo formal disminuye estructuralmente, pero las personas que necesitan trabajar para sostener inmediatamente las necesidades básicas insatisfechas de ellos mismos y sus familias prefieren un salario bajo a no tener ninguna entrada de dinero.

El presente trabajo pretende caracterizar la situación socioeconómica de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal y se compone de antecedentes que exponen estudios de empleo formal e informal con análisis de variables económicas como el salario y con variables sociales como la educación y la edad, y estudios de la importancia del transporte en la vida de las personas, también se compone del marco teórico generado en dos partes, la primera analiza las teorías de empleo de los clásicos y keynesianos, el mercado dual y la taxonomía de Cárdenas tomados como referentes y el mercado dual con oferta constante, se analiza los satisfactores para determinar las características sociales como edad, nivel de educación entre otras variables sociales que generen bienestar en la vida de los seres humanos. La segunda parte se compone de las teorías subsector transporte. Se trabajará cómo sector formal a los conductores de la empresa de buses públicos urbanos “Ciudad Sorpresa”, también hará parte del sector formal los conductores de taxis, que tienen como principal característica que no cumplen con todas las restricciones de un empleo formal y como sector informal se tendrá a los recientes llamados mototaxistas. Este análisis se hará con el fin de encontrar la caracterización socioeconómica de los conductores, sus diferencias entre los empleos formales e informales y su implicación en San Juan de Pasto para el año 2010 debido a cambios económicos y sociales generados en el presente año.

1. MARCO GENERAL DE INVESTIGACIÓN

1.1 TEMA

EMPLEO FORMAL E INFORMAL EN EL SUBSECTOR TRANSPORTE

1.2 TÍTULO

Caracterización socioeconómica de los conductores en el subsector transporte público urbano formal e informal en San Juan de Pasto, 2010.

1.3. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.3.1. Antecedentes del problema. La ausencia de plazas laborales constituye una de las mayores dificultades sociales y económicas que los Estados deben combatir, la mayoría de las personas desean encontrar un trabajo estable con una buena remuneración y que se aproxime al campo laboral en el que se han preparado. A medida de que transcurre los años las exigencias dentro del mercado laboral se vuelven más fuertes y competitivas, por ese motivo es necesario conocer algunas de ellas como el nivel de educación exigido normalmente para los años 80 y parte del 90 era el grado de secundaria básica incluso parte también se establecía solo con grado de primaria, hoy en día las personas deben tener un nivel mínimo de educación profesional universitario para poder competir dentro de este mercado laboral; pero este no es la única exigencia también se encuentra situaciones como falta de demanda laboral, insatisfacción en el tiempo, lugar e ingresos del mismo empleo; por estas razones la regulación del mercado laboral se ha convertido en uno de los principales problemas económicos de los países de todo el mundo.

La inadecuada existencia de oportunidades en el mercado laboral genera pobreza ya que si una persona no obtiene ningún salario no tendrá con que generar una demanda efectiva lo que conlleva a que se esta persona pase a tener necesidades básicas insatisfechas, pero en la realidad las personas buscan de alguna u otra forma la manera de trabajar y ganar dinero para poder subsistir, así el empleo no se rija a sus exigencias ni a las leyes por parte del Estado. El anterior es uno de todos los motivos que inicia la informalidad, ya que mide la baja calidad del empleo informal que se genera cuando las personas no encuentran incorporación en el mercado laboral formal.

También se utiliza como guía la información de: Manuel Álvaro Ramírez Rojas y Diego Andrés Guevara Fletcher, quienes explican que:

“Las tasas de desempleo en Colombia se reducen sin crear nuevos puestos de trabajo porque el Gobierno cambió la metodología para ocultar la realidad. En efecto, el desempleo ha venido reduciéndose debido a la caída en la tasa de participación. En la economía colombiana, el sector informal es una consecuencia de la política económica cuyas consecuencias se agudizan por la globalización”.²

La informalidad es un fenómeno mundial que se presenta en países como África, Asia y América Latina, pero aunque últimamente es evidente en los países que ya tienen un desarrollo mayor, además representan muchas contradicciones en la información. Este documento hace un análisis acerca de los comentarios de los diferentes autores sobre el nivel de informalidad en Colombia y sus implicaciones. La ciudad en la que más se han realizado informes y trabajos de informalidad con respecto a Colombia es Cali, se realizó un informe muy completo: Carlos H. Ortiz y José Ignacio Uribe, explican que los análisis sobre la actividad económica en Colombia se han concentrado en el sector más moderno de la economía, aquel que usualmente se denomina de forma ambigua y corta como sector formal. Por éste se entiende el sector económico que cumple normas legales como las fiscales, las laborales, las urbanísticas, etc.³ El sesgo de los análisis se basa fundamentalmente en la disponibilidad de información proveniente del sector formal el cual lleva registros contables, consolida estados financieros y responde encuestas institucionales y en la carencia de información sobre el sector informal. Este se define, por oposición al sector formal, como aquel que no cumple en alguna medida con las regulaciones legales.

La carencia de información sobre el sector informal es grave porque éste tiene un peso considerable en la actividad económica: el sector informal genera más de la mitad del empleo urbano en Colombia. El análisis de la informalidad en el área metropolitana de Cali permite afirmar que el mercado laboral en la región es más precario que en las principales diez áreas metropolitanas del país: tanto el desempleo como la tasa de informalidad son mayores en Cali. Por otra parte, es posible definir el perfil de la informalidad: el empleado informal típico de Cali es cabeza de familia o jefe de hogar tiene educación secundaria incompleta, trabaja por cuenta propia en empresas unipersonales del sector terciario, especialmente en el comercio, tiene ingresos inferiores a dos salarios mínimos, no está afiliado a un fondo pensional, no dispone de seguridad social en salud, no tiene contrato

² “Mercado de trabajo, Subempleo, Informalidad y Precarización del Empleo: Los Efectos de la Globalización”, realizado por Manuel Álvaro Ramírez Rojas y Diego Andrés Guevara Fletcher.

³ Informalidad laboral en el área metropolitana de Cali; Carlos H. Ortiz y José Ignacio Uribe; 1992-1998. Pag. 110.

laboral escrito y trabaja primordialmente en una vivienda o en sitios diferentes a un local fijo.

Es importante analizar el concepto que da este autor acerca de informalidad:

El término “sector informal” fue desarrollado por la misión sobre empleo que se llevó a cabo en Kenya por la OIT en 1972. Entre las principales conclusiones de la misiones tuvo la siguiente: el principal problema del mercado laboral de un país en vías de desarrollo como Kenya no es el desempleo sino la existencia de una gran cantidad de trabajadores pobres cuyas actividades no son reconocidas, registradas, protegidas y reguladas por las autoridades. En otras palabras, en estas actividades el cumplimiento de la normatividad es escaso. Desde entonces el término “informalidad” se ha vuelto común⁴. Dada la dificultad de definir con exactitud el grado de cumplimiento de la normatividad, para el caso de Colombia se acepta que el empleo informal se describe en términos generales “como un conjunto de personas dedicadas a la producción de bienes y prestación de servicios con la finalidad primordial de crear empleos y generar salarios”.

Existe una variable denominada: subempleo, la cual analiza la calidad de empleo, se da una necesaria interacción entre ofertas y demandas en el mercado de trabajo que implica las variables informalidad y subempleo estén interconectadas, pero con la diferencia que el subempleo analiza desde el punto de vista de la oferta ya que las personas que trabajan y se consideran subempleadas si están desarrollando una actividad de trabajo formal y no se sienten a gusto con su actual trabajo por dos motivos diferentes y según el DANE estos se caracterizan de la siguiente manera:

- ✓ Subempleo visible: son a los trabajadores cuya jornada laboral es menor de la que quisieran tener.
- ✓ Subempleo invisible: corresponde a los trabajadores que ganan menos de lo que esperan o se desempeñan en actividades para las cuales están sobrecalificados.

La definición más utilizada es la del Dane, siendo esta la entidad más confiable en el país, esta entidad considera informales a los trabajadores que desempeñan las siguientes posiciones ocupacionales:

- ✓ Empleados y obreros que laboran en establecimientos, negocios o empresas que ocupen hasta diez personas en todas sus agencias y sucursales.
- ✓ Empleados domésticos o Trabajadores familiares sin remuneración.

⁴ Ibíd. p. 117.

- ✓ Trabajadores por cuenta propia, excepto los profesionales o técnicos independientes.
- ✓ Patrones o empleadores en empresas de diez trabajadores o menos.
- ✓ No trabajan en el Gobierno.

“Nótese que esta clasificación incluye a personas sin preparación técnica o que trabajan en empresas pequeñas. Se supone que ambas condiciones se relacionan con escasez de capital humano y físico. Esta medida de informalidad laboral es la que adopta el DANE en Colombia siguiendo la tradición de la OIT (2007) y de su Programa de Empleo para América Latina y el Caribe (PREALC). Se pretende así caracterizar las actividades económicas de menor productividad y, en consecuencia, de bajos salarios. Desde este punto de vista, la informalidad refleja las características objetivas de los empleos, o sea de la demanda laboral.”⁵.

Definir el término informalidad es de gran complejidad, porque esta variable incluye muchos comportamientos y se define desde muchos puntos de vista y con diferentes características, por esta razón se tomará para el desarrollo de la presente investigación la definición sobre informalidad de el Dane, con la característica de trabajador informal número tres, la cual dice que trabajadores informales son personas que trabajan por cuenta propia, excepto profesionales y técnicos independientes.

Se toma como antecedentes de este trabajo los resultados de los boletines establecidos y publicados por El Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE). El primero es los datos generales de las encuestas realizadas desde el año 2001 hasta el 2006.

⁵ www.dane.com. Gran encuesta integrada de hogares. Principales indicadores del mercado laboral-informalidad. Trimestre móvil Octubre - Diciembre de 2008.

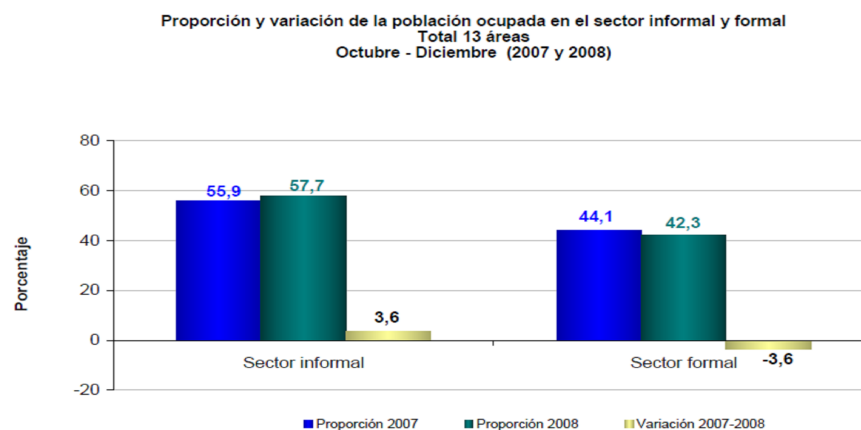
Tabla 1.

Tabla 1						
Estructura del empleo en Colombia a 13 Áreas Metropolitanas, 2001-2006						
Concepto	2001	2002	2003	2004	2005	2006
% población en edad de trabajar	76,5	76,7	77,1	77,4	77,7	77,9
Tasa global de participación	63,2	64,1	63,8	61,9	62,1	62,2
Tasa de ocupación	51,7	52,6	52,9	52,1	53,3	54,2
Tasa de desempleo	18,2	17,9	17,2	15,9	14,1	12,8
Cesantes	81,6	81,7	82,8	82,8	83,0	83,2
Aspirantes	18,4	18,3	17,2	17,2	17,0	16,8
Tasa de informalidad	60,3	61,1	60,5	58,5	58,4	58,6
Tasa de subempleo	28,1	31,7	32,3	29,9	31,3	32,1
Insuficiencia de horas	11,3	12,9	12,7	13,1	11,7	11,0
Empleo inadecuado por competencias	3,9	3,3	3,4	3,3	3,5	7,3
Empleo inadecuado por ingresos	22,5	25,5	26,0	23,0	25,1	26,9

Fuente: Cálculos propios. Procesamiento de la ECH-DANE 13 Áreas Metropolitanas segundo trimestre.

La tasa de informalidad ha ido decreciendo representando en el 2001 un 60.3% hasta llegar al 2006 con un 58.6% la diferencia es de 1.7% en 6 años, es evidente que la disminución en los últimos 3 años ha sido muy baja. Para el año 2006 fue de 58.6% y en el trimestre móvil octubre a diciembre del 2008 con una tasa del 57.7%, la diferencia es de 0.9%, la disminución fue más rápida que en los años anteriores. “Con respecto a los aspectos económicos de sector informal y formal, para el total de las trece áreas metropolitanas del país, del total de ocupados el 57,7% se ocupan en el sector informal, correspondiente a una población de 4.999 miles de personas, las cuales aumentaron en 3,6% frente al mismo período de 2007 representado por 4.828 miles de personas.

Gráfica 1.

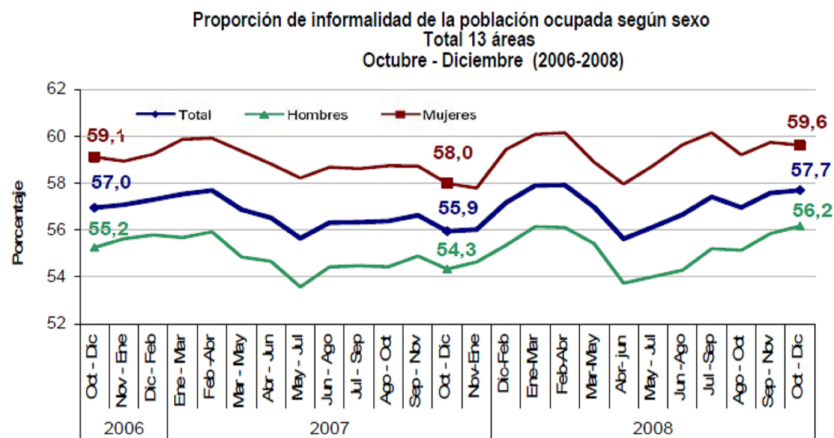


Fuente: Gran encuesta integrada de hogares - DANE

En las variables sociales del sector informal, se encuentra de primero los datos de género: La proporción de mujeres ocupadas en este mercado informal, fue 59.6% en Octubre- Diciembre de 2008, 1.6 puntos mayor a la presentada en el mismo

período del año interior que fue del 58.0%. Se encontraban 2.298.987 mujeres y 2.701.344 hombres ocupados en el sector informal. La proporción de hombres ocupados en el sector informal, aumentó de 54,3% en Octubre - Diciembre de 2007 a 56,2% en Octubre- Diciembre de 2008. Las mujeres por razones como diferencias de género o nivel de estudios hacen parte más grande del sector informal que los hombres, muchos de los hechos se pueden presentar en esta caracterización pero también existen madres cabezas de familia que prefieren sacar sus hijos adelantes empleándose en cualquier actividad informal.

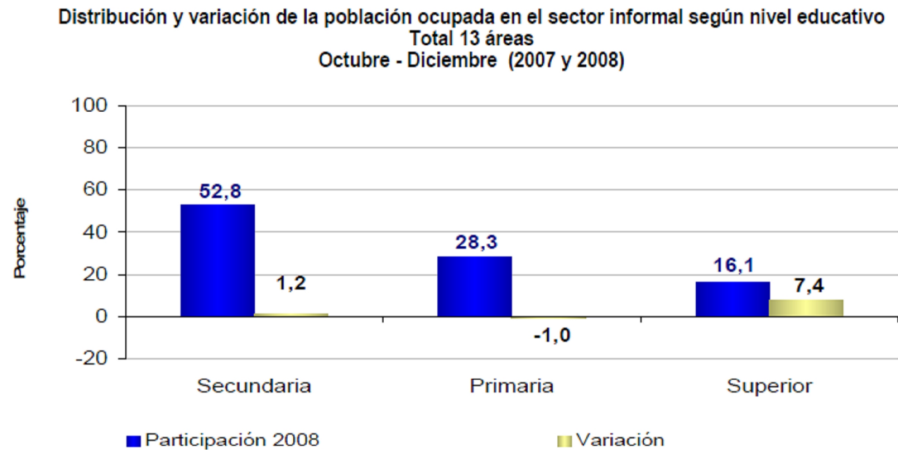
Gráfica 2.



Fuente: Gran encuesta integrada de hogares – DANE

La segunda variable social es el nivel de educación: En el trimestre móvil Octubre-Diciembre de 2008, el 52.8% de la población ocupada en el sector informal, tenía nivel educativo secundaria, presentando frente al trimestre móvil Octubre-Diciembre 2007 un aumento de 1.2%, el 28.3% tenía nivel educativo primaria y el 16.1% nivel educativo superior, con un aumento de 7.4%, respecto al mismo período de 2007. En el sector informal hay más personas con grado de secundaria que con otros grados de estudio.

Gráfica 3.



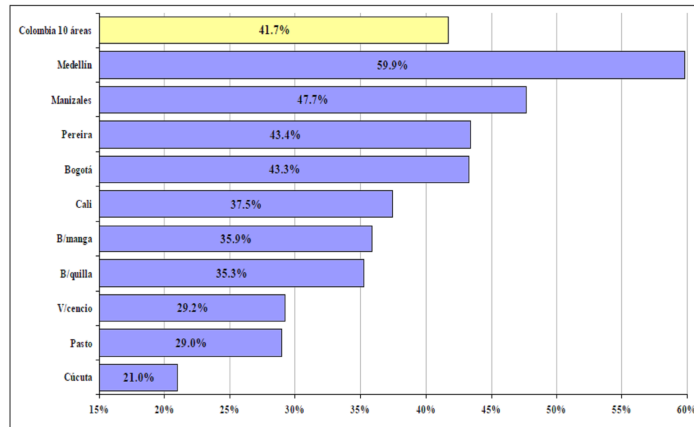
Fuente: Gran encuesta integrada de hogares - DANE.

La variable de educación para el sector formal es: En el período Octubre-Diciembre de 2008, el 51.2% de la población ocupada en el sector formal tenía nivel superior, seguido por nivel secundaria con 41.4%. Respecto a igual período de 2007 estos dos grupos presentaron una disminución de 0.4 puntos porcentuales.

En Colombia para el año 2006, el cumplimiento por parte de los trabajadores a la seguridad social en Colombia estaba en 41.7%. Mientras que Medellín es la ciudad con mayor grado de cumplimiento, donde más de la mitad de los trabajadores tienen seguridad social, Cúcuta se ubica en el extremo contrario, teniendo sólo al 21% de sus trabajadores urbanos con seguridad social. Resalta también el grado de cumplimiento de Manizales, Pereira y Bogotá, que se ubican por encima del promedio nacional. En un escalón intermedio por debajo del promedio nacional, se encuentran Cali, Bucaramanga y Barranquilla, que a pesar de ser ciudades con cierto desarrollo urbano y tejido empresarial, presentan bajos niveles de cobertura de seguridad social en sus trabajadores. Esto es explicado por los altos niveles de informalidad en estas ciudades como resultado de la alta proporción de actividades que no se rigen de normatividad. Muy por debajo de esto último Villavicencio, Pasto y Cúcuta, ciudades con menor cobertura de seguridad social de los trabajadores en Colombia.

Gráfica 4.

Afiliación a seguridad social y pensión por área metropolitana 2006.

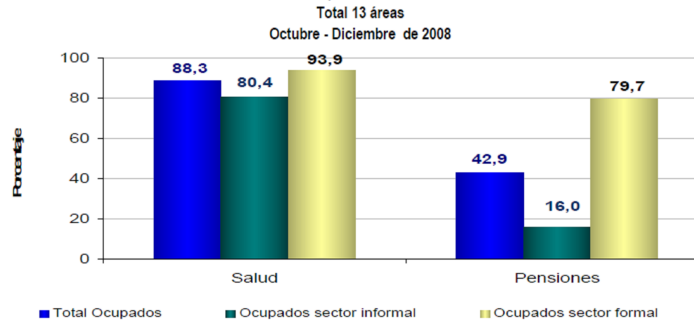


Fuente: Cálculos del autor. Procesamiento ECH-DANE segundo trimestre.

Para el trimestre móvil Octubre - Diciembre de 2008, el 80.4% de los informales y el 93.9% de los formales estaban afiliados al sistema de seguridad social en salud, correspondientes a 4.019 miles de personas y 3.443 miles de personas, respectivamente. El 16.0% de los informales y el 79.7% de los formales estaban afiliados al sistema de pensiones.

Gráfica 5.

Distribución porcentual de la población ocupada en el sector informal y formal, según afiliación a seguridad social en salud y en pensiones



Fuente: Gran encuesta integrada de hogares - DANE.

Los datos del pago en los servicios de salud y pensión en el sector formal son aproximadamente el doble que en el sector informal, pero la salud es el servicio más pagado entre los dos sectores. Es muy importante que una persona tenga el servicio de salud, ya que puede ocurrir algún tipo de accidente o también se puede dar alguna enfermedad y los altos costos que implica la medicina hoy en día hace que este servicio sea muy costoso, pero necesario, por lo tanto, la ley estipula que un empleado que pertenezca al sector formal, debe pagar el servicio de salud y

pensión obligatoriamente, para generar bienestar a los mismos trabajadores como seres humanos de la sociedad y a sus familias.

Existe el servicio de salud privado y el servicio de salud subsidiado:

El servicio de salud privado corresponde al régimen contributivo, que es pagado para el año 2010, con una cuota mensual del 12.5% y se paga así: 4% aporta el trabajador y 8.5% aporta la empresa. En Colombia este servicio de salud con subsidio es manejado por el Sisben, que estudia el nivel de pobreza de las familias, clasificándolas en unos niveles de recursos de la siguiente manera: el estrato 1 a las más pobres como un subsidio total, estas personas no tienen que pagar nada, el estrato 2, que es subsidio medio, lo que significa que se debe pagar una cuota moderadora lo que significa el valor de bonos dependiendo el servicio y le sigue el estrato 3, con el que también hay que pagar una cuota de bonos pero más alta que en el 2. Este servicio es una ayuda del Gobierno por eso las personas que trabajan en el sector informal y que poseen menos recursos tienen una posibilidad de tener salud a menores costos, es un servicio que no cubre a las personas que ya estén afiliadas a una entidad de salud privada. Es por esta razón que el servicio de salud tiene un mayor número de personas afiliadas que en pensión en el sector informal.

La pensión es un tema de mucha importancia y que las personas no lo tienen tan en cuenta en el presente, pero en la vida los años no llegan solos, la vejez es un tema real de alta validez, y la ley del Estado, explica que un hombre a sus 65 años y una mujer a sus 57 años, deben jubilarse y recibir una pensión, que vendría a ser un sueldo para mantenerse y disfrutar sus años, que ya corresponden a la tercera edad y así poder descansar de trabajar toda su vida, por eso esta cuota viene a ser como un ahorro de beneficio a largo plazo. Sin embargo en el sector informal si existe un porcentaje de 16.0% que pagan su servicio de pensión. Pero los salarios que tiene el sector formal exigen esta reglamentación y por lo tanto debe tener un valor mínimo ya conocido. Los aportes a pensión para el año 2010, son del 16%: y se pagan así: 4% aporta el trabajador y 12% aporta la empresa. Los trabajadores del sector informal no pagan estos servicios por su alto costo, pero la razón más importante es porque los salarios no les alcanza para costearse este tipo de servicios, además en sus actividades no hay leyes, por lo tanto la diferencia entre un trabajador formal y un trabajador informal es la exigencia del pago de los servicios de salud y pensión debido a la alto desnivel de sus salarios además no tienen empresas que los respalden ya que realizan actividades independientes.

La base mínima sobre la que se debe aportar salud y pensión no puede ser inferior al salario mínimo, para el año 2009 el salario era de \$496.900 tuvo un

incremento de 3.64%, con lo cual el salario quedo en \$515.000 para el 2010, en la parte de las personas que tienen un servicio de salud contributiva. Esto significa que los porcentajes establecidos para el pago de salud y pensión en el sector formal deben darse si un trabajador gana como mínimo este salario. Así corresponde al mercado formal ya que si no gana este valor como mínimo en un mes, corresponde al sector informal y el salario no tiene exigencia para pagar los servicios ante la ley del Estado. En el Sector Formal, la base sobre la cual se aporta salud y pensión está conformada por el salario del trabajador más comisiones, horas extras y recargos. No se tiene en cuenta el auxilio de transporte, ni los pagos que el trabajador y empresario hayan pactado como no constitutivos de salario, tales como las bonificaciones otorgadas por el empresario por mera liberalidad.

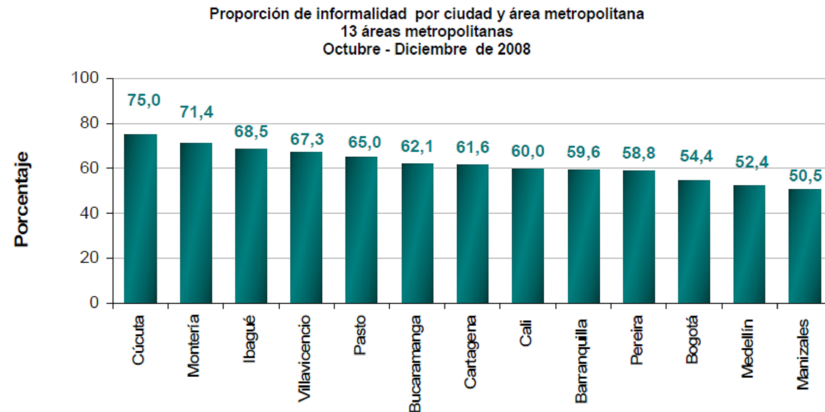
Los aportes a salud y pensión sobre un salario mínimo para el año 2010 serán de:

- ✓ Salud trabajador: \$20.600
- ✓ Salud empleador: \$43.775
- ✓ Pensión trabajador: \$20.600
- ✓ Pensión empleador: \$61.800

El Gobierno estableció un nuevo decreto 3085 de agosto del 2007, donde flexibiliza el aporte de salud y pensión para los trabajadores independientes si una persona paga \$20.600 de salud mas \$61.800 de pensión, tendría que pagar un total de \$82.400 mensuales, ganando un solo salario mínimo legal vigente, pero con el nuevo decreto la persona independiente registrada ante notaria que gane hasta dos salarios mínimos legales vigentes (\$1.030.000), solo pagara \$54.500, con este decreto nuevo tampoco es una obligación para estas personas pagar salud y pensión al mismo tiempo sino que pueden pagar uno de los dos servicios.

Es preocupante identificar la capital Nariñense como la tercera ciudad a nivel nacional con mayor índice de informalidad (aunque no concentre tanta población) ya que a partir de eso se puede deducir que la ciudad de Pasto no está generando empleo formal. Es decir, el crecimiento económico nacional no se está reflejando en mayores niveles de empleo formal, porque ni siquiera Medellín o Bogotá que son las ciudades que más crecimiento presentan a nivel nacional, exhiben a su vez niveles de informalidad superiores al 50 por ciento. Por esto puede ser complicado bajar los niveles de informalidad.

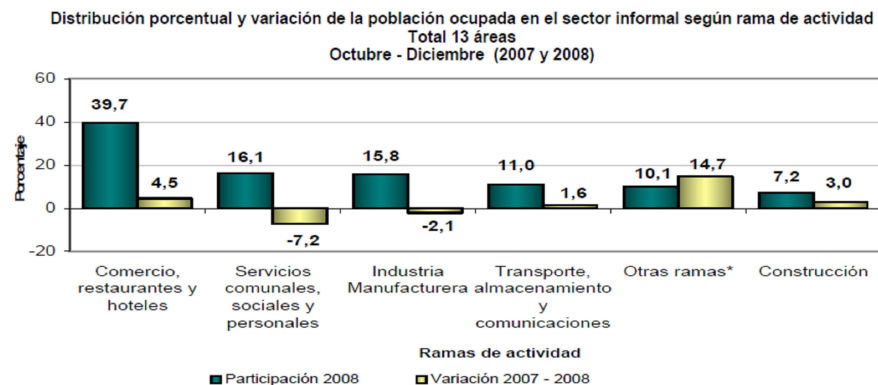
Gráfica 6.



Fuente: Gran encuesta integrada de hogares - DANE.

En el último trimestre del año 2008, Pasto, ocupa el quinto lugar en informalidad con una tasa del 65.0%, la ciudad con mayor indicador es Cúcuta con 75.0% y la de menor fue Manizales con 50.0%. La diferencia de la ciudad de Pasto con la de Cúcuta es de 10% y a diferencia con la del menor que es Manizales es de 15%.

Gráfica 7.



Fuente: DANE - Gran Encuesta Integrada de Hogares

Para el mismo trimestre el total del sector informal se dió en representación de sectores de la siguiente manera: comercio, restaurantes, hoteles y los servicios comunales, sociales y personales fueron las ramas de actividad económica con mayor concentración de ocupados, representaron el 55,8% de esta población en las 13 principales ciudades y áreas metropolitanas del país. El agregado de otras

ramas registró el 10,1% de los ocupados en el sector informal. El subsector transporte representa el 11.0% en el año 2008, generando una diferencia del 1.6% con respecto al año 2007. El transporte junto a las telecomunicaciones ocupa el cuarto lugar de personas trabajando en el sector informal, esta cifra hace que el trabajo en los mismos subsectores sea menor para el sector formal. En la vida del ser humano siempre se necesita tener un sistema de transporte debido a que las zonas de vivienda y la población aumentan año tras año, por esta razón en todos los países del mundo se han ido ampliando las rutas para mejorar la calidad de las vías en sentido de tiempo y costos, ya que no todas las personas poseen la capacidad económica de tener un transporte privado y por ello deben recurrir al transporte público. Así mismo se constituye en una importante fuente de ingreso para el Estado, generador de empleo que ayuda a aumentar el ingreso individual del trabajador. Es un factor determinante en la formación de un mercado amplio y en la vinculación de regiones aisladas. En ese sentido, este subsector debe incentivar la movilidad e integración de las personas, facilitar las actividades de intercambio de mercancías y el posicionamiento de los productos nacionales en los mercados, garantizando dentro del marco del ordenamiento territorial la incorporación de las diferentes regiones a la economía nacional y promover el desarrollo social de las personas a través del mejoramiento de sus salud, recreación y educación entre otros.

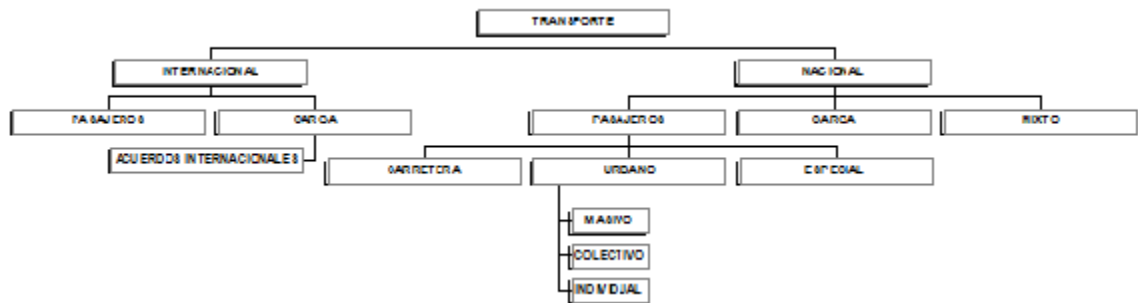
Las personas buscan trabajo en el subsector transporte por la misma importancia que este tiene en el sistema económico, pero como todo en todos los campos, el mercado laboral se llena rápidamente, haciendo que muchas personas busquen soluciones no solamente para nuevas formas de trasladarse sino también para buscar alguna forma de generar empleo. En diversas ciudades de América Latina se verifica desde fines de los '80 una notable captación de viajes urbanos por modos alternativos a la red regular de transporte público. En Colombia estas prestaciones se observan en muchas ciudades. El fenómeno se adjudica a cambios estructurales que involucran distintas dimensiones de lo social entre ellas la economía, la cultura y el territorio entendido como construcción social, incluyendo igualmente a los hábitos de movilidad de la población, los modos de transporte tecnológicamente disponibles y sus condiciones de prestación. En cuanto a la denominación de transporte informal, una de las más antiguas y preferentes, se apoya en el concepto de economía informal. Concebido como mercado de trabajo, el transporte informal es entendido como una forma de redefinir la pobreza urbana en los países menos desarrollados, asociándolo a pobres, marginales, desposeídos, etc., y concibiéndolo como refugio laboral posible para ellos.⁶ En el subsector transporte es necesario trasladar mercancías y

3 Economía Informal. Allport, 1998; Barbieux y Gregoire, 1998; www.google.com.

movilizar personas nacional e internacionalmente, por lo tanto existen diferentes formas del transporte en Colombia y se ordenan de la siguiente manera:

Gráfica 8.

Formas del transporte en Colombia.



Fuente: Política de Transporte en Colombia.

El transporte se puede dar a nivel internacional de pasajeros o de carga de acuerdo a las leyes, normas y relaciones registradas entre los demás países del mundo y Colombia, para así conocer no solamente productos del mundo sino también socializarse con personas que tiene otro desarrollo cultural y económico. Este subsector de manera nacional es importante para el país, ya que con este el desarrollo interno evoluciona, se da de tres maneras: de pasajeros, de carga y mixto (pasajeros y personas al mismo tiempo), en el de pasajeros se da hacia todo el país, en la misma ciudad o en un corregimiento. Para todo el país se puede dar por modo carretera en el cual se encuentran los buses, busetas, microbuses y todo vehicula que se traslade de modo terrestre, en sentido especial se encuentra el modo aéreo y fluvial y en casos de ciudades más desarrolladas Metros como es el caso de Medellín.

Para la presente investigación se analiza el transporte nacional de pasajeros urbano público: La construcción y el mantenimiento de las calles y avenidas urbanas es responsabilidad primaria de los respectivos municipios. Institucionalmente, en la mayoría de las ciudades y poblaciones se cuenta con una oficina de obras públicas o de infraestructura, encargada de la gestión vial. En las ciudades mayores también se cuenta con una dependencia encargada de la gestión del transporte público. Tradicionalmente, la movilización de pasajeros urbanos se ha realizado en vehículos de servicio público y vehículos de servicio privado. Típicamente cerca del 20 % de los viajes urbanos por día se efectúan en transporte privado y el 80 % en vehículos de servicio público. Otros medios de

movilización como vehículos de tracción animal o bicicletas también son utilizados, pero en menor cuantía. Desde la década de los ochenta la organización del transporte urbano es una responsabilidad municipal. La prestación del servicio está en manos del sector privado donde conviven diferentes grupos sociales con variados intereses. Estos grupos incluyen las empresas, los propietarios de buses y los conductores. Las empresas, a su vez concesionarias de las rutas, son compañías privadas propietarias de un parque vehicular mínimo que suplen sus necesidades de operación mediante el sistema de afiliación de vehículos, una característica típica del transporte colombiano. Los propietarios de vehículos por su parte, pueden clasificarse en varias categorías según el número de vehículos que posean. En muchos casos, cada vehículo opera como una pequeña microempresa. Los conductores son contratados directamente por las empresas o los mismos propietarios. Su nivel educativo y su conocimiento de las normas de tránsito son por lo general, bajo. El salario de los conductores contiene una parte fija y otra variable dependiendo del número de pasajeros transportados. Lo anterior permite maximizar las utilidades para la empresa, pero ocasiona riesgos en la operación que son asumidos por los propietarios y conductores.

El DANE calcula por cada ciudad el indicador de productividad que refleja la cantidad de pasajeros movilizados por vehículo y se puede diferenciar entre tipos de vehículos y métodos de transporte, así⁷:

$$\text{Productividad} = \frac{\text{Promedio pasajeros transportados en el periodo}}{\text{Promedio diario de vehículos en el servicio en el periodo}}$$

Como se mencionó anteriormente, las nuevas modalidades del transporte han traído varios cambios en el mercado laboral y en la demanda y oferta del mismo subsector, El Gobierno decide invertir en nuevos proyectos para mejorar la movilidad en el transporte público urbano y el Departamento Nacional de Planeación realiza un estudio acerca de los mayores problemas en el transporte de las principales ciudades del país, que hoy en día son catalogadas “ciudades amables”⁸, debido a ser incluidas en el proceso de mejoramiento e inversión de sus carreteras y formas de transporte, este proyecto se realiza con el fin de que estas ciudades se vuelvan más competitivas, eficientes y equitativas para los demandantes del transporte con menos costos. Entre las ciudades amables se encuentra la ciudad de Pasto, la cual ha tenido muchos cambios en el transporte debido a la nueva modalidad de trasladarse en motos como taxis y sus nuevas formas de rutas en bus, busetas y microbuses que tiene efectuando actualmente

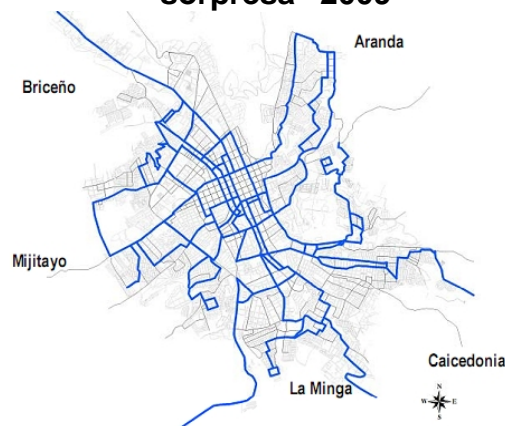
⁷ Boletín del transporte público DANE. 2009.

⁸ Presentación de los planes de Movilidad en Colombia. Pedro Luis Jiménez. Departamento Nacional de Planeación. 2009.

el gobierno. Este proyecto se da en gran medida para desarrollar la ciudad, aumentar la cobertura a toda la Ciudad, extender el horario, mejorar el servicio para así aumentar la demanda de personas al transportarse para el sector formal, haciéndolo más eficiente y disminuir el transporte informal en motos.

Mapa 1.

Nuevas Rutas que cobijan el servicio del transporte público urbano “ciudad sorpresa” 2009

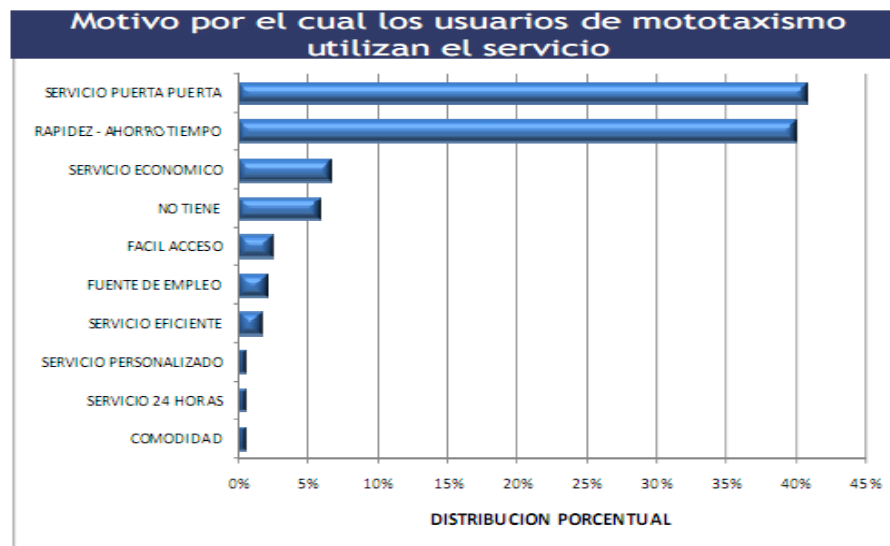


El problema del mototaxismo también se está presentando en otras ciudades del país, conjuntamente los alcaldes de las ciudades y municipios afectados y han llegado al acuerdo de adoptar medidas para tratar de controlar, en lo posible tratar de que se vaya disminuyendo en su gran mayoría. La Alcaldía de la Ciudad de Pasto está en plan de marcha para generar ideas que lleven a disminuir el trabajo informal del sector transporte público urbano, una de ellas es la penalización a las personas que lo ejerzan. Según la oficina de transporte en la Ciudad de Pasto en lo corrido del año 2009 a partir del 1 de enero hasta el 8 de marzo, de 843 vehículos involucrados en accidentes de tránsito, 368 son motocicletas, de los cuales 76 resultaron heridos. “El problema del transporte informal también está en la cantidad de motos registradas últimamente, Pasto, lidera con un 78% a las ciudades donde también se practica el transporte informal en motos”⁹. Las personas sin embargo siguen utilizando este sistema de transporte informal principalmente porque los lleva con servicio de puerta a puerta, representando un 41%, también por la rapidez y el ahorro de tiempo, ya que mientras un bus se demora un transcurso de aproximadamente 45 minutos por largo que sea el

⁹ Presentación de los planes de Movilidad en Colombia. Pedro Luis Jiménez. Departamento Nacional de Planeación. 2009.

destino, una moto se demora 10 minutos, máximo 15. Los demás motivos son por servicio económico, aunque la tarifa del mototaxismo es la misma que la de un bus, por lo tanto tomar cualquiera con respecto de la economía es neutral en el sector formal e informal de los dos transportes, también por gusto, por fácil acceso, por generar empleo a los motociclistas, y los menores motivos por individualidad al transportarse, servicio de cualquier hora, pero este no es el caso de la ciudad ya que por máximo el servicio ilegal es hasta las 11 de la noche generalmente.

Gráfica 9.



Fuente: Movilidad Sostenible Ltda.

1.3.2. Estado actual. El servicio de transporte Público Urbano está sujeto a la legitimación que el Estado otorga para operar a aquellas empresas interesadas en la prestación del servicio, donde los principios de autorregulación, calidad y seguridad debe ser el eje fundamental para un servicio eficiente y competitivo. “La estructura empresarial del transporte en su mayoría, no tiene claridad en la misión frente al desarrollo de la actividad y es por ello que presenta fallas en su organización, seguridad, capacidad técnica, operativa, económica y financiera que le impiden garantizar una adecuada prestación del servicio. Lo anterior se refleja en una deficiente participación del sector en la cadena logística de servicios, toda vez que cada uno de los integrantes tiene una visión individual de la cadena, en defensa de sus propios intereses, lo que ocasiona conflictos en las relaciones

económicas entre todos los actores”¹⁰ Esto genera inconformidad por parte del usuario hacia la prestación del servicio de transporte, porque se busca que el cliente este conforme con precios y servicios como la comodidad, rapidez, viabilidad. El Gobierno nacional ha respondido a las situaciones que se presentan durante la prestación del servicio, mediante soluciones puntuales que en ocasiones son temporales o en el peor de los casos afectan otros aspectos en la prestación del servicio de transporte, como por ejemplo a favor de los mototaxistas declararlos no ilegales pero si informales y en su contra no quitar las sanciones en todas las ciudades, con lo cual sigue la persecución contra ellos.

Por las dificultades, que se presentan en el servicio del transporte público urbano expuestas anteriormente, se crean nuevas modalidades de trasladarse más rápido y mucho más peligroso, con mayores beneficios y utilidades, como es el caso del mototaxismo, una forma ilegal del transporte público urbano que ofrece rapidez y un salario a las personas que lo ejercen. Esta nueva modalidad de transporte se ha ido implementando en todas las ciudades del país trayendo consigo beneficios salariales para el sector informal y decaimiento para el sector formal del transporte. Las personas que pertenecen al sector informal en este caso el mototaxismo se encuentran sin forma de emplearse y necesitan conseguir un salario. No se debe olvidar que con el mototaxismo también se generan problemas sociales, económicos y culturales que se analizarán en el transcurso del presente trabajo.

1.3.3. Formulación del problema

❖ Pregunta General:

¿Cuál es la situación socioeconómica de los conductores en el subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010?

❖ Preguntas Específicas:

✓ ¿Cuáles son las condiciones de empleo de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010?

✓ ¿Cuál es el nivel de salario de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010?

¹⁰ Política del transporte.Compes.2008

- ✓ ¿Cuáles son los satisfactores de bienestar social de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010?
- ✓ ¿Cuáles son las posibles alternativas de solución a las condiciones socioeconómicas de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010?

1.4. JUSTIFICACIÓN

El mercado laboral hace parte de la economía funcionando como un motor que genera ingresos, los cuales son necesarios para la subsistencia de las personas. En el transcurso de los años se ha venido presentando muchas dificultades en este mercado ya que han sido más los oferentes de trabajo que los demandantes lo que ha llevado a que las personas que no obtienen un empleo formal busquen de cualquier forma una opción para tener un salario por mínimo que sea. Esta tendencia crece dado que en la Ciudad se encuentra un alto grado de necesidades básicas insatisfechas, esto es preocupante si se tiene en cuenta que existe un bajo nivel de salario para una parte considerable de la población; o simplemente existe una inequitativa distribución del salario en el mercado formal del empleo. Es de gran importancia saber que el empleo informal se ha expandido en todos los sectores económicos debido a la gran dificultad de encontrar trabajo.

El sector del transporte es uno de ellos, ya que se ha visto afectado por las nuevas formas y tarifas para el transporte público urbano. Los buses de carácter público tienen diferentes rutas las cuáles poseen un valor de mil cien pesos por cada pasajero, pero mensualmente se paga una tarifa de impuestos que es parte de la ganancia a la empresa que los representa disminuyendo así la utilidad adquirida mensual y descontando los costos del mismo. Los taxis tienen una tarifa más alta por carrera conformada de hasta cuatro pasajeros mínimos normalmente, pero cuando hacen colectivos tienen la misma tarifa que un bus urbano, al final del día debe pagar la cuota diaria al dueño del vehículo, si es chofer, sino se quedara con lo hecho en el día de trabajo, se debe tener en cuenta que las personas prefieren pagar un bus o colectivo a una carrera de taxi por su alto costo y esto disminuye notablemente las ganancias de los taxistas. La oportunidad de los taxis es la de trabajar como carrera normal o en colectivo pero este segundo es visto por parte de la oficina del tránsito como informal.

En Pasto, desde hace tres años, se ha evidenciado el crecimiento paulatino de Mototaxismo, no ha sido todavía construido en su integralidad pero genera unos componentes sociales, económicos, técnicos y políticos. Para Pasto o cualquier ciudad intermedia del país o de América Latina que tenga un servicio de transporte

público deficiente y desatendido, lo mismo que vías en malas condiciones, el mototaxismo se plantea como una solución pero requiere de una acertada construcción y organización. El mototaxismo como sistema de transporte público es una solución porque ofrece un servicio de transporte en áreas y horarios desatendidos por el transporte público urbano de cuatro ruedas, se da como una solución con la que las personas encuentran salida a sus problemas de transporte cotidianos, de cómo llegar de manera rápida hasta las puertas de sus hogares o sitios de trabajo. Los estratos 1, 2 y 3 son los que más utilizan el servicio de mototaxi en las rutas y los horarios extendidos de la noche.

Se considera interesante la presente investigación por las amplias dudas sobre las condiciones económicas y sociales de los conductores de buses, taxis y mototaxi, ya que todos conforman el subsector servicio de transporte público urbano formal e informal de Pasto. Las condiciones de los conductores son diferentes e incluso injustas, ya que los conductores de buses y de taxis que se consideran formales solo ganan en el caso de los conductores de buses un salario mínimo mensual y cumplen un horario extremadamente extenso y los taxistas tienen que esperar que las personas tengan un buen salario para poder tener la capacidad de pagar 3.500 pesos por carrera mínima, además el valor del pasaje no es el mismo que el de un bus público urbano o de un taxi colectivo por esta razón los beneficios para los empleados formales en este caso los dueños de los buses y de los taxis disminuye y aumenta el beneficio económico del sector informal que son las motos y los taxis colectivos, en el caso de los mototaxistas a pesar de que son informales mas no ilegales no pueden ejercer este modo de transporte en forma libre pero se obtienen más ganancias diarias. Por eso de este tema salen muchos interrogantes como ¿Cuáles es el sector económico que más se beneficia: el Formal o el Informal?; ¿Qué implicaciones trae consigo la nueva forma de empleo informal?; ¿Cuáles son las consecuencias negativas y positivas de estos nuevos empleos informales?; ¿Cuáles son las ventajas y desventajas para la región esta forma nueva de ganar dinero?. Entre otros interrogantes que se desarrollarán y responderán en el transcurso del trabajo

Esta investigación es muy importante para la Universidad de Nariño ya que a través del aprendizaje de sus estudiantes realiza un fortalecimiento para la región, también es de vital trascendencia para los investigadores porque el tema es de mucha actualidad y necesita de atención, debido a que interfiere en aspectos económicos y sociales que afectan a la población. Es por eso que se hace necesario estudiar y analizar la relación existente entre el empleo formal y el informal del subsector transporte público urbano para determinar las diferencias, similitudes y características, ya que se debe tener en cuenta cuán importante es el nivel de salario para cada conductor y la calidad de vida de los mismos; y de esta manera poder generar alternativas con miras a mejorar la situación actual del municipio en materia no solo económica sino también social.

1.5. OBJETIVOS

1.5.1. Objetivo general:

❖ **Formulación General:**

Analizar la situación socioeconómica de los conductores en el subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010.

1.5.2. Objetivos específicos:

❖ **Formulación Específica:**

- ✓ Analizar las condiciones de empleo de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010.
- ✓ Analizar el nivel de salario de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010.
- ✓ Analizar los satisfactores de bienestar social de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010.
- ✓ Establecer las posibles alternativas de solución a las condiciones socioeconómicas de los conductores del subsector transporte público urbano formal e informal en la ciudad de San Juan de Pasto para el año 2010.

1.6. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

1.6.1. Universo de estudio. El universo de estudio está conformado por el número de conductores de buses, taxis y mototaxi de servicio de transporte público urbano formal e informal en la Ciudad de San Juan de Pasto.

1.6.2. Cobertura espacial. El espacio geográfico será la zona urbana de la Ciudad de San Juan de Pasto.

1.6.3. Cobertura temporal. El tiempo a investigar será el primer semestre del año 2010.

2. MARCO DE REFERENCIA

2.1. MARCO TEÓRICO

El análisis del empleo formal e informal del subsector transporte se fundamenta en dos partes; la primera se compone de: Las teorías del empleo y desempleo por parte de los principales autores de dos escuelas económicas: Los Clásicos, y Keynes, ya que es de vital importancia conocer el funcionamiento y transcurso del mercado laboral y sus dificultades, haciendo especial énfasis en la demanda laboral, pero dejando teoría de oferta ya que esta es importante, pero de esta no depende la investigación. En esta primera parte también se incluye el análisis y diferenciación entre el mercado formal e informal de trabajo, analizando la teoría del mercado dual de trabajo y después analizando la misma teoría pero teniendo a la oferta como una constante, también las teorías de Cárdenas y la taxonomía realizada por Schneider, tomadas como referentes de la informalidad, se analiza los principales factores en las condiciones de empleo de las personas, también se encuentra los principales satisfactores de bienestar social expuesto por Max Neef, tiene mucha importancia para el desarrollo del tercer objetivo específico. La segunda parte se compone de la economía del transporte ya que después de conocer el funcionamiento del empleo formal e informal se pasa a incluir y analizar conjuntamente en el subsector transporte.

2.1.1 Primera parte:

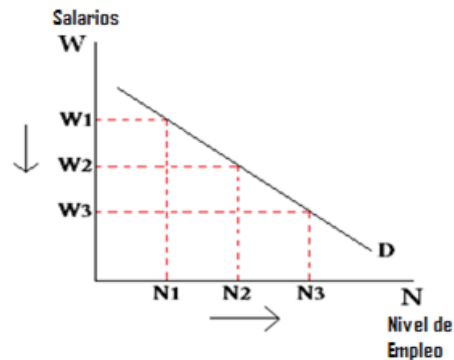
2.1.1.1 La Teoría Clásica del empleo: Los clásicos piensan que el mundo es pequeño, no existe el futuro y todos sus planteamientos son estáticos, no tienen ninguna intervención en la regulación de la actividad económica ni en el nivel de producción, plantean el “Laissez Faire” el cual indica que la economía se regula por las fuerzas del mercado, defienden el pleno empleo con la plena utilidad de recursos y de factores de producción en la economía; existe solamente el desempleo voluntario ya que la personas viven de sus rentas, el salario no les satisface o no quieren desplazarse. Toda oferta crea su propia demanda para los clásicos en una economía.

El principal representante de los clásicos es Adam Smith, para el existe una estrecha relación entre la variación del salario y el empleo ya que los salarios varían en proporción inversa al aumento del empleo. Los salarios varían en proporción directa al costo de su aprendizaje como la educación en las artes y en las profesiones liberales, aun es más largo y costosa. Analizan el mercado laboral y dentro de este existen la oferta y demanda del mercado de trabajo, la curva de demanda se comporta según el funcionamiento de la empresa, se representa con

una pendiente negativa, teniendo una relación inversamente proporcional al salario, entonces si aumenta el salario disminuye el nivel de empleo y viceversa.

Gráfica 10.

CURVA DE DEMANDA LABORAL CLÁSICA

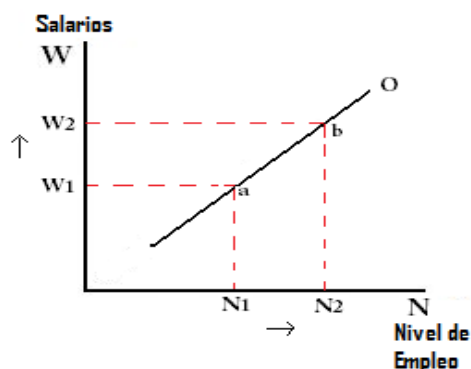


Fuente: Este estudio

La curva de Demanda representa, la cantidad de trabajadores que las empresas o empleadores están dispuestas a contratar; es decir la capacidad de las empresas o empleadores de absorber la mano de obra disponible. Su pendiente es negativa ya que existe una relación inversa entre salarios reales y demanda laboral.

Gráfica 11.

CURVA DE OFERTA LABORAL CLÁSICA



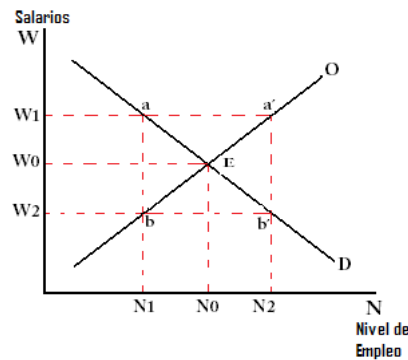
Fuente: Este estudio

La curva de oferta hace referencia a todas aquellas personas, que están dispuestas a emplearse en las actividades productivas, por tanto presenta una pendiente positiva ya que el incremento en los salarios reales, alienta al individuo

a ofrecer su fuerza de trabajo, (relación directa entre salarios reales y oferta de trabajo) y el ocio actúa de la misma manera que un bien normal, de tal forma que un incremento en los salarios reales lo encarece y el individuo preferirá sacrificar el ocio y ofrecer su fuerza de trabajo (prima el efecto sustitución). El salario es el estímulo que tiene el trabajador para trabajar. En el punto *a* se da poco salario y por lo tanto hay pocos trabajadores. En el punto *b* el salario aumenta y la cantidad de trabajadores también aumentan.

Gráfica 12.

EQUILIBRIO DE DEMANDA Y OFERTA LABORAL CLÁSICA



Fuente: Este estudio

Se encuentra el equilibrio y un nivel de pleno empleo de mercado en el punto *E*, donde la oferta es exactamente igual a la demanda y se da un nivel de salarios W_0 y con un nivel de empleo N_0 . Si se da un salario mayor que el del equilibrio (W_1) es porque las empresas no pueden demandar más trabajadores y se reduce el empleo, hay desempleo cuando la oferta es mayor que la demanda laboral. Si se da un salario menor que el del equilibrio (W_2) las empresas quieren demandar trabajadores y la oferta disminuye porque cuando la demanda es mayor que la oferta no hay personas que quieran trabajar.

La teoría de empleo de los clásicos llega hasta la crisis de 1930 ya que con esta se comienzan a dar interrogantes, entre ellos están: ¿cómo se puede garantizar el equilibrio en el empleo?, ¿se logra el pleno empleo? La teoría clásica del empleo responde que el desempleo masivo y permanente era de carácter voluntario, este desempleo se puede corregir solo y se da por tres razones:

- ✓ Las personas deciden vivir de sus rentas.
- ✓ Los bajos salarios no satisfacen a las personas.
- ✓ Las personas no quieren desplazarse.

Con esta respuesta se empiezan a dar críticas ya que el desempleo no es evidente a nivel de cada individuo, los clásicos se defienden diciendo que el

desempleo voluntario esta ocasionado por la negativa de los trabajadores al aceptar salarios más bajos, quienes a través de organizaciones sindicales impiden que el exceso de oferta sobre la demanda se convierta en una reducción del precio de la fuerza de trabajo, lo que sería una reducción en sus salarios. Si el salario no puede bajar el mecanismo ciego del mercado esta inmóvil para operar, los sindicatos con su acción concertada han creado su propio desempleo, el cual tiende a perpetuarse en el tiempo, entonces este desempleo a nivel colectivo es voluntario, aunque este no sea evidente a nivel de cada individuo.

2.1.1.2 Teoría Keynesiana del empleo: Su principal representante es John Maynard Keynes quien critica la teoría clásica y la replantea nuevamente con las siguientes restricciones:

- a. Con bajos salarios no existe empleo, porque lo que haría falta son fuentes de empleo, que a su vez se crean con fuentes de inversión.
- b. Cuestiona la flexibilidad de los salarios de dos maneras:

Si se acepta que una disminución en el salario genere un incremento en el nivel de empleo, se confunde el salario nominal y el salario real.

El Salario Nominal es un ingreso monetario rígido que se convierte en el pago de la fuerza de trabajo por la prestación de servicios.

El Salario Real es una parte del salario nominal que se toma como resultado de una comparación entre el salario nominal y el nivel general de precios. Cuando el nivel general de precios es alto, el salario real es bajo, si el nivel general de precios es bajo, el salario real es alto. El salario real es completamente flexible. Entonces el salario nominal puede ser constante para el salario real ya que este solo se afecta con el nivel general de precios.

Los sindicatos están en capacidad de determinar el salario nominal, pero nunca el nivel general de precios, ya que este depende de las fuerzas complejas, exactamente de la política monetaria a la que solamente el gobierno le puede dar un manejo consiente. Está bien afirmar que los sindicatos impiden la disminución de los salarios nominales, pero no está bien afirmar que los sindicatos impiden la disminución de los salarios reales. El salario real es más importante que el salario nominal, los sindicatos no pueden manejar el nivel general de precios, entonces la inflexibilidad de los salarios nominales nada tiene que ver con el desempleo.

- c. Existen condiciones naturales en los trabajadores, que hacen que la teoría clásica del empleo no se cumpla.

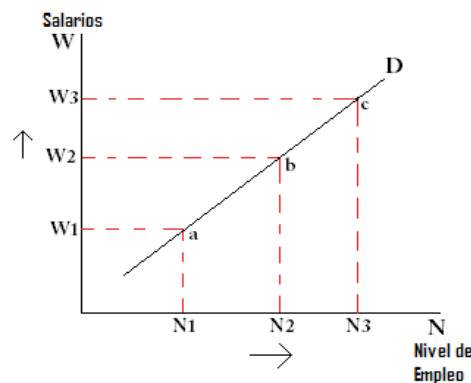
d. Existen personas que están calificadas para cumplir otras clases de empleo.

Después de las diferencias que analiza Keynes, en contra de la teoría clásica, concluye que la teoría ortodoxa del empleo no se cumple y hay necesidad de formular una nueva, que tenga en cuenta los factores reales y determinantes del desempleo, ya que el desempleo no es voluntario sino involuntario.

Keynes analiza y critica las curvas de oferta y demanda planteadas por la teoría clásica y las replantea dándoles otro sentido y otra explicación:

Gráfica 13.

CURVA DE DEMANDA KEYNESIANA

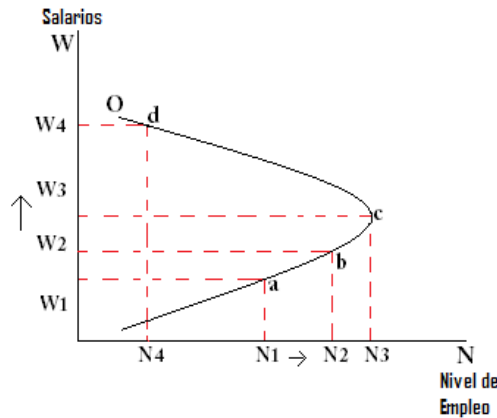


Fuente: Este estudio

Para Keynes la curva de demanda laboral cambia de sentido y tiene pendiente positiva, las empresas demandan más trabajadores cuando tienen más cantidad de dinero para pagar más salarios, esta curva de demanda positiva se da cuando las industrias compiten mas por el mismo producto, en este caso compiten por el mejor personal de trabajo, que tenga mejor calidad y mayor productividad. Keynes dice que la curva de demanda puede ser positiva solo en algunos casos, entonces esta nueva forma del comportamiento de la curva de demanda no elimina el comportamiento que plantean los clásicos solo lo argumenta, para Keynes hay situaciones donde se dan diferentes comportamientos de la curva de demanda que puede tener pendiente positiva o negativa.

Gráfica 14.

**CURVA DE OFERTA KEYNESIANA
(Con pendiente retrograda)**



Fuente: Este estudio

La curva de oferta puede ser retrograda, entonces si los salarios son mayores, la oferta de trabajadores aumenta, hasta el punto C, que es un punto de inflexión. En el punto D, se retrotrae un salario muy alto con una oferta de trabajadores muy pequeña, en este punto el trabajo requiere mucha capacitación y experiencia de mano de obra, por eso hay poca oferta de los trabajadores con un salario muy alto. Esta curva también se da en algunos casos ya que cambia sólo desde el punto C.

2.1.1.3. El mercado de trabajo. Para la realización de esta investigación se tomará la teoría de los clásicos y así analizar el *mercado de trabajo* como el espacio donde confluyen la demanda y la oferta de trabajo. Es decir donde existen un número determinado de individuos que desea ofrecer su fuerza de trabajo (Oferta Laboral) y un número determinado de empresarios dispuestos a contratar mano de obra (Demanda Laboral). Como en cualquier otro mercado la interacción entre oferta y demanda es quien fija el precio; que en este caso sería el nivel de *salarios reales* hacia un óptimo que permita la plena ocupación de los agentes económicos en el mercado.

Cuando en el mercado laboral se presenta un exceso de oferta de trabajo frente a una demanda incapaz de absorberla se origina el fenómeno del *desempleo*. La teoría del mercado dual de trabajo explica cómo este desempleo ocasiona una dualidad en el mercado laboral:

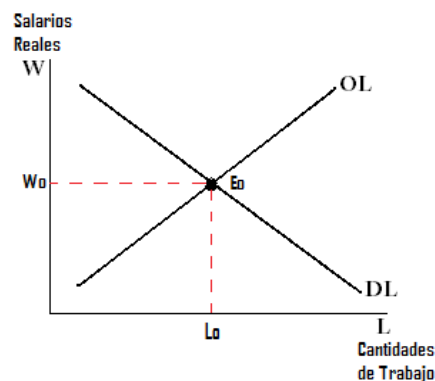
- ✓ El mercado formal de Trabajo
- ✓ El mercado informal de Trabajo

Estos dos mercados tienen un comportamiento igual a un mercado laboral común y corriente donde interactúan una oferta y demanda laborales que a su vez determinan un salario real de equilibrio.

2.1.1.3.1 Mercado formal de trabajo:

Gráfica 15.

MERCADO FORMAL DE TRABAJO



Fuente: Este estudio

“Está conformado por una demanda de trabajo con pendiente negativa [$-(Df \div dW)$], ya que la productividad marginal es decreciente, la maximización de beneficios para las firmas se obtiene cuando dicha productividad es igual al salario real. En adelante un incremento de los salarios reales por encima de la productividad del trabajo, implicaría elevados costos de producción conllevando a una menor demanda laboral. La oferta laboral descansa sobre la base de una pendiente positiva [$(Of \div dW)$], dado que el incremento en los salarios reales motiva a una aumento en la oferta de trabajo”¹¹.

Dentro de este contexto un exceso de oferta laboral produce una reducción de los salarios reales lo cual permite un incremento en la demanda laboral capaz de equilibrar nuevamente el mercado. Para que esto sea posible se maneja el supuesto de perfecta flexibilidad de los salarios y la inexistencia de desempleo sustentada en la ley de Say¹². Por ende el desempleo ha sido considerado por los ortodoxos como un evento atípico dentro del sistema el cuál es causado por elevados salarios reales y por su rigidez para retornar al equilibrio. En esta

¹¹ Análisis Introductorio al mercado dual del trabajo. Julio Cesar Riascos

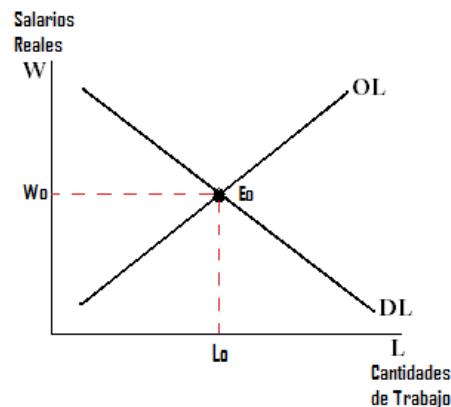
¹² La cual dice que toda oferta crea su propia demanda.

enfoque los salarios son vistos como un costo de producción y no como un ingreso posibilitador de la demanda.

2.1.1.3.2. Mercado informal de trabajo:

Gráfica 16.

MERCADO INFORMAL DE TRABAJO



Fuente: Este estudio

En este mercado opera una oferta y demanda laboral informal que en perfecto equilibrio determinarían un nivel de salarios idéntico al de una estructura formal, pero no se debe olvidar que se deriva de la plataforma del mercado laboral formal ya que se presenta el fenómeno del desempleo. No obstante este mercado tiene implícita la *informalidad*. Término que se tratará explícitamente más adelante. La teoría del mercado dual considera una estrecha y recíproca relación entre el mercado formal e informal de trabajo tanto que razona la existencia de un pleno equilibrio entre estos dos mercados. Donde el escenario informal opera en coherencia a la lógica de la estructura formal.

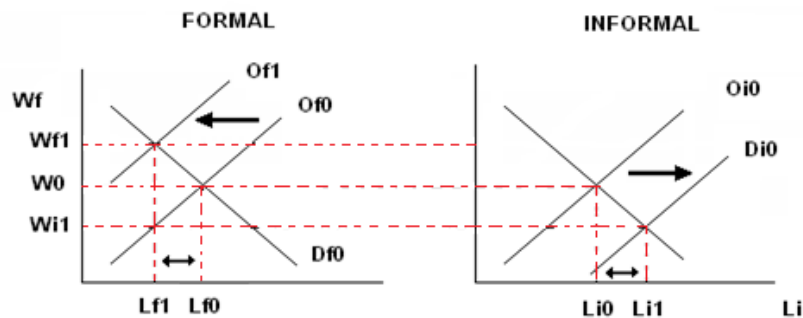
2.1.1.3.3. Equilibrio del mercado dual de trabajo. Es de vital importancia conocer el funcionamiento del mercado dual de trabajo por esta razón se estudia de dos formas, la primera es donde la oferta laboral determina los trabajadores y las cantidades de salarios reales, esta no será utilizada para esta investigación más que como un referente teórico ya que este equilibrio no se da en la realidad, la segunda es el mismo equilibrio pero tomando la oferta constante, esta será más determinante en la presente investigación.

El sector informal desempeña un papel importante para absorber mano de obra que no encuentra empleo en el sector formal; sin embargo este tipo de empleo

tiene características diferentes al empleo que ofrece el sector formal acorde con el enfoque “dualista”, los dos segmentos del mercado de trabajo tanto formal e informal se encuentran acoplados de la siguiente manera:

Gráfica 17.

EQUILIBRIO DEL MERCADO DE TRABAJO

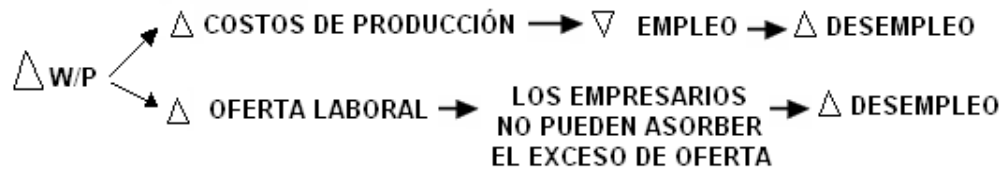


Fuente: Este estudio

El punto de partida es una situación de equilibrio en el mercado formal en la que el salario es W_0 y el empleo demandado (D) y ofrecido (O) es igual a L_{f0} .

Si, a partir de allí se introduce algún tipo de regulación que encarece el empleo en el segmento formal (W_{f1} por encima de W_0), se reducirá el empleo formal a L_{f1} y, por tanto, un grupo de trabajadores se desplazará al sector informal ($L_{f0} - L_{f1} = L_{i1} - L_{i0}$). En este sector, los nuevos trabajadores incrementan la oferta de trabajo (de O_{i0} a O_{i1}), lo cual deprime los salarios (de W_0 a W_{i1}). A través de este canal, la informalidad aparece como la alternativa ante el desempleo en el mercado formal. Acorde con esta teoría, el mercado de trabajo informal se expande cuando aumentan las regulaciones en el mercado formal, o cuando se reduce la demanda de trabajo en el sector formal debido a una recesión.

En una explicación más sencilla, si en el mercado formal se incrementan los salarios reales por ejemplo por una intervención estatal quien determina un mayor salario mínimo (nominal), bajo el supuesto de una inflación baja o constante se puede afirmar que el salario real se incrementa y ya que para el empresario representan un costo, actuando racionalmente el empresario se vería obligado a despedir mano de obra. Además este incremento en los salarios reales alienta a más personas a ofrecer su fuerza de trabajo ahora que esta es mejor remunerada, creando un exceso de oferta laboral. Entonces en la plataforma formal se daría el siguiente esquema:

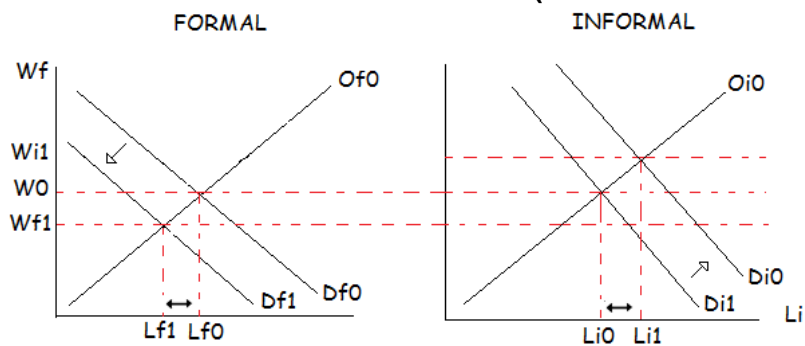


Se prevé que los trabajadores actúan ajo expectativas racionales respecto a la inflación. Por ende estas personas que no pueden emplearse en el sector formal buscan hacerlo en el sector informal, y ahora la oferta de trabajo en el sector formal se reduce y en el informal crece y mientras los salarios reales en el sector formal están por encima del de equilibrio, en el sector informal están por debajo. Entonces podría concluirse que los altos salarios reales en el sector formal representan un sacrificio en los salarios del sector informal.

Para la presente investigación se toma este equilibrio como un referente de la dualidad de los dos mercados, ya que por razones de inestabilidad de la economía dentro del subsector transporte no se tendrá en la realidad el equilibrio que se debe dar, por esa razón tomamos a la oferta (las personas que están dispuestas a trabajar como conductores del sector formal e informal) como una constante.

Gráfica 18.

EQUILIBRIO DEL MERCADO DE TRABAJO (OFERTA CONSTANTE)



Fuente: Este estudio

El punto de partida es una situación de equilibrio en el mercado formal en la que el salario es W_0 y el empleo demandado (D) y ofrecido (O) es igual a L_{f0} .

Si se tiene en cuenta que la oferta es una variable constante, significa que la misma cantidad de trabajadores se ofrecen tanto para el sector formal como para el informal, el cambio se da cuando la demanda o las empresas deciden hacer cambios en este caso el sector formal decide aumentar su demanda haciendo más

contratación para los empleados (Lf1) pero si hay igual cantidad de oferta de empleados para los dos sectores entonces los nuevos empleados del sector formal son los que se salen del sector informal, por lo tanto la demanda del sector informal disminuye, pero los salarios reales en el sector formal disminuyen (Wf1) ya que debido al aumento de demanda aumentan trabajadores y por lo tanto el salario real disminuye para poderles pagar a los nuevos trabajadores, en el sector informal pasa todo lo contrario debido a la disminución de trabajadores el salario real aumenta(Wi1). Esta situación se convierte en algo que no es razonable debido a que el sector formal debe ofrecer mejor situación económica para sus trabajadores mientras que el informal no demanda a los trabajadores por sus mayores salarios reales sino por obtener un salario real cualquiera que sea y si el salario real es mayor en el sector informal las personas que se ofrecen para trabajar estarían mejor y preferirían trabajar en el sector informal.

2.1.1.4. Taxonomía de la Economía Informal. Según Schneider, la economía informal está compuesta por dos actividades, lícita e ilícita, cada una con transacción monetaria y transacción no monetaria, pero para Cárdenas y Mejía la informalidad solo es el espacio de actividades lícitas con transacción monetaria. Para la realización de esta investigación se tomara la teoría de Schneider con la cual el sector transporte en ámbito informal es ilícito debido a las restricciones y sanciones por parte del Ministerio de transito de Colombia y la secretaría de tránsito y transporte en la ciudad de Pasto.

Tabla 2.

TAXONOMÍA DE LA ECONOMÍA INFORMAL

	TRANSACCIÓN MONETARIA		TRANSACCIÓN NO MONETARIA	
ACTIVIDAD ILÍCITA	Contrabando, producción y tráfico de drogas, comercio de bienes robados, etc.		Trueque de drogas, bienes robados, contrabando, etc.	
ACTIVIDAD LÍCITA	Evasión de Impuestos	Elusión de Impuestos	Evasión de Impuestos	Elusión de Impuestos
	Ingreso propio no reportado: salarios, sueldos y ganancias relacionadas a producción y prestación de servicios legales.	Descuentos empleados, ganancias al margen.	Trueque de bienes y servicios producidos legalmente.	Trabajo cuenta propia y colaboración entre vecinos.

Fuente: Schneider (2005); extractado de Cárdenas y Mejía (2007).

2.1.1.5. Calidad de Empleo. Existen variadas teorías y definiciones basadas en calidad de empleo, todas coinciden principalmente en que las mujeres y los hombres tienen los mismos derechos. Champlin, dice que es categórico en afirmar que “la calidad del empleo es un fenómeno sin fundamentación teórica en economía”. Rodgers y Reinecke son menos drásticos pero siempre reconocen que “se ha hecho relativamente poco análisis económico sistemático de la calidad del empleo”. Se analizan varias teorías: un buen empleo es aquel que lleva altos y crecientes salarios, estabilidad laboral y de salarios, horario de tiempo completo, seguridad social, posibilidad de formación y ascenso.

La calidad del empleo en Colombia¹³ se determina a través de un índice sintético que se fundamenta en cuatro variables básicas, que serán analizadas por la presente investigación para determinar la calidad de empleo, utilizando la calificación que se explicará posteriormente:

- ✓ **El salario:** corresponde al salario laboral mensual total que incluye la remuneración monetaria y en especie en el (primer) empleo desempeñado por los individuos. Está estratificado según el número de veces que el monto de dicho salario contiene el valor del salario mínimo legal vigente (SML). Hay tres estratos: menos de 1.5 veces el SML¹², entre 1.5 y 3 SML y más de 3 veces el SML.
- ✓ **La modalidad contractual:** incluye tres alternativas: existencia de un contrato laboral escrito a término indefinido, existencia de un contrato laboral escrito a término fijo y ausencia de contrato escrito.
- ✓ **Un horario de trabajo:** habitual de hasta 48 horas semanales se considera lo normal, de un empleo.
- ✓ **La seguridad social y pensión:** se consideró la opción de que el trabajador estuviera afiliado a los sistemas de pensión y salud o a uno sólo de ellos.

La calificación de las cuatro variables de calidad de empleo tomadas por la presente investigación se calificara de la siguiente manera, cada una de estas variables recibe una valoración horizontal y otra vertical:

Valoración horizontal: consiste en asignar un puntaje entre 0 y 100 a las diferentes alternativas contempladas en cada característica principal. Este puntaje refleja el nivel cualitativo de la alternativa. Así que:

- ✓ En el caso de la variable salario se atribuye: un puntaje de 100 al que gana más de 3 SML, un puntaje de 50 si gana entre 1.5 y 3SML y 0 si gana menos de 1.5 veces el SML.

¹³ Oficina internacional del trabajo. Estudio sobre la calidad del empleo en Colombia. Stefano Farné. Pag.23.

- ✓ En el caso de la variable modalidad de contratación, recibe 100 puntos la contratación indefinida, 50 la temporal y 0 la ausencia de contrato.
- ✓ En el caso de la seguridad social, el trabajador se hace acreedor de 100 puntos si está afiliado a pensión y salud, de 50 si está afiliado a una cualquiera de las dos y de un puntaje nulo si no está afiliado a ninguna de las dos;
- ✓ En el caso del horario de trabajo son posibles sólo dos alternativas: el individuo recibe 100 puntos si trabaja hasta 48 horas semanal, 0 si trabaja más.

La valoración vertical: corresponde a la ponderación que recibe cada variable principal según su importancia relativa. Se separan los asalariados del sector privado y público y el servicio doméstico de los trabajadores independientes que, además de los que trabajan por cuenta propia y los empleadores, incluyen a la categoría residual de “otros”. Así que:

- ✓ Para los asalariados el 40% corresponde al salario, el 25% a la modalidad de contratación, el 25% a la seguridad social y el 10% a las horas trabajadas.
- ✓ Para los trabajadores independientes el 50% corresponde al salario, el 35% a la seguridad social y el 15% a las horas trabajadas.

La aplicación de los criterios de valoración horizontal y vertical permite atribuir a cada individuo un puntaje creciente al crecer de la calidad de su empleo.

2.1.1.6. Satisfactores de Bienestar. Los satisfactores del beneficio social es la forma de satisfacer necesidades esenciales para buscar la satisfacción de las personas y su contexto. Se encuentran en la teoría de desarrollo a escala humana, esta teoría indica que la economía está “para servir a las personas y no las personas para servir a la economía, el desarrollo tiene que ver con las personas y no con los objetos”¹⁴. El desarrollo a escala humana (DEH), es una nueva y diferente forma de analizar e interpretar la realidad de las personas, este desarrollo se refiere a las personas y no a los objetos y se mide cualitativamente a través de la calidad de vida¹⁵. La calidad de vida de las personas depende de las satisfacciones de las necesidades fundamentales que cada una pueda recibir, ya que las necesidades humanas son pocas, finitas y clasificables, casi todo el tiempo son las mismas solo que depende de las personas se da de diferentes formas en la manera de satisfacción. Se dice que cualquier falta de alguna necesidad humana fundamental es sinónimo de algún tipo de pobreza humana. La pobreza genera patologías que trascienden el ámbito individual y son colectivas, además influye en la economía y condicionan la sociedad y son generadas por el bloqueo sistemático de las necesidades el tratamiento debe ser transdisciplinario.

¹⁴Para Otra Economía. Dr. Manfred A. MAX-NEEF. Conferencia dictada en la facultad de economía de la escuela Colombiana de ingeniería. Bogotá-Colombia, 2005.

¹⁵ Ibíd. Pág. 23

Existen necesidades existenciales que tiene como base las necesidades humanas fundamentales y de allí se deriva el ser, tener, estar y hacer. También existen las necesidades Axiológicas que tienen como base las mismas necesidades humanas fundamentales y de ellas salen la protección, el afecto, el entendimiento, la participación, el ocio, la creación, la identidad, la libertad, la subsistencia. Las dos necesidades se unen para analizar la forma y los elementos de tener la satisfacción de las necesidades.

Tabla 3.

Necesidades según categorías existenciales

Necesidades según categorías existenciales Necesidades según categorías axiológicas	SER	TENER	HACER	ESTAR
SUBSISTENCIA	1/ Salud física y mental, equilibrio, solidaridad, humor, adaptabilidad	2/ Alimentación, abrigo, trabajo	3/ Alimentar, procrear, descansar, trabajar	4/ Entorno vital, entorno social
PROTECCION	5/ Cuidado, adaptabilidad, autonomía, equilibrio, solidaridad	6/ Sistemas de seguros, de salud, ahorro, seguridad social, legislaciones, derecho, familia, trabajo	7/ Cooperar, prevenir, planificar, cuidar, curar, defender.	8/ Entorno vital, entorno social, morada.
AFECTO	9/ Autoestima, solidaridad, respeto, tolerancia, generosidad, receptividad, pasión, voluntad, sensualidad, humor	10/ Amalades, parejas, familia, animales domésticos, plantas, jardines.	11/ Hacer el amor, acariciar, expresar emociones, compartir, cuidar, cultivar, apreciar.	12/ Privacidad, intimidad, hogar, espacios de encuentro.
ENTENDIMIENTO	13/ Conciencia crítica, receptividad, curiosidad, asombro, disciplina, intuición, racionalidad	14/ Literatura, maestros, método, políticas educacionales, políticas comunicacionales	15/ Investigar, estudiar, experimentar, educar, analizar, meditar, interpretar.	16/ Ambitos de interacción formativa: escuelas, universidades, academias, agrupaciones, comunidades, familia
PARTICIPACION	17/ Adaptabilidad, receptividad, sociabilidad, disposición, convicción, entrega, respeto, pasión, humor	18/ Derechos, responsabilidades, obligaciones, atribuciones, trabajo	19/ Afiliarse, cooperar, proponer, compartir, discrepar, acatar, dialogar, acordar, opinar.	20/ Ambitos de interacción participativa: partidos, asociaciones, iglesias, comunidades, vecindarios, familias
OCIO	21/ Curiosidad, receptividad, imaginación, despreocupación, humor, tranquilidad, sensualidad	22/ Juegos, espectáculos, fiestas, calma.	23/ Divagar, abstraerse, soñar, añorar, fantasear, evocar, relajarse, divertirse, jugar.	24/ Privacidad, intimidad, espacios de encuentro, tiempo libre, ambientes, paisajes
CREACION	25/ Pasión, voluntad, intuición, imaginación, audacia, racionalidad, autonomía, inventiva, curiosidad.	26/ Habilidades, destrezas, método, trabajo	27/ Trabajar, inventar, construir, idear, componer, diseñar, interpretar.	28/ Ambitos de producción y retroalimentación: talleres, ateneos, agrupaciones, audiencias, espacios de expresión, libertad temporal
IDENTIDAD	29/ Pertinencia, coherencia, diferenciación, autoestima, asertividad.	30/ Símbolos, lenguaje, hábitos, costumbres, grupos de referencia, sexualidad, valores, normas, roles, memoria histórica, trabajo.	31/ Comprometerse, integrarse, confrontarse, definirse, conocerse, reconocerse, actualizarse, crear.	32/ Socio-rítmicos, entornos de la cotidianidad, ámbitos de pertenencia, etapas madurativas.
LIBERTAD	33/ Autoestima, pasión, apertura, determinación, audacia, rebeldía, tolerancia	34/ Igualdad de derechos.	35/ Discrepar, optar, diferenciarse, amesgarse, concorsarse, asumir, desobedecer, meditar.	36/ Plástida espacio-temporal.

Fuente: Para Otra Economía. Dr. Manfred A. MAX-NEEF. Conferencia dictada en la facultad de economía de la escuela Colombiana de ingeniería. Bogotá-Colombia, 2005.

Los satisfactores son las formas de satisfacer las necesidades necesarias y fundamentales de las personas y cambian con cada sistema económico, político, social, y están culturalmente determinados. En base a lo anterior, los satisfactores de bienestar social son muchos y se estudian de diferente forma, después de ser analizado, se toma los satisfactores mas principales y útiles para la presente investigación y se catalogan de la siguiente manera:

Tabla 4.

NECESIDADES Y SATISFACTORES PLANTEADOS PARA LA INVESTIGACION

NECESIDADES	SATISFACTORES			
	SER	TENER	HACER	ESTAR
SUBSISTENCIA	Empleo	Vivienda	Alimentación	Salud
APECTO	Solidaridad	Colaboración laboral	Estado civil-ruptura Fliar	Colaboración de Género
ENTENDIMIENTO	Conciencia	Educación	Comunicación	Recreación
IDENTIDAD	Opinión Fliar.	Opinión Laboral	Participación con la sociedad	Opinión de vida personal

Fuente: Este estudio

2.2.2 Segunda parte:

2.1.2.1 Economía del Transporte: Los cambios que ha experimentado el transporte en sus diferentes modos han sido notables en los últimos años, lo que ha impactado al transporte de viajeros y de mercancías en lo que respecta al volumen y distribución; cambios que responden a nuevas tecnologías, nuevos sistemas de organización y regulación del transporte; en este sentido el transporte de carretera se ha convertido a lo largo del último medio siglo en el modo de transporte dominante, dejando a medios de transporte terrestre como el ferrocarril a un lado, no obstante existen externalidades negativas que pueden generar la elección de otras alternativas de transporte como el aéreo o el marítimo. “Existen marcadas diferencias en lo que respecta al transporte de bienes o de personas, aun mas es la diferencia existente entre los diferentes modos de transporte de manera que cada modalidad se especializa en un ámbito específico a menos que existan relaciones de complementariedad dentro del mercado en el que operan”¹⁶, aun así existen unos elementos comunes para todas las modalidades de transporte los cuales tienen un tratamiento conjunto y constituyen elementos y principios básicos de la Economía del Transporte que en sus análisis incluye la comparación de costos de producción y costos del usuario para un seguido

¹⁶ De Rus, Ginés; Campos, Javier y Nombela, Gustavo. Economía del Transporte. Barcelona: Antoni Bosch, editor, S.A., 2003, p. 2.

análisis de los sistemas de transporte, de las configuraciones de las redes, de la distribución modal y la estructura de los mercados.

Principios Básicos de la Economía del Transporte:

- La infraestructura y los servicios
- El tiempo de los usuarios
- Característica del servicio
- Inversión óptima en infraestructura
- Competencia limitada y necesidad de regulación
- Efectos de Red
- Externalidades Negativas
- Costos del productor, del usuario y sociales
- Obligaciones de servicio público
- Infraestructura y crecimiento¹⁷.

¹⁷ Ibíd. Pág. 3.

2.2. MARCO CONTEXTUAL

Foto 1.

La Ciudad de Pasto



El Municipio de Pasto es el contexto en donde se llevará a cabo la investigación es la ciudad más importante del sur del País, paso obligado a la República del Ecuador, a la región del alto Putumayo y a la costa sur de Colombia, constituyéndose en un polo de desarrollo en toda la región sur occidental de Colombia. Presenta entre sus principales características:

- ✓ Gentilicio del municipio: pastuso
- ✓ Fecha de fundación del municipio: 13 de enero de 1537
- ✓ Superficie: 1.128, 4 kms²., el área urbana es de 26.4 Km
- ✓ Temperatura promedio del municipio: 13 grados centígrados
- ✓ Plan de desarrollo municipal 2008 -2011: queremos más podemos más
- ✓ Alcalde 2008 – 2011: Eduardo Alvarado Santander
- ✓ Tasa de alfabetismo 2005: 92.1%
- ✓ Necesidades básicas insatisfechas: 16.65

El nivel educativo de la ciudad de Pasto para el año 2005, se encuentra representado de la siguiente manera:

Tabla 5.

NIVEL EDUCATIVO 2005

GRADO DE ESCOLARIDAD	%
PREESCOLAR	4.3
BÁSICA PRIMARIA	38.6
SECUNDARIA	33.3
MEDIA TÉCNICA	3.6
NORMALISTA	0.2
TECNOLÓGICA	3.4
PROFESIONAL	10.8
ESPECIALIZACIÓN, MAESTRÍA	1.9
NINGUNA	5.9

Fuente: www.google.com.Ciudad.Sorpresa de Colombia.

Los Limites son: Al norte con los Municipios de Taminango y San Lorenzo, al oriente con el Municipio de Buesaco y el Valle de Sibundoy en el Departamento de Putumayo, al sur con el Municipio de Córdoba y al Occidente con los Municipios de El Tambo, la Florida y Tangua.

El Municipio de Pasto capital del Departamento de Nariño, se levanta al pié del volcán Galeras, a 2.527 msnm, en el frío y fértil valle de Atriz. Se encuentra ubicado al sur de Colombia, en medio de la Cordillera de los Andes en el macizo montañoso denominado nudo de los Pastos y la ciudad está situada en el denominado Valle de Atriz , al pie del volcán Galeras y se encuentra muy cercana a la línea del Ecuador. El área urbana está dividida en 12 comunas y la zona rural está compuesta por 14 corregimientos: Buesaquillo, Cabrera, Catambuco, El Encano, Genoy, Gualmatán, La Caldera, La Laguna, Mapachico, Mocondino, Morasurco, Obonuco Santa Bárbara y Jamondino nombrado corregimiento en el año 2008.

El régimen climático en esta zona se caracteriza por presentar un período de verano o estación seca, entre los meses de julio y agosto, tiempo en el cual, las corrientes de aire que vienen del caliente que se levantan del Valle de Patía,

provocando ventiscas fuertes en las tierras altas de Nariño, ocasionando muchas veces daños en los cultivos y largos períodos de sequía.

La Hidrología se divide así:

- RIOS: Alisales, Bobo, Juambú, Opongoy, Guamuez, Pasto, Patascoy.
- LAGUNAS: Lago Guamuez (la Cocha), Coba Negra.
- VOLCANES: Galeras.

La Orografía está representada así:

- CERROS: Campanero, Caballo Rucio, Bordoncillo, Morasurco, Pan de azúcar, Patascoy.
- CUENCA SUPERIOR RIO PASTO: 23.515 hectáreas de bosque.

De acuerdo a la distribución de su población por género para 2008: la población con mayor número de hombres está entre los rangos de 5 a 9 años hasta de 25 a 29 años de edad con un número superior a 17.500 hombres por rango. Comportamiento similar presenta el número de mujeres por rango de edad, lo que muestra que la población que conforma la Ciudad de Pasto es en general joven. Además, para los dos géneros, la población de personas mayores de 50 años en adelante no supera las 6.000 personas por rango.

Tabla 6.

**ESTRUCTURA Y DINAMICA POBLACIONAL DE PASTO
POBLACION TOTAL POR SEXO Y GRUPOS DE EDAD
PERIODO 2005-2008**

	2005	2006	2007	2008
POBLACION TOTAL	382.618	388.347	394.074	399.723
HOMBRES	182.708	185.747	188.764	191.672
0-4	16.899	16.769	16.655	16.560
5-9	18.188	18.110	17.960	17.732
10-14	19.065	19.115	19.114	19.062
15-19	18.336	18.379	18.547	18.807
20-24	18.475	18.644	18.600	18.419
25-29	15.839	16.582	17.269	17.871
30-34	12.810	13.171	13.784	14.564
35-39	13.398	13.393	13.210	12.926
40-44	11.408	11.926	12.466	12.968
45-49	9.175	9.613	10.063	10.533
50-54	7.325	7.638	7.982	8.352
55-59	6.186	6.384	6.558	6.723
60-64	4.857	5.068	5.299	5.530
65-69	3.744	3.862	3.978	4.122
70-74	2.857	2.968	3.076	3.180
75-79	1.970	1.901	1.973	2.063
80 Y MAS	2.176	2.234	2.230	2.260
MUJERES	199.910	202.600	205.310	208.051
0-4	16.714	16.410	16.151	15.950
5-9	18.308	18.378	18.293	18.034
10-14	18.061	18.080	18.279	18.590
15-19	18.825	18.482	18.181	17.967
20-24	19.155	19.325	19.281	19.058
25-29	17.306	17.763	18.281	18.804
30-34	15.543	15.756	16.078	16.497
35-39	15.631	15.768	15.761	15.665
40-44	13.541	14.073	14.613	15.123
45-49	11.043	11.548	12.070	12.598
50-54	9.072	9.458	9.843	10.256
55-59	7.149	7.430	7.754	8.112
60-64	5.829	6.012	6.188	6.379
65-69	4.603	4.717	4.887	5.093
70-74	3.975	4.008	4.023	4.060
75-79	2.527	2.708	2.923	3.080
80 Y MAS	2.628	2.684	2.705	2.785

Fuente: DANE. Proyecciones Municipales de población 2005-2011. Sexo y Grupos de Edad

Dentro de los aspectos económicos, la población ocupada en Pasto por ramas de actividad económica indica que los sectores comercio, servicios e industria generan el 75,5% del total de empleos en la Ciudad. Las empresas nariñenses de mayor tamaño se localizan en Pasto, y corresponden principalmente a productos alimenticios, bebidas y fabricación de muebles. Lo anterior muestra claramente que la tendencia creciente de la economía local es hacia la tercerización de la actividad productiva. En la zona rural predominan las actividades agrícolas y de ganadería. En pequeña escala hay actividad minera.

Tabla 7.

**Pasto. Población ocupada según ramas de actividad económica
Promedio primer semestre de 2005-2008**

Concepto	Primer semestre			
	2005	2006	2007	2008
Ocupados Pasto	131	132	136	139
No informa	0	0	0	0
Agricultura, pesca, ganadería, caza y silvicultura	3	3	1	1
Explotación de minas y canteras	0	0	0	1
Industria manufacturera	17	17	15	16
Suministro de Electricidad, gas y agua	1	1	1	1
Construcción	7	8	8	7
Comercio, hoteles y restaurantes	45	46	46	49
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	13	14	15	14
Intermediación financiera	2	2	2	2
Actividades Inmobiliarias	6	7	7	9
Servicios, comunales, sociales y personales	36	36	41	40

Fuente: DANE

Nota: Resultados en miles. Por efecto del redondeo en miles, los totales puede diferir ligeramente

Tabla 8.

**PARTICIPACION DEL PIB MUNICIPAL EN EL DEPARTAMENTAL
PERIODO 1998-2006
PRECIOS CONSTANTES DE**

AÑOS	MILLONES DE PESOS		% DE PARTICIPACION
	PIB NARIÑO	PIB PASTO	
1998	480.481,30	231.550	48,19
1999	499.408,80	229.452	45,94
2000	506.274,78	232.564	45,94
2001	495.038,22	236.138	47,70
2002	504.535,62	241.846	47,93
2003	506.339,47	242.278	47,85
2004	533.484,46	244.226	45,78
2005	568.457,13	256.370	45,10
2006	612.448,08	280.472	45,80

PARTICIPACION PROMEDIO PERIODO 1998-2006

Cálculos esta investigación

El mercado Laboral en la ciudad de Pasto, durante el primer semestre de 2008, la tasa de desempleo presentó el mismo comportamiento del primer semestre de 2007, con un 14,3%. Esto indica que la cantidad de personas desocupadas no cambió frente a una fuerza laboral estable. La fuerza de trabajo de Pasto, para el mismo periodo, se encuentra de la siguiente manera: del total de los habitantes de la ciudad de Pasto (327.000), el 79.33% está en edad de trabajar, sobrepasan los doce años de edad, de esta población 62.83% pertenecen a la población económicamente activa de los cuales 23.000 personas se encuentran desocupadas y las restantes 139.000 están empleadas, de estas últimas el 57.14% están viviendo una situación de subempleo. La población económicamente activa tuvo una tendencia creciente para el periodo 2001-2004, llegando a ser en este último año de 157.000 personas, el 65.69% del total de la población en edad de trabajar. En el 2008 con respecto al 2007 tuvo un leve incremento del 3.79% que corresponde a 6.000 personas. En el primer semestre del 2008, 97.000 personas estaban inactivas, de las cuales 45.000 estaban

estudiando (45.9%), 39.000 en oficios del hogar (40.2%) y las restantes 13.000 en otros oficios (13.7%). De las 139.000 personas ocupadas, el 32.9% se encuentra en el subsector Comercio, hoteles y restaurantes, o sea 41.000 persona, seguida de la actividad Servicios Sociales, comunales y personales con el 29.10%. Las actividades económicas en las cuales se encuentra la menor cantidad de personas ocupadas son electricidad, gas y agua y agricultura, pesca, ganadería, caza y silvicultura con el 0.7% y 1.7% respectivamente. Lo anterior demuestra la tercerización de la economía local, notándose que el sector secundario y primario no son importantes empleadores en la ciudad.

Tabla 9.

**Pasto. Principales indicadores mercado laboral,
Promedio primer semestre de 2005-2008**

Concepto	Primer semestre			
	2005	2006	2007	2008
% población en edad de trabajar	77,9	78,4	78,8	79,3
TGP	63,3	64,2	62,7	62,7
TO	53,9	53,2	53,7	53,7
TD	14,9	17,2	14,3	14,3
T.D. Abierto	14,4	16,5	13,7	14,0
T.D. Oculto	0,5	0,7	0,6	0,3
Tasa de subempleo subjetivo	31,0	33,2	42,9	38,3
Insuficiencia de horas	5,5	7,9	12,3	11,8
Empleo inadecuado por competencias	3,1	10,9	18,9	16,2
Empleo inadecuado por ingresos	28,5	29,2	37,9	33,5
Tasa de subempleo objetivo	14,4	12,6	13,2	15,4
Insuficiencia de horas	3,2	3,5	4,1	5,2
Empleo inadecuado por competencias	1,6	4,5	6,2	6,5
Empleo inadecuado por ingresos	12,8	11,0	11,2	12,8
Población total	311	316	321	327
Población en edad de trabajar	242	248	253	259
Población económicamente activa	153	159	159	162
Ocupados	131	132	136	139
Desocupados	23	27	23	23
Abiertos	22	26	22	23
Ocultos	1	1	1	0
Inactivos	89	89	95	97
Subempleados Subjetivos	47	53	68	62
Insuficiencia de horas	9	13	19	19
Empleo inadecuado por competencias	5	18	30	26
Empleo inadecuado por ingresos	44	47	60	54
Subempleados Objetivos	22	20	21	25
Insuficiencia de horas	5	6	7	8
Empleo inadecuado por competencias	2	7	10	11
Empleo inadecuado por ingresos	20	17	18	21

FUENTE: DANE. Resultados en miles

2.3. MARCO LEGAL

El Estado ha implementado diferentes conceptos sobre la estructura empresarial del transporte a través de las diferentes leyes y reglamentaciones que ha expedido como se puede observar a continuación:

- ✓ 1959: Ley 15 por la cual se da mandato al Estado para intervenir en la industria del transporte, se decreta el auxilio patronal de transporte, se crea el Fondo de

Transporte Urbano y se dictan otras disposiciones. Con esta Ley se inicia la intervención del Estado en el transporte para determinar las políticas económicas que se deben seguir en esta actividad.

- ✓ 1968: Creación del Instituto Nacional del Transporte –INTRA-. Con el propósito de hacer efectiva la intervención del Estado en la fijación de políticas y desarrollo del transporte.
- ✓ 1989: Ley 86 –Por la cual se dictan normas sobre sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento-. Es la denominada primera ley de metros, fija las condiciones para que la nación pueda ser participante en la financiación de estos sistemas.
- ✓ 1992: Decreto 2171 -Por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte-. Es el inicio del nuevo Ministerio de Transporte, en el se cambia de dirección, pasando la función de ejecutor de infraestructura vial a otras entidades y asumiendo la de generador de políticas.
- ✓ 1993: Ley 105 -Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se distribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta el sector transporte y se dictan otras disposiciones- Establece los principios fundamentales constitucionales, indica los principios del transporte público.
- ✓ 1997: Decreto 3109 -Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de Transporte Masivo de Pasajeros y la utilización de los recursos de la nación en desarrollo de la Ley 336 y la Ley 310.
- ✓ 1999: Decreto 149 -Por el cual se reglamenta el registro de operadores de transporte Multimodal.
- ✓ 2001: Decretos 170 a 176, -Por los cuales se reglamentan los diferentes servicios públicos de Transporte Terrestre Automotor (Colectivo Metropolitano, distrital y municipal de pasajeros; pasajeros por carretera; individual de pasajeros en vehículos tipo taxi; carga; especial; mixto); y del régimen de sanciones. Reglamentan la habilitación de las empresas de servicio público terrestre automotor y la prestación por parte de estas, de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de

los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

- ✓ 2001: Decreto 2762 -Se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
- ✓ 2003: Decreto 1660 -Exención de impuesto a renta por 15 años a las empresas de transporte fluvial que usen embarcaciones de bajo calado-. Es la implantación de una política sobre un modo de transporte para permitir su desarrollo y modernización en equipos.
- ✓ 2003: Decreto 2053 -Modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones. Se reasignan competencias y se crea la Dirección de Transporte y Tránsito, cubre todos los modos exceptuando el modo aéreo y el marítimo internacional.
- ✓ El 28 de octubre de 2008, mediante decreto 4116 se modifica la restricción del tránsito de motocicletas, esto debido a que durante los últimos años se ha incrementado ostensiblemente el número que circulan en el país; afectando así los principios de convivencia que perjudica la movilidad vehicular y peatonal convirtiéndose en un riesgo de accidentalidad relevante; El nuevo decreto en su artículo primero estipula: “modificar el artículo 1º del Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006” señalando la restricción para la circulación de acompañantes o parrilleros en unos horarios y lugares específico seguido a esto se adiciona el pico y placa que fue aprobado mediante el decreto 0428 del 11 de septiembre de 2008.

2.4 MARCO CONCEPTUAL

Los conceptos que tiene esta investigación son vistos desde muchos puntos de vista, por esta razón es necesario resaltarlos para conocer su importancia y pertinencia dentro de la presente investigación. Cada definición esta suministrada por lo que representa para la realización de este trabajo. Los conceptos son los siguientes:

2.4.1 Accesibilidad del servicio: El transporte es un servicio que se debe prestar para satisfacer la necesidad de movilización de personas a través de

medios adecuados y en condiciones tales que se mantenga su integridad. Los usuarios deberán ser informados sobre los medios o modos que les son ofrecidos, de tal manera que se trasladen de un lugar a otro de manera oportuna y confiable.

2.4.2 Competitividad: El transporte se constituye en parte integrante de la cadena de servicios logísticos y por lo tanto todas sus estrategias van ligadas a lograr la competitividad del aparato productivo nacional mediante la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y a un buen precio, de tal manera que satisfaga las necesidades del usuario ya sea del servicio propiamente dicho de transporte o del producto final puesto al alcance del consumidor final.

2.4.3. Desocupados: personas que en la semana de referencia buscaron ejercer una actividad en la producción de bienes y servicios, se distingue:

- ✓ Desempleo abierto: tipo de desempleo experimentado por quienes realizaron cualquier actividad tendiente a la consecución de un trabajo en la semana de referencia.
- ✓ Desempleo oculto: tipo de desempleo experimentado por quienes no hicieron ninguna diligencia para buscar trabajo, pero que lo buscaron anteriormente alguna vez y aún están interesados en trabajar.
- ✓ Las personas sin empleo en la semana de referencia que estuvieron esperando resultados de solicitudes de un trabajo que empezará después de esta semana.

2.4.4. Empleo Formal: Es un tipo de empleo con el cual una persona trabaja con todos los derechos y requisitos que el Estado impone, para que tenga un salario de acuerdo a su calidad de trabajo.

2.4.5. Empleo Informal: Es un tipo de empleo inadecuado, que no obedece a las exigencias del estado para ser empleo formal, por lo tanto el empleo informal es el resultado de las personas que no pueden ingresar al mercado formal y que buscan otra opción de obtener salario.

2.4.6. Intervención del estado: En un mercado globalizado, la tendencia debe orientarse a la autorregulación del sector con menos intervención por parte del Estado, buscando dar respuesta a la necesidad de contar con un transporte más competitivo y seguro que responda a las realidades de la población y en general del sector productivo y que satisfaga los requerimientos de desplazamiento de la población colombiana en condiciones de accesibilidad, calidad, comodidad y seguridad. No obstante, el Estado siempre mantiene su facultad de intervención como medida de salvaguarda en beneficio del interés general sobre el particular.

2.4.7. Mototaxismo: Es una nueva forma de movilización de las personas, que no está permitida por el Estado, pero sigue siendo practicada porque es una forma más rápida y efectiva de transporte.

2.4.8. Movilidad: Es la forma y la facilidad de transportarse de las personas en una ciudad.

2.4.9. Ocupados: Son las personas que durante el periodo de referencia cumplen con las siguientes condiciones:

- ✓ Trabajaron mínimo una hora remunerada a la semana.
- ✓ TFSR de por lo menos 15 horas a la semana.
- ✓ No trabajaron pero estaban vinculados a un proceso productivo.

2.4.10. Población Económicamente Activa (PEA): Comprende a la población en edad de trabajar que en la semana de referencia (la inmediatamente anterior a la semana en que se realiza la encuesta) ejercieron o buscaron una ocupación remunerada y a los trabajadores Familiares Sin Remuneración (TFSR) de mínimo 15 horas a la semana.

2.4.11. Población Económicamente Inactiva (PEI): comprende a la población en edad de trabajar que no participa en el aparato productivo de la economía porque no necesita, no puede, o no está interesada en tener actividad remunerada. Esta población se divide en 3 grupos:

- ✓ Los que tienen capacidad de trabajar, pero no lo hacen. En esta categoría se pueden encontrar: estudiantes, amas de casa, rentistas, pensionados, jubilados y otros.
- ✓ Los que tienen incapacidad permanente para trabajar: inválidos.
- ✓ Los TFSR de menos de 15 horas semanales.

2.4.12. Población en Edad de Trabajar (PET): Comprende a las personas de 12 años y más en las zonas urbanas; y a las de 10 años y más en las zonas rurales. Se divide en la Población Económicamente Activa (PEA) e Inactiva (PEI).

2.4.13. Salarios: Es el dinero que se recibe a cambio de la fuerza de trabajo.

2.4.13. Satisfactores: son las formas de satisfacer las necesidades necesarias y fundamentales de las personas y cambian con cada sistema económico, político, social, y están culturalmente determinados.

2.4.15. Seguridad: El servicio público de transporte debe prestarse en condiciones que garanticen la conducción de las personas sanas y salvadas al lugar

de destino. Igualmente, en la prestación del servicio debe garantizar la integridad de la infraestructura y de las personas contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

2.4.16. Subempleo: Es el tipo de empleo que se da para las personas que no están capacitadas para realizarlo ya que ellas se han preparado mas para obtener mejores opciones de empleo y por lo tanto mejores salarios. Se puede dar por horario, salarios o actividades.

2.4.17. Tarifa: Es el precio que se paga por la utilización del servicio de transporte.

2.4.18. Transporte público urbano: El transporte de pasajeros es un servicio básico para la población colombiana y por tal motivo debe garantizarse tanto en términos de movilidad, como de comodidad, de seguridad y accesibilidad. En este sector se presenta una preocupación constante por la exclusividad en la prestación del servicio de las unidades empresariales existentes, frente a nuevas iniciativas, lo que se traduce en la exigencia constante de control en todos los aspectos del servicio, tales como creación de empresas, asignación de rutas, control de tarifas, y transporte informal.

3. PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO

3.1 TIPO DE INVESTIGACION

El tipo de Investigación que se empleará es el experimental correlacional¹⁸, porque la investigación es un tema que no se ha desarrollado dentro de la región, se analizarán las variables del mercado laboral dentro del subsector transporte para poder mejorar la herramienta de obtener la información y las variables deliberadamente y correlacional porque se hará un análisis de las relaciones entre las características de los conductores en el empleo informal y formal simultáneamente. Se tendrá en cuenta un marco referencial de tiempo actual, ya que la información que se va a obtener es de corte transversal, es decir, se establecerá a partir de encuestas, porque no existen datos históricos correspondientes a la presente investigación.

3.2 TIPO DE ESTUDIO

El tipo de estudio empleado será el analítico dado que en el proyecto se trata de iniciar el proceso de conocimiento a través de la identificación de variables que influyen sobre los salarios de los conductores, tratando de establecer causa-efecto entre los mismos para dar una explicación a la realidad que atraviesa los salarios y nivel de empleo en el subsector transporte, de manera formal e informal.

Además se utilizara la ayuda de un método exploratorio¹⁹ ya que se afectara generalmente cuando el objetivo es examinar un tema de investigación poco desarrollado y estudiado: sirve para aumentar el grado de familiaridad con fenómenos y temas relativamente conocidos como la informalidad y para obtener la información sobre la posibilidad de llevar a cabo la investigación más completa.

3.3. POBLACIÓN

La población de la presente investigación son los conductores del transporte público urbano formal e informal, será entonces los conductores de los buses, de taxis y de mototaxi. El análisis del empleo formal e informal, en el servicio del transporte, desde el punto de vista metodológico es complicado debido a la

¹⁸ SALKIND, J. Neil. Métodos de Investigación. Pearson Educación 1998. Pág. 12.

¹⁹ Agreda esperanza, metodología de la investigación; tercer semestre de economía; 2005; universidad de Nariño.

determinación de la población informal y la variabilidad de los vehículos para los choferes, la población se dará de la siguiente manera: la empresa de buses “Ciudad sorpresa” tiene un conductor por bus, las empresas de taxis no registran los conductores solo los vehículos pero entonces debido a problemas de obtener la población, entonces se tomará todos los taxis como población y se asume en cuenta que cada taxi tiene un solo conductor, los mototaxis también se tomaran con un solo conductor. Por eso se realizará en Tres partes:

La primera de ellas constituye en recolectar información de la población de las empresas de buses que se encuentran registradas en la Secretaria de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Pasto. Desde el año 2007 las empresas de buses decidieron conformar una sola llamada “Ciudad Sorpresa” de la cual cada empresa tiene un porcentaje de participación equivalente a 25%, por lo cual la muestra de las empresas de buses se tomara individualmente de acuerdo a su porcentaje de participación y luego se las tomara de acuerdo a su número de buses registrados ya que a pesar de que tienen el mismo valor porcentual dentro de la empresa general no todas tienen el mismo número de buses, y por lo tanto se tomara con la cantidad de buses de cada empresa. Los conductores representan la misma cantidad de buses ya que esta empresa solo tiene un conductor por bus o ruta y el horario de trabajo es de lunes a domingo no tienen día de descanso pero si solicitud de permiso, existen una cantidad de empleados no fijos que los remplazan en caso de extrema urgencia. De esta manera se obtendrá la muestra.

La segunda parte es las empresas de taxis, cada una posee un registro de vehículos que están a su cargo, y se tomara su importancia porcentual para la respectiva muestra. Para este tipo de población es muy difícil calcular la cantidad de conductores por lo tanto se tomara el supuesto de que también tienen un conductor por cada taxi y a la muestra respectiva verificar si solo se emplea a una sola persona o mas conductores. Estas dos poblaciones conforman el sector formal del transporte y por la tanto parte de la oferta de transporte formal, en la ciudad de Pasto.

La Tercera población es del sector informal, la cual es muy difícil de calcular con exactitud, pero se toma como referencia un solo conductor por motocicleta de acuerdo al registro de la ciudad de pasto en la actualidad existen dos asociaciones de mototaxistas, entonces la población será el registro de todos los conductores con sus respectivas motos que se declaran mototaxistas en ejercicio.

3.4. MUESTRA

La Muestra se obtendrá por medio de un “Muestreo estratificado proporcional” ya que la población de estudio está dividida en empresas cada una con determinada cantidad de vehículos.

Sector formal:

- **Empresas de buses:** Conformado por 4 empresas:

Tabla 10.

No. De buses y busetas. Pasto 2009

Empresa	No. De buses y busetas	% De buses y busetas
Empresa transportadora Autobuses del sur.	89	18,78%
Transporte Ejecutivo S.A.	80	16,88%
Cootranur Ltda.	136	28,69%
Cooperativa Americana de transportes.	169	35,65%
Total	474	100%

Fuente: esta investigación

De cada población se tomara una muestra por medio de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 N.P.Q}{(N-1)E^2 + Z^2 P.Q}$$

Donde: P=Q=50%=0.50

P.Q=0.25=1/4

N= número total de la población

n= muestra

P.Q=0.25

E= margen de error

Z= nivel de confianza

N= 474

P.Q=0.25

E= 0.08

Z=1.96

$$n = \frac{(1.96)^2 \cdot (474) \cdot (0.25)}{(474-1) (0.08)^2 + (1.96)^2 \cdot (0.25)} = 114,161$$

- **Empresas de taxis:** conformado por 7 empresas:

Tabla 11.

No. De taxis (Vehículos). Pasto 2009

Empresa	No. De taxis	% de taxis
Flota Guitarra S.A.	55	1,81%
Auto Pasto S.A.	170	5,59%
Flota Galeras S.A.	596	19,61%
Expreso Juambú S.A.	913	30,05%
Coonartax	458	15,07%
Empresa Galena de transportes S.A.	520	17,11%
Cooperativa Tax Lujo Ltda.	326	10,73%
Total	3.038	100%

Fuente: esta investigación

De cada población se tomara una muestra por medio de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 N.P.Q}{(N-1)E^2 + Z^2 P.Q}$$

Donde: P=Q=50%=0.50

P.Q=0.25=1/4

N= número total de la población

n= muestra

P.Q=0.25

E= margen de error

Z= nivel de confianza

N= 3038

P.Q=0.25

E= 0.08

Z=1.96

$$n = \frac{(1.96)^2 \cdot (3038) \cdot (0.25)}{(3038-1) (0.08)^2 + (1.96)^2 \cdot (0.25)} = 143,044$$

Sector Informal:

No. de motos registradas en las dos asociaciones de mototaxistas en Pasto: 380

De cada población se tomara una muestra por medio de la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 N.P.Q}{(N-1)E^2 + Z^2 P.Q}$$

Donde: P=Q=50%=0.50

P.Q=0.25=1/4

N= número total de la población

n= muestra

P.Q=0.25

E= margen de error

Z= nivel de confianza

N= 380

P.Q=0.25

E= 0.08

Z=1.96

$$n = \frac{(1.96)^2 \cdot (380) \cdot (0.25)}{(380-1) (0.08)^2 + (1.96)^2 \cdot (0.25)} = 107,783$$

MUESTRA TOTAL:

• Buses	114
• Taxis	143
• Motos	108
TOTAL:	365

Se utiliza la normal estandarizada ya que el nivel de confianza que presenta es más amplio y más adecuado para la presente investigación dado un margen de error del 0.08% lo cual se considera mejor para un estudio que es de tipo exploratorio y se utiliza esta distribución ya que el parámetro es desconocido²⁰

²⁰ Estadísticamente se acepta que buena parte de las variables aleatorias tienen una distribución de frecuencias de forma acampanada, entonces siguen una Distribución de Probabilidad Normal. Econometría de Gujarati, página 76, se expresa: "La experiencia ha demostrado que la distribución normal es un modelo razonablemente bueno de una variable aleatoria cuyos valores dependen de una serie de factores y, cada factor ejerce una influencia, positiva o negativa, relativamente pequeña."

3.5. DISEÑOS DE PROCEDIMIENTOS Y MÉTODOS

Se realizará un muestra de cada sector Informal y formal se aplicará encuestas a la muestra de cada sector y después se realizará entrevistas a cada gerente empresa transportadora pública urbana en la medida de disponibilidad, se entrevistará a altos mandos como la Secretaría de Tránsito y Transporte. Esto se realizará con el fin de tener opinión por parte de todos los sectores estudiados en esta investigación y llegar a las conclusiones más acertadas. Las entrevistas se desarrollan según la disponibilidad de tiempo de la investigación.

3.6. TÉCNICA DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Una vez realizado el diseño de procedimientos y métodos, la investigación contará con toda la información pertinente para hacer los respectivos análisis, apoyados con la elaboración de cuadros, tablas, imágenes, gráficos y como principal herramienta los gráficos. El procesamiento de datos se realizará de la siguiente manera:

- Para la tabulación y análisis de datos recolectados mediante las encuestas se utilizará el programa EXCEL.

4. CONDICIONES DE EMPLEO DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL AÑO 2010.

4.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL

El desarrollo del presente objetivo, se pretende calificar la calidad y las condiciones de empleo actuales de los conductores del transporte público formal e informal en la ciudad Pasto. Asimismo, se dan a conocer las funciones que están obligados a desempeñar, la forma en que los empleados formales deben cumplir y hacer cumplir sus derechos y deberes establecidos en el contrato laboral, y se identifican las diferencias existentes respecto a empleados informales.

“Todas las personas necesitan trabajar, ya que el empleo principalmente representa la oportunidad de que las personas desarrollen sus potencialidades y fundamenten su autoestima; así como se permite la satisfacción de necesidades básicas del mismo y de sus familias”²¹.

La mayor parte de la población busca un empleo con un salario que le satisfaga, pero el mercado laboral es complejo, dentro del mismo convergen múltiples intereses, de diversos agente económicos, razón por la cual, es interesante analizar el porqué de los requerimientos que este mercado demanda, tales como un nivel educativo alto, una edad adecuada y una experiencia específica, entre otros elementos importantes, dependiendo del empleo que se demande.

La situación laboral de algunas personas que carecen de los requerimientos necesarios para un empleo de calidad, implica salarios que en muchos casos no satisfacen sus necesidades, ni las de sus familias y que en numerosas ocasiones no le garantizan el acceso a condiciones de bienestar estables e incluso mínimas.

Es por ello, que se hace necesario la intervención del Estado de cada país, en pro de la defensa de los derechos del trabajo, donde el empleador sea inducido a cumplir unas normas para que los empleos que se ofrezcan sean dignos y con una justa remuneración, donde se de cumplimiento a todas las exigencias de la ley generando como resultado final un empleo de calidad.

Los derechos laborales se han convertido en un excelente indicador de la calidad de empleo de las personas, además de acrecentar la civilización y cultura en las mismas.

²¹ Definición de Naturaleza de la persona. www.rincondelvago.com

Se debe tener en cuenta, que el Estado trata de garantizar las condiciones mínimas de calidad en el empleo, pero ello no implica que dichas condiciones sean dignas o justas para todos. No obstante, el salario mínimo básico es un buen referente, que señala el menor el salario con el que una persona puede satisfacer las necesidades más importantes.

Existen variadas teorías y definiciones acerca de la calidad del empleo, y todas ellas coinciden principalmente en que las mujeres y los hombres tienen los mismos derechos laborales, e incluyen legislaciones como: “pago de un salario mínimo, la afiliación a la seguridad social en salud, pensiones y riesgos profesionales, las vacaciones pagadas, el pago de la prima de servicios, de las cesantías y de los intereses a las cesantías, la protección de los derechos derivados de la maternidad, la protección de la salud en los lugares de trabajo, la protección especial de la estabilidad laboral de ciertas categorías de trabajadores en condición de minusvalía, la prohibición del trabajo infantil, de la discriminación en el trabajo y del trabajo forzoso, la dotación y el subsidio de transporte, el pago de indemnizaciones por despido injusto y el derecho a constituir sindicatos y a negociar efectivamente las condiciones de trabajo y de empleo”²².

4.2. LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO

Para efectos de este estudio, la población está constituida por los conductores del transporte público urbano formal e informal de Pasto, y se establecen diferentes tipos de conductores tal como se muestra en la grafica 19.

Así, los conductores del sector formal que representan 70,41% de la población del estudio se desagregan de la siguiente manera:

- Conductores de buses con el 31,23% de participación.
- Conductores de taxi con el 39,18% de participación. Ellos a su vez, se dividen en:
 - ✓ Choferes con una participación del 32,88%
 - ✓ Dueños y conductores de taxi que NO CONTRATAN (NC) choferes representando 3,01%
 - ✓ Dueños y conductores de taxi que SI CONTRATAN (SC) choferes con 3,29%.

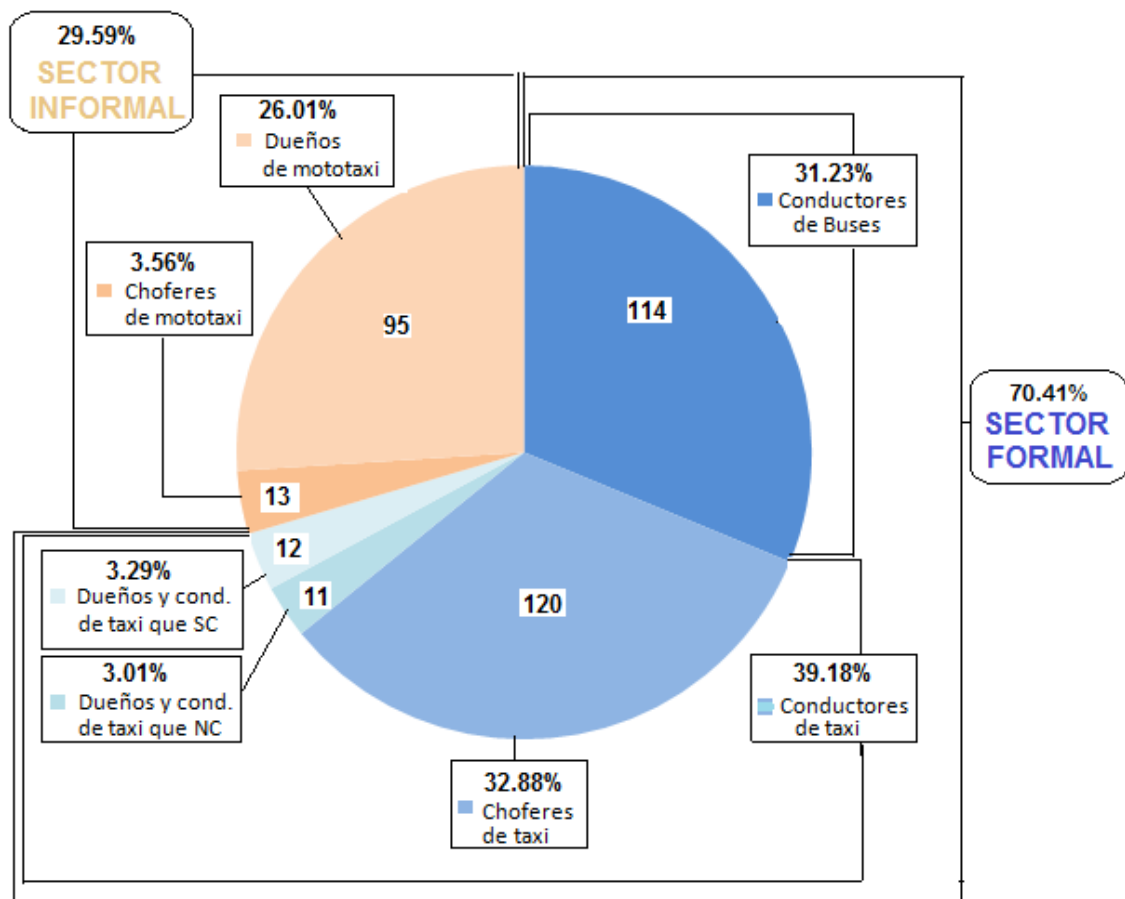
²² Definición de calidad de Empleo. Principales indicadores para Colombia. www.Monografias.com.

Por su parte, los conductores del sector Informal representan el 29,59% de la población total a estudiar, y se dividen en:

- Choferes de mototaxi con el 3,56% de representación
- Dueños y conductores de mototaxi representando con el 26,01%.

Gráfica 19.

INDICADOR DE PORCENTAJES Y PERSONAS ENCUESTADAS EN EL SECTOR FORMAL E INFORMAL



Fuente: Este Estudio

La totalidad de la población se convierte en la suma de todos los porcentajes de los grupos de conductores. Y se aplicará la misma división para el análisis presentado posteriormente.

Para un fácil manejo de términos dentro del análisis, se asume que los dueños y conductores de taxi que no contratan choferes y que si contratan choferes se simplifica de la siguiente manera: Dueños y conductores que NC y dueños y conductores que SC; La misma situación se presentara con el término de Salario promedio mensual, de la siguiente manera: SPM

4.3. VARIABLES BÁSICAS DE CALIDAD DE EMPLEO

Para el desarrollo de la presente investigación y especialmente de este objetivo, se ha tomado como referente el estudio sobre la calidad de empleo en Colombia de Stefano Farné²³, quien realiza un exhaustivo análisis dentro del mercado laboral colombiano, para determinar la calidad de empleo en cada uno de los sectores económicos. Este autor ejecuta este proceso a través de un índice sintético basado en los derechos del trabajo en Colombia fundamentado en cuatro variables básicas o parámetros.

- El Salario
- La modalidad contractual
- El horario de trabajo
- El pago de Seguridad social y pensión

El modelo establecido por Farné, permite a través de estos ejes fundamentales, calcular la calidad del empleo.

En este estudio, se realizará el análisis al subsector transporte público urbano de Pasto, el cual se encuentra dividido en dos sectores: el primero corresponde a los conductores del sector formal (Buses y Taxis) y el segundo al sector informal (Mototaxi).

A continuación se pone en consideración cada una de las variables utilizadas por Farné, para cada tipo de conductor y posterior a ello, se procederá a la calificación con el fin de comparar el resultado horizontal y vertical con los cuales se puede definir la calidad de empleo de cada grupo en ambos sectores.

Primera Variable:

4.3.1. Salario. La existencia de un nivel de salario o ingreso dado, puede determinar la calidad de vida de una familia o individuo, así como también la

²³ FARNÉ, Stefano. Realizo el Estudio sobre la calidad del empleo en Colombia, Lima, OIT / Oficina Subregional para los Países Andinos, 2003. Director de Observatorio del Mercado de Trabajo y la Seguridad Social en la Universidad Externado de Colombia,

productividad de una empresa. Los salarios sirven además como motor para la futura inversión y crecimiento ya que, aparte de servir para mejorar las condiciones de vida, pueden ser utilizados en alguna proporción para mantener y acrecentar la dinámica productiva.

Se establecen tres tipos de estratos salariales, presentados por Farné, en sus diferentes estudios laborales como indicadores promedio de la estabilidad económica de los trabajadores convirtiendo al estrato 1, 2 y 3, en variables calificativas como se calcula posteriormente en la valoración horizontal y vertical. Esta variable corresponde al salario laboral mensual total, que incluye la remuneración monetaria y en especie en el empleo desempeñado por los individuos. Está estratificado según el número de veces que el monto de dicho salario contiene el valor del salario mínimo legal vigente (SMLV en Colombia para el año 2010: \$515.000).

Hay tres estratos según el ejercicio:

- ✓ Estrato 1: Menos de 1.5 veces el SMLV.(Menos de \$772.500 mensuales)
- ✓ Estrato 2: Entre 1.5 y 3 SMLV. (Entre \$772.500 y \$1.545.000 mensuales)
- ✓ Estrato 3: Más de 3 veces el SMLV.(Más de \$1.545.000 mensuales)
²⁴

4.3.1.1. Salario en el Sector formal:

4.3.1.1.1. Conductores de Buses: el salario mensual de un conductor de bus es un SMLV de \$515.000, ya que los conductores de este tipo de vehículos pertenecen a una empresa formal de transporte público urbano llamada “Ciudad sorpresa”. El salario mensual de un conductor de bus se genera solo por esta actividad y no es inferior a un SMLV mensual.

Ahora bien, dado que ellos trabajan horas extras, dominicales y festivas, tienen el pago correspondiente a esas horas establecidas por la ley laboral, que sumado al salario mensual, se convierte en un salario promedio de \$814.561 mensuales.

De los conductores el 100% son choferes y no son dueños de buses. Según el procedimiento del ejercicio, los conductores de buses se ubican en el Estrato 2:

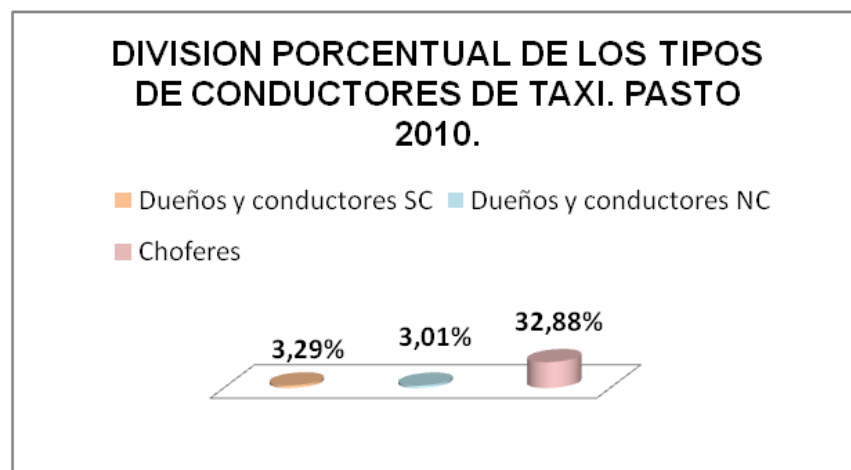
²⁴ Datos ajustados para el año 2010, establecidos en el estudio de Farné.

que corresponde a un valor entre 1.5 y 3 SMLV, que comprende valores entre \$772.500 y \$1.545.000 pesos.

4.3.1.1.2. Conductores de Taxis: a pesar de que los conductores de taxis pertenecen al sector formal, el nivel salarial no es igual todos los meses, ya que ellos no tienen un SMLV o un salario fijo mensual: por el contrario, ellos obtienen un salario diario que siempre constantemente varía. De ahí que su ingreso mensual sea variable.

Esta situación, hace que no se presente un salario fijo mensual y por lo tanto esta no se podría considerar un empleo formal, no obstante, pertenecen a este sector porque el vehículo que conducen está inscrito a una empresa, la cual paga todos sus impuestos al Gobierno y a su vez el vehículo le paga a la empresa un valor mensual por pertenecer a ella, pero queda claro que no obtienen las mismas garantías de un empleado formal en el sentido estricto.

Gráfica 20.



Fuente: Este Estudio

Ahora bien, dentro del grupo de los taxistas, existe el *chofer de taxi*, el cual tiene un salario menor que todos los tipos de conductores formales, ya que tiene que pagar una tarifa diaria al dueño del vehículo. Representan 32,88% del total de conductores de taxi. (Ver grafica 19)

También se encuentra el *dueño de taxi*, que *ejerce como conductor del mismo y no emplea a ninguna persona o no contrata ningún chofer*. Este salario es más alto que el del chofer, ya que este no tiene que pagarle a nadie la tarifa diaria porque él es el dueño del taxi. Representan 3,01% del total de los conductores de taxi. (Ver grafica 19)

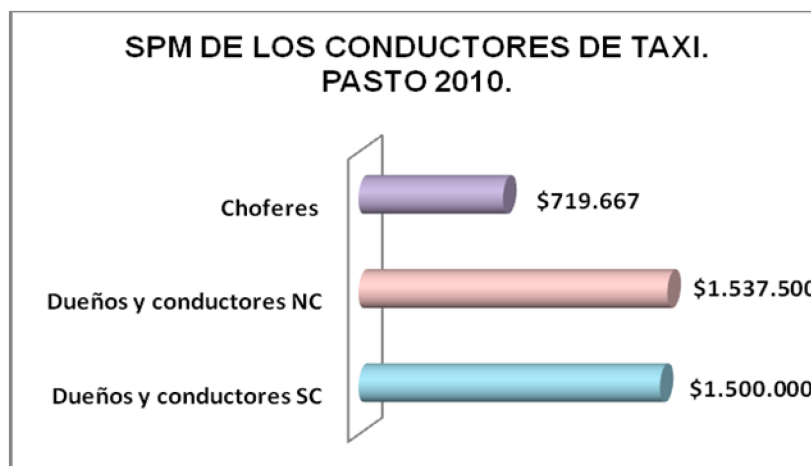
Finalmente esta el *dueño de taxi quien ejerce como conductor, pero al mismo tiempo tiene un empleado a su cargo, o contrata un chofer*, y por ende recibe su salario por conducir y también una tarifa diaria por parte del chofer. En este caso la utilización del vehículo es, en consecuencia más intensiva. Representan 3,29% del total de los conductores de taxi.

En cuanto al nivel salarial, los dueños y conductores del vehículo que NC tienen una diferencia en el salario frente a los que SC, de \$37.500 pesos. Los choferes de taxi, tienen una diferencia de \$817.833 pesos con respecto a un conductor de taxi que sea dueño del vehículo y no contrate choferes y en comparación con los dueños y conductores que SC existen dos diferencias, si solo se analiza con el salario se presenta una diferencia de \$708.333 pesos.

Como puede verse, los dueños y conductores de taxi perciben un salario superior al de los choferes (ver grafico 21), puesto que es totalmente rentable ser el dueño del taxi, sobremanera si se contrata choferes, ya que se obtiene el salario, más el ingreso adicional que representa la tarifa exigida al chofer.

No obstante, si se analiza el salario más el ingreso que reciben este tipo de conductores, debe considerarse también que el vehículo se está trabajando en dos jornadas y su deterioro es más rápido e implica mayores costos que no serán estudiados, puesto que se salen de los parámetros de la investigación. Los dueños y choferes de taxi que no contratan choferes, pueden llegar a obtener el mismo ingreso de \$910.000 pesos, si decidieran contratar chofer para trabajar su vehículo en doble turno y esta decisión la podrían tomar en cualquier momento, pero el salario de los conductores de taxi, se genera en este estudio, sólo por ejercer esta actividad.

Gráfica 21.



Fuente: Este Estudio

Siguiendo con la valoración del ejercicio, los estratos que corresponden a los salarios promedios mensuales de los conductores de taxis son los siguientes:

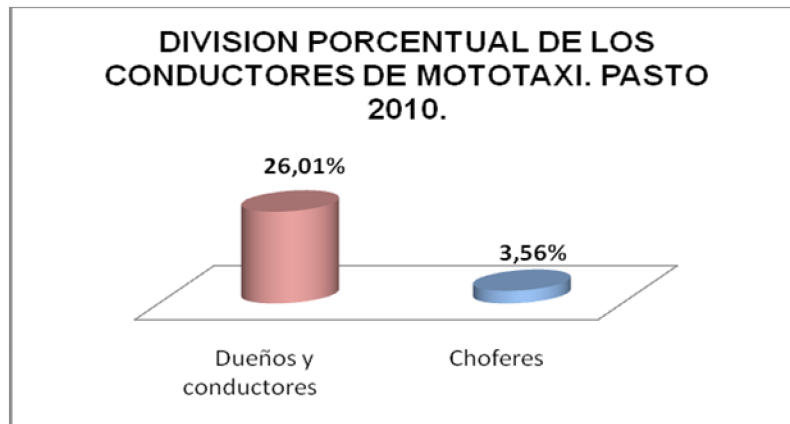
- ✓ Salario promedio mensual de un chofer de taxi: Estrato 1: Menos de 1.5 veces el SMLV (Menos de \$772.500 mensuales).
- ✓ Salario promedio mensual de un dueño conductor de taxi que no contrata choferes: Estrato 2: Entre 1.5 y 3 SMLV. (Entre \$772.500 y \$1.545.000 mensuales).
- ✓ Salario promedio mensual de un dueño conductor de taxi que si contrata choferes: Estrato 2: Entre 1.5 y 3 SMLV. (Entre \$772.500 y \$1.545.000 mensuales).

4.3.1.2. Salario en el Sector informal:

4.3.1.2.1. Conductores de mototaxi: los mototaxistas son denominados así por conducir una moto que presta el servicio de transporte público urbano y pertenecen al sector informal del transporte, ya que el ejercicio de esta actividad no está permitido o autorizado por la secretaría de tránsito y transporte.

Según la taxonomía de Schneider (ver tabla 2), esta actividad pertenece al sector informal porque es una actividad ilícita (en Pasto), con transacción monetaria. Con el tiempo este servicio se ha convertido en algo común a pesar de su restricción, las personas de Pasto lo utilizan constantemente por su economía y su servicio de puerta a puerta. Los mototaxistas por pertenecer al sector informal no se rigen a ninguna ley y por lo tanto sus salarios no son fijos ni mensuales, son diarios y no son iguales mes a mes, además se debe tener en cuenta que a pesar del servicio ellos tienen frecuente persecución por parte de los policías y esto restringe sus carreras y por lo tanto su nivel salarial.

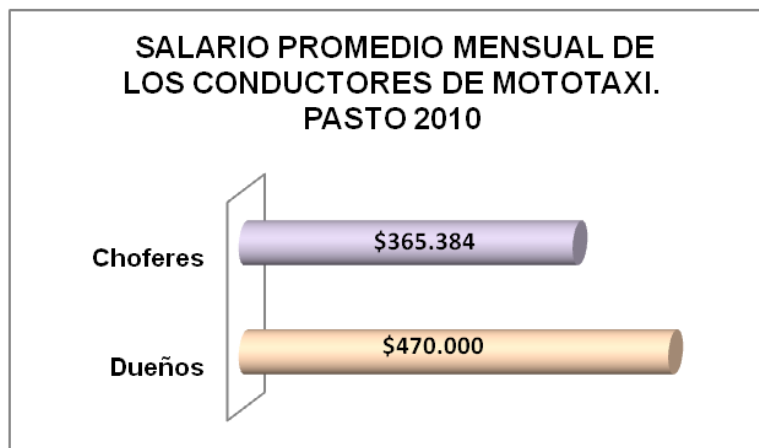
Gráfica 22.



Fuente: Este Estudio

El salario promedio mensual de los mototaxistas, se presenta en dos casos: el primero es el salario promedio mensual de un chofer y el segundo es el salario promedio mensual del dueño y conductor de mototaxi que ejerce y no emplea a ninguna persona. Para la presente investigación como lo ilustra la grafica f, el 29.59% son conductores de mototaxi, de los cuales un 3.56% son choferes de y un 26.01% son dueños y conductores.

Gráfica 23.



Fuente: Este Estudio

Al igual que en el caso de los taxis, indudablemente ser dueño y conductor de cualquier tipo de vehículo (taxi y moto) genera mayor rentabilidad, sin embargo el ser chofer de mototaxi, también genera una rentabilidad, menor que la de un dueño y conductor de mototaxi y la diferencia entre estas dos rentabilidades es de \$104.616 pesos mensuales, pero aún así es mejor que estar desempleado.

Para el año 2010 el salario de los conductores de mototaxi ni siquiera alcanza el SMLV, debido a las restricciones que se les impuso en este como política para impedir su funcionamiento, sin embargo las personas siguen utilizando este servicio.

De acuerdo con Ferné, los estratos a los que corresponden los salarios promedios mensuales de los conductores de mototaxi son los siguientes:

- ✓ Salario promedio mensual de un chofer de mototaxi: Estrato 1: Menos de 1.5 veces el SMLV (Menos de \$772.500 mensuales).
- ✓ Salario promedio mensual de un dueño conductor de mototaxi que no contrata choferes: Estrato 1: Menos de 1.5 veces el SMLV (Menos de \$772.500 mensuales).

Segunda Variable:

4.3.2 La modalidad contractual:

Una de las inquietudes que surge cuando una persona va a ser vinculada a un empleo, es el tipo de contrato que va a firmar, y qué derechos y obligaciones se generan de este, es necesario saber, que de acuerdo con la ley laboral colombiana, un contrato es un acuerdo entre una persona natural el cuál se obliga a prestar un servicio a otra (natural o jurídica) bajo continua supervisión, cumpliendo órdenes e instrucciones y recibiendo por su labor, una remuneración.

Los contratos más adecuados para la llevar a cabo empleos con todos los derechos en cumplimiento son los escritos, sin embargo se pueden también acordar contratos de tipo verbal bajo el riesgo de que existan problemas legales entre las partes en un futuro.

Los contratos se pueden presentar de tres formas para la valoración:

El contrato puede ser escrito: Para éste tipo de contrato, se requiere un documento donde se especifique toda la relación laboral entre empleador y trabajador siendo en puntuales en la labor a desarrollar, duración, remuneración y demás requisitos que pueden consultarse en el artículo 39 del código sustantivo de trabajo.

- ✓ *La existencia de un contrato laboral escrito a término indefinido:* La característica principal de éste contrato es que no tiene fecha de terminación. Las partes pueden darlo por terminado cuando lo decidan ya sea de manera unilateral, o por falta grave al reglamento o normas internas de la Empresa, que amerite su cancelación.
- ✓ *La existencia de un contrato laboral escrito a término fijo:* Este tipo de contratos contempla una duración entre mínimo un día y máximo tres años, según acuerden las partes. Es indispensable que el contrato quede por escrito y debe respetar el rango de tiempo establecido por la Ley 50 de 1.990, para la terminación del contrato se recomienda dejar por escrito el preaviso correspondiente de mínimo 30 días. Cuando el periodo de tiempo del contrato es inferior a un (1) año, el periodo de prueba debe ser la quinta parte del tiempo acordado. Debe cumplirse el requisito de preaviso, salvo si la duración es menor a treinta días. Este tipo de contrato puede ser renovado hasta por tres (3) veces y por periodos iguales o superiores al inicial.

Puede presentarse que el contrato sea superior a un (1) año. En este caso debe cumplir las mismas condiciones y para su renovación aplica una prórroga por el mismo tiempo del contrato inicial.

El contrato puede ser verbal:

- ✓ *La ausencia de contrato escrito: que es un acuerdo de palabra entre el empleador y el trabajador donde acuerdan qué actividad se va a desarrollar, el lugar y la remuneración por el trabajo realizado. Éste tipo de contratos, por no ser escritos, se asumen como indefinidos y para darle fin al contrato, la parte interesada debe enviarle a la otra un preaviso no inferior a 30 días calendario informándole la terminación de dicho contrato, la cual debe ir por escrito para efectos de constancia o pruebas ante un proceso judicial, este último paso no es necesario si no lo exigen ninguna de las dos partes.*

4.3.2.1. Modalidad Contractual en el Sector formal:

4.3.2.1.1. Conductores de Buses: este empleo es de carácter formal y tiene cumple los requisitos exigidos por la ley, ya que los conductores de buses pertenecen a la empresa conocida como “Ciudad sorpresa”, la cual maneja todo el sistema de transporte en bus de la ciudad de Pasto. Sus empleados se dividen en cuatro subempresas (Cootranur, Coop. Americana de transporte, Autobuses del sur, Tesa Ltda.), manejan la contratación de su personal, a través de un *contrato escrito laboral a término fijo*, el cual es un documento donde se especifican las obligaciones y derechos del conductor y de la empresa

El tiempo de la duración del contrato para un conductor de bus es de un año y la empresa se rige al cumplimiento estricto de todas las leyes.

4.3.2.1.2. Conductores de Taxis: El caso de los taxistas es contradictorio, ya que pertenecen al sector formal, pero no tiene el mismo trato que un empleado de cualquier empleo formal, porque no presenta ni contrato ni salario fijo. No obstante, dentro del estudio se consideran empleados formales por razones ya mencionadas, aunque con características que no son propias de un empleo formal. La contratación se presenta de tres maneras distintas:

- ✓ **Choferes de taxis:** 100% de los choferes tienen un contrato de tipo verbal, que es la ausencia de contrato escrito o un acuerdo de palabra entre el empleador y el trabajador donde acuerdan qué actividad se va a desarrollar, el lugar y la remuneración por el trabajo realizado. Se asumen como indefinidos y corren el riesgo de presentar cualquier tipo de problema laboral en el futuro si alguna de las dos partes falta a su palabra o algún acuerdo llegado. Las condiciones

generales del contrato es el valor de la tarifa de \$35.000 y generalmente el costo del combustible del taxi es un valor promedio de \$65.000. lo que da como resultado un valor total de \$95.000 pesos diarios.

- ✓ Dueños y conductores de taxis que NC: no tienen ningún tipo de contrato ya que ellos son sus propios jefes y no demandan empleados.
- ✓ Dueños y conductores de taxis que SC: para los dueños y conductores de taxi no hay ningún tipo de contratos ya que ellos son sus propios jefes y con respecto a sus empleados como choferes se realiza un contrato verbal, que tiene la misma connotación que en los casos anteriores.

4.3.2.2. Modalidad Contractual en el Sector Informal:

4.3.2.2.1. Conductores de mototaxi: por pertenecer a un tipo de empleo informal son trabajadores independientes, que no tienen ninguna normatividad, ellos realizan esta actividad por encontrarse desempleados. La contratación varía para los dos tipos de conductores:

- ✓ Choferes de mototaxi: tiene un contrato verbal con los dueños de las motos. Las condiciones del contrato generalmente es entregar \$15.000 pesos de tarifa, entregar el costo del combustible y limpiar la moto que arroja un valor aproximado de \$7.000 pesos, para un total de \$22.000 diarios.
- ✓ Dueños de mototaxi: no tiene ningún tipo de contrato ya que son sus propios jefes.

Tercera Variable

4.3.2. El horario de Trabajo. En Colombia se considera el horario normal de un empleo formal a un periodo de 48 horas semanales²⁵. La jornada laboral es de 8 horas diarias en los seis días de la semana y por regla general estas horas de trabajo se deben trabajar solo durante el día o solo durante la noche, de manera que si se trabaja más de lo establecido, o durante un día domingo o festivo, el empleador debe asumir un recargo por ello.

Los recargos se presentan de la siguiente manera:

- ✓ Hora extra: es aquella hora que se trabaja adicional a las 8 horas diarias, que es la jornada máxima legal. Las horas extras tienen un recargo del 25% sobre la hora ordinaria, entendida esta como el valor de las horas incluidas dentro de

²⁵ Contratación laboral colombiana. www.google.com.

las 8 diarias. Por ejemplo: Si en un día se trabajan 10 horas, entonces se tendrá 2 horas extras, que son la que han superado el límite de las 8 diarias.²⁶

- ✓ Recargo nocturno: se refiere al recargo que se debe pagar sobre la hora ordinaria, por el hecho de laborar en horas nocturnas. El recargo corresponde al 35% sobre la hora ordinaria. Se paga después de las 10 de la noche, y corresponde al hecho de trabajar de noche, puesto que las 8 horas diarias se pueden trabajar o bien de día o bien de noche, pero en este último caso se debe pagar un recargo del 35%.
- ✓ Recargo dominical o festivo: si un trabajador debe laborar un domingo o un festivo, debe reconocérsele un recargo del 75% sobre la hora ordinaria, por el sólo hecho de trabajar en esos días.

Se realiza es cálculo de horas y valores de días trabajados de todos los conductores que conforman el subsector transporte formal e informal con las siguientes consideraciones promedio:

Se pagan tomando el SMLV del año 2010: \$515.000 pesos mensuales.

Horas: (con excepción del sector informal)

Una hora laboral ordinaria cuesta: \$ 2.476 pesos (lunes a sábado)

Una hora extra es el 25% de una hora laboral ordinaria: \$619 pesos

Una hora dominical es 75% de una hora laboral ordinaria: \$1.857 pesos

Una hora de un día festivo es 75% de una hora laboral ordinaria: \$1.857 pesos

Días laborales:

El mes tiene entre 30 y 31 días, pero los días laborales se consideran ante la ley de lunes a sábado, lo que corresponde a:

26 días laborales dentro del mes

4 ó 5 domingos dentro de un mes

20 días festivos en el año 2010

A continuación se evalúa el estado de los conductores a través de sus horas trabajadas, determinando el salario efectivo que es el que realmente obtienen los conductores y se calcula el salario potencial que es el que define por ley debe ser pagado (salario mínimo vigente, mas horas extras, ordinarias, dominicales y festivas). Se supone este salario potencial en los conductores del sector informal para obtener el valor que deberían adquirir si su empleo fuera formal.

²⁶ Ibid. Pag. 12

4.3.3.1. El horario de trabajo en el Sector formal:

4.3.3.1.1. Conductores de Buses: El horario de un conductor de bus, varía entre una o dos horas que es su descanso, dependiendo el día o fin de semana, pero se realizó un promedio entre las horas trabajadas y el resultado fue que un conductor de bus trabaja desde 6:00 am a 8:00 pm, lo que significa que trabaja son *14 horas* diarias, aunque hay que tener en cuenta que descansan una o dos horas al día. Entonces faltaría contabilizar 6 horas diarias que trabajan de más, los conductores y estas son pagadas como horas extras ya se realizan dentro del horario que corresponde a este tipo de recargo:

Tabla 12.

Pago promedio de horas extras, dominicales y festivos de los conductores de bus.

<i>Horas extras</i>	<i>Valor diario</i>	<i>Valor mensual</i>
6 horas	\$619 x 6 horas= \$3,714	\$3,714 x 26 días =\$ 96.564
<i>Dominicales</i>	<i>Valor diario dominical</i>	<i>Valor mensual dominical</i>
4 domingos x 14 horas = 56 horas	\$1.857 x 14 horas = \$25.998	\$25.998 x 4 domingos = \$103.992
<i>Festivos</i>	<i>Valor diario Festivo</i>	<i>Valor anual festivos</i>
20 festivos x 14 horas = 280horas	\$1.857 x 14 horas = \$25.998	\$25.998 x 20 festivos = \$519.960

Fuente: Este Estudio

Si un conductor de bus gana mensual un SMLV más horas extras más dominicales y festivos, estos últimos se dividirán entre los doce meses para tener un valor promedio de cada mes. De manera que aunque no todos los meses tienen festivos iguales se realiza un promedio de ellos y de cualquier forma este proceso no altera el valor del salario anual, para este caso: $\$519.960/12= \43.330 pesos.

Estará ganando así en el mes:

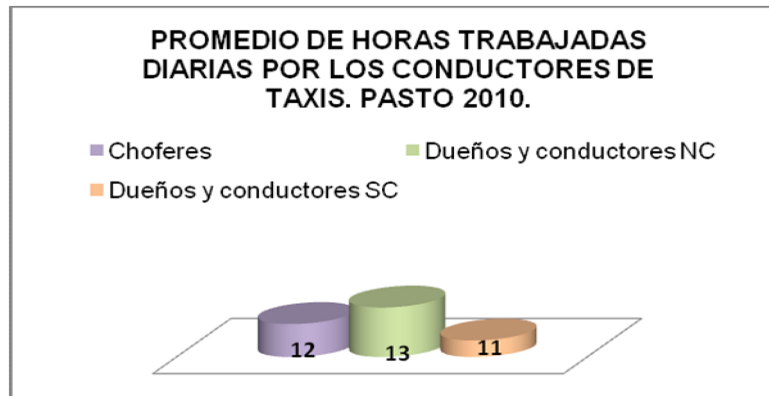
$515.000(\text{SMLV})+96.564(\text{HE})+103.992(\text{D})+\$43.330(\text{F}) = \text{Salario Potencial: } \758.886 pesos mensuales

Este valor de salario (\$758.886), varia con el valor promedio del salario, que los conductores de buses respondieron en la encuesta realizada por la presente investigación (Salario efectivo: \$814.561), con una diferencia de \$55.567 pesos

mensuales, esto se debe a que cada conductor de bus trabaja las horas extras establecidas por la empresa dependiendo la condición de tiempo de cada conductor.

4.3.3.1.2. Conductores de Taxis:

Gráfica 24.



Fuente: Este Estudio

El tiempo que los tres tipos de conductores trabajan sobrepasa las ocho horas que se deberían trabajar diariamente y en este tipo de empleo, no se cuenta con el pago de las horas extras, dominicales y festivos, sin embargo ellos tienen un salario aproximado incluso en dos de los casos, mayor que un conductor de bus, por eso se realiza el cálculo con el salario que les corresponde considerando el valor de las horas extras dominicales y festivas legales trabajadas, para analizar el salario con respecto a los otros sectores del transporte:

Choferes de taxi: trabajan un promedio de 12 horas diarias, desde las 6:00 am hasta las 6:00pm, entonces de acuerdo a la ley trabajan 4 horas extras, no tienen pago de las horas extras porque su contrato es verbal y debido a esto no tienen cumplimiento de las leyes del estado, así que la ganancia para ellos son las carreras que realicen, por encima del valor de la tarifa y de la gasolina. El salario promedio de los taxistas es de \$719.667 pesos mensuales, descontados los costos mencionados.

Los choferes de taxi trabajan 26 días al mes incluyendo los domingos, ya que descansan un día a la semana, día que corresponde al día pico y placa. Para adecuarlo al pago la ley laboral se resta el SMLV del salario promedio mensual así: $\$719.667 - \$515.000 = \$204.667$, este cálculo con el fin de que el SMLV que se supone ganan los choferes se divida entre las 8 horas trabajadas ordinarias con los 26 días trabajados en el mes descontando los domingos y festivos y

suponiendo que también reciben el pago del día de descanso (día de pico y placa).

Ahora, se supone que sobran \$204.667 que es el valor que reemplazaría el pago de horas extras, dominicales y festivos, veamos si resulta el mismo valor o hay diferencia:

Tabla 13.

Pago promedio de horas extras, dominicales y festivos de los conductores de taxi (choferes)

<i>Horas extras</i>	<i>Valor diario</i>	<i>Valor mensual</i>
4 horas	\$619 x 4 horas= \$2.476	\$2.476 x 26 días =\$64.367
<i>Dominicales</i>	<i>Valor diario dominical</i>	<i>Valor mensual dominical</i>
4 domingos x 12 horas = 48 horas	\$1.857 x 12 horas = \$22.284	\$22.284 x 4 domingos = \$89.136
<i>Festivos</i>	<i>Valor diario Festivo</i>	<i>Valor anual festivos</i>
20 festivos x 12 horas = 240horas	\$1.857 x 12 horas = \$22.284	\$22.284 x 20 festivos = \$445.680

Fuente: Este Estudio

Si se supone que un chofer gana mensual un SMLV mas horas extras, mas dominicales y festivos, estos últimos se dividirán entre los doce meses para tener un valor promedio de cada mes, aunque no todos los meses tienen festivos iguales se realiza este promedio para tener en cuenta el valor de festivos por igual, de cualquier forma no altera el valor del salario anual para este caso. \$445.680/12= \$37.140 pesos.

Si el sobrante es de \$204.667 y el valor de las horas extras, dominicales y festivos es de \$190.643, por lo que un chofer de taxi está ganando \$14.024 adicionales cada mes, que si se le estuviera pagando de acuerdo a las leyes laborales.

Un chofer de taxi gana así en el mes:

515.000(SMLV)+64.367(HE)+89.136(D)+\$37.140(F)= Salario potencial: \$705.643 pesos mensuales

El salario efectivo es: \$ 7719.667 pesos, se aumenta en promedio por las mayores carreras que se pueden presentar.

Dueños Conductores de taxis que no contratan choferes: trabajan un promedio de 13 horas diarias, de 6:00 am hasta 7:00 pm, por lo que laboran 5 horas extras.

Estos no tiene jefes ni empleados, por lo tanto, todas las carreras son ganancia menos los costos de combustible del taxi, valor que ya esta descontado de su salario. El salario efectivo es de : \$1.537.500 y trabajan 26 días al mes incluyendo los domingos, esto debido a que descansan un día a la semana, correspondiente al día de día pico y placa.

Para adecuarlo al pago la ley laboral se hace el mismo procedimiento que se realizó con los choferes, se resta el SMLV del salario promedio mensual así: $\$1.537.500 - \$515.000 = \$1.022.500$, este cálculo con el fin de que el SMLV que se supone ganan los dueños y conductores de taxi que no contratan choferes se divida entre las 8 horas trabajadas ordinarias con los 26 días trabajados en el mes descontando los domingos y festivos y suponiendo que también reciben el pago del día de descanso (día de pico y placa),.

Ahora se supone que sobran \$1.022.500 que es el valor que remplazaría el pago de horas extras, dominicales y festivos, veamos si se da el mismo valor o hay diferencia:

Tabla 14.

Pago promedio de horas extras, dominicales y festivos de los conductores de taxis (*Dueños Conductores de taxi que no contratan choferes*)

<i>Horas extras</i>	<i>Valor diario</i>	<i>Valor mensual</i>
5 horas	\$619 x 5 horas= \$3.095	\$3.095 x 26 días =\$80.470
<i>Dominicales</i>	<i>Valor diario dominical</i>	<i>Valor mensual dominical</i>
4 domingos x 13 horas = 52 horas	\$1.857 x 13 horas = \$24.141	\$24.141 x 4 domingos = \$96.564
<i>Festivos</i>	<i>Valor diario Festivo</i>	<i>Valor anual festivos</i>
20 festivos x 13 horas = 260horas	\$1.857 x 13 horas = \$24.141	\$24.141 x 20 festivos = \$482.820

Fuente: Este Estudio

Si se supone que un dueño conductor de taxi que no contrata choferes gana mensual un SMLV, mas horas extras, mas dominicales y festivos, estos últimos se dividirán entre los doce meses para tener un valor promedio de cada mes, aunque no todos los meses tienen festivos iguales se realiza este promedio para tener en cuenta el valor de festivos por igual, de cualquier forma no altera el valor del salario anual para este caso. $\$482.820/12= \40.235 pesos.

Si el sobrante es de \$1.022.500 y el valor de las horas extras, dominicales y festivos es de \$217.269, entonces un dueño conductor de taxi que no contrata choferes, está ganando \$ 805.231 pesos adicionales cada mes, que sí se le estuviera pagando bajo las leyes laborales.

Un dueño conductor de taxi que no contrata choferes de taxi gana así en el mes:

$515.000(\text{SMLV})+80.470(\text{HE})+96.564(\text{D})+\$40.235(\text{F})=$ Salario potencial: \$732.269 pesos mensuales.

Dueños Conductores de taxis que si contratan choferes: trabajan un promedio de 11 horas diarias, desde las 6:00 am hasta las 5:00 pm. Entonces, de acuerdo a la ley trabajan 3 horas extras, no tienen pago de las horas extras porque ellos mismos son sus jefes y sus empleados tienen contrato verbal, así que la ganancia para ellos son las carreras que hagan durante el horario de trabajo descontado ya de su ingreso el valor del costo del combustible del taxi y la tarifa diaria del chofer. Como ya se dijo, los dueños y conductores de taxi que si contratan choferes, tienen un salario por trabajar ellos mismos que es de \$1.500.000 pesos que será su salario efectivo. Trabajan 26 días al mes incluyendo los domingos, dado que descansan un día a la semana que corresponde al día pico y placa. Se resta el SMLV del salario promedio mensual así: $1.500.000 - \$515.000 = \985.000 .

Ahora se supone que sobran \$985.000 que es el valor que reemplazaría el pago de horas extras, dominicales y festivos, veamos si se da el mismo valor o hay diferencia:

Tabla 15.

Pago promedio de horas extras, dominicales y festivos de los conductores de taxis (*Dueños Conductores de taxi que si contratan choferes*)

<i>Horas extras</i>	<i>Valor diario</i>	<i>Valor mensual</i>
3 horas	$\$619 \times 3 \text{ horas} = \1.857	$\$1.857 \times 26 \text{ días} = \48.282
<i>Dominicales</i>	<i>Valor diario dominical</i>	<i>Valor mensual dominical</i>
4 domingos x 11 horas = 44 horas	$\$1.857 \times 11 \text{ horas} = \20.427	$\$20.427 \times 4 \text{ domingos} = \81.708
<i>Festivos</i>	<i>Valor diario Festivo</i>	<i>Valor anual festivos</i>
20 festivos x 11 horas = 220horas	$\$1.857 \times 11 \text{ horas} = \20.427	$\$20.427 \times 20 \text{ festivos} = \408.540

Fuente: Este Estudio

Si se supone que un dueño y conductor de taxi que si contratan choferes gana mensual un SMLV más horas extras más dominicales y festivos, estos últimos se dividirán entre los doce meses para tener un valor promedio de cada mes, aunque no todos los meses tienen festivos iguales se realiza este promedio para tener en cuenta el valor de festivos por igual, de cualquier forma no altera el valor del salario anual para este caso. $\$408.540/12 = \34.045 pesos.

Si el sobrante es de \$985.000 y el valor de las horas extras, dominicales y festivos es de \$164.035, entonces un dueño y conductor de taxi que si contratan choferes está ganando \$820.965 adicional al mes, que si se le estuviera devengando con las leyes laborales.

Un chofer de taxi gana así en el mes:

$515.000(\text{SMLV}) + 48.282(\text{HE}) + 81.708(\text{D}) + \$34.045(\text{F}) =$ salario potencial \$679.035 pesos mensuales.

4.3.3.2. El horario de Trabajo en el Sector informal:

4.3.3.2.1. Conductores de mototaxi:

Gráfica 25.



Fuente: Este Estudio

Los conductores informales del subsector transporte son representados por los mototaxistas, quienes trabajan más de las ocho horas establecidas por la ley, pero este es un sector que no se acopla a ninguna, excepto a las condiciones que se vayan dando día tras día en el mercado informal, el salario en los anteriores años era más alto y ha venido con una gran caída por las persecuciones por parte del tránsito, además de las restricciones de parrillero hombre.

Ellos no tienen pago de horas extras, dominicales y festivos, ni si quiera alcanzan a tener un SMLV mensual, pero prefieren tener cualquier entrada de dinero a nada. Es de lógica que habrá una diferencia negativa en lo que respecta a sus salarios bajo las leyes laborales. Aún así, se procede a realizar el cálculo.

Choferes de mototaxi: trabajan un promedio de 10 horas diarias, desde las 7:00 am hasta las 5:00 pm, entonces de acuerdo a la ley trabajan 2 horas extras, la ganancia para ellos son las carreras que hagan durante el horario de trabajo descontado ya de su salario el costo del combustible de la moto y la tarifa diaria del chofer.

Trabajan 26 días al mes incluyendo los domingos, estos días se dan así porque descansan un día a la semana que corresponde al día pico y placa, para adecuarlo al pago la ley laboral se realiza el mismo procedimiento se resta el SMLV del salario promedio mensual así: $\$365.384 - \$515.000 = -\$149.616$.

Falta dinero para alcanzar el SMLV así que no se pagan horas extras.

Tabla 16.
Pago promedio de horas extras, dominicales y festivos de los conductores de mototaxi (choferes)

Horas extras	Valor diario	Valor mensual
2 horas	$\$619 \times 2 \text{ horas} = \1.238	$\$1.238 \times 26 \text{ días} = \32.188
Dominicales	Valor diario dominical	Valor mensual dominical
4 domingos x 10 horas = 40 horas	$\$1.857 \times 10 \text{ horas} = \18.570	$\$18.570 \times 4 \text{ domingos} = \74.280
Festivos	Valor diario Festivo	Valor anual festivos
20 festivos x 10 horas = 200horas	$\$1.857 \times 10 \text{ horas} = \18.570	$\$18.570 \times 20 \text{ festivos} = \371.400

Fuente: Este Estudio

Los festivos se dividirán entre los doce meses, para tener un valor promedio de cada mes, aunque no todos los meses tienen festivos iguales, se realiza este promedio para tener en cuenta el valor de festivos por igual, de cualquier forma no altera el valor del ingreso anual para este caso. $\$371.400/12 = \30.950 .

Un chofer de mototaxi debería ganar así en el mes:

$515.000(\text{SMLV}) + 32.188(\text{HE}) + 74.280(\text{D}) + \$30.950(\text{F}) = \text{Salario potencial } \652.418
pesos mensuales

El valor real del salario o también el salario efectivo de los choferes moto-taxistas es de \$365.384 como conductores informales, reciben mensualmente un salario bajo, que no alcanza a suplir las necesidades básicas insatisfechas ni la de sus familias, el valor del salario, que deberían tener si fueran un “empleo formal” es de \$652.418 pesos, incluido pago de horas extras, dominicales y festivos. Si se resta hay un faltante de \$287.034 pesos, como son choferes deben entregar tarifa y costo de combustible, pero este valor ya está restado del salario, el valor faltante hace más pobre al moto-taxista porque no lo puede obtener lo que verdaderamente vale su trabajo.

Trabajando 26 días al mes con un día de descanso semanal por el pico y placa, la hora laboral ordinaria (lunes a sábado) calculada solo con las 8 horas legales según su salario informal es de \$1.756 pesos, en comparación con el verdadero valor de una hora laboral ordinaria cuesta: \$ 2.476, la diferencia es de \$720 pesos sin contar con el pago de las horas extras, dominicales y festivos, así que ellos se esfuerzan más horas en trabajar y ganan mucho menos que un empleo formal.

Ser chofer de mototaxi implica trabajar duro, con más tiempo y tener poca remuneración.

Dueños y conductores de mototaxi: el tiempo de trabajo tiene un promedio de 15 horas diarias, en promedio desde las 7:00 am hasta las 10:00 pm, entonces de acuerdo a la ley trabajan 7 horas extras, no tienen pago de las horas extras porque pertenecen al sector informal y tienen no tienen ningún tipo de contrato porque ellos son dueños de la moto, así que la ganancia para ellos son las carreras que hagan todo el horario de trabajo descontado ya de su salario el valor del costo de combustible y limpieza de la moto. Los mototaxistas informales dueños y conductores de las motos trabajan 26 días al mes incluyendo los domingos, estos días se dan así porque descansan un día a la semana que corresponde al día pico y placa, para adecuarlo al pago la ley laboral se realiza el mismo procedimiento se resta el SMLV del salario promedio mensual así: \$470.000- \$515.000 = -\$45.000.

Faltan \$45.000 pesos para alcanzar el SMLV del año 2010, no se realiza pago de horas extras, dominicales y festivos, sin embargo se calcula el valor que deberían ganar los informales choferes de moto-taxistas ante los derechos laborales:

Tabla 17.

Pago promedio de horas extras, dominicales y festivos de los conductores de mototaxi (Dueños y conductores)

Horas extras	Valor diario	Valor mensual
7 horas	\$619 x 7 horas= \$4.333	\$4.333 x 26 días =\$112.658
Dominicales	Valor diario dominical	Valor mensual dominical
4 domingos x 7 horas = 28 horas	\$1.857 x 7 horas = \$12.999	\$12.999 x 4 domingos = \$51.996
Festivos	Valor diario Festivo	Valor anual festivos
20 festivos x 10 horas = 200horas	\$1.857 x 7 horas = \$12.999	\$12.999 x 20 festivos = \$259.980

Fuente: Este Estudio

Los festivos se dividirán entre los doce meses para tener un valor promedio de cada mes, aunque no todos los meses tienen festivos iguales, se realiza este promedio para tener en cuenta el valor aproximado de festivos por igual en el mes, de cualquier forma no altera el valor del salario anual para este caso. $\$259.980/12= \21.665 pesos.

Un Dueño y conductor de mototaxi debería ganar así en el mes:

$515.000(\text{SMLV})+112.658(\text{HE})+51.996(\text{D})+\$21.665(\text{F})=$ Salario potencial: \$701.319 pesos mensuales

El valor del salario de los dueños de mototaxistas, que es el salario efectivo de \$470.000 pesos como conductores informales reciben mensualmente un salario bajo que no alcanza a suplir las necesidades básicas insatisfechas de ellos ni la de sus familias, el valor del salario que deberían tener si el mototaxismo fuera un empleo formal es de \$701.319 pesos, incluido pago de horas extras, dominicales y festivos. Hay un faltante de \$231.319 pesos, valor que necesitan con urgencia estos trabajadores informales para el sostenimiento de sus familias.

A pesar de que los dueños y conductores de las mototaxi ganan más que los choferes de las mismas, los dos tipos de conductores no alcanzan a tener un SMLV para el año 2010, esto los hace formar aún mas parte del sector informal que no los beneficia ya que no es un buen empleo y necesitan ganar más, la situación económica de ellos es difícil por lo tanto prefieren trabajar las horas que lo hacen, para ganar menos de un mínimo ya que con este salario por lo menos pueden sobrevivir es preferible a estar desempleado y vivir en una situación más

precaria todavía, con la esperanza de algún día llegar a ser incorporados al sector formal con mejores beneficios económicos y sociales.

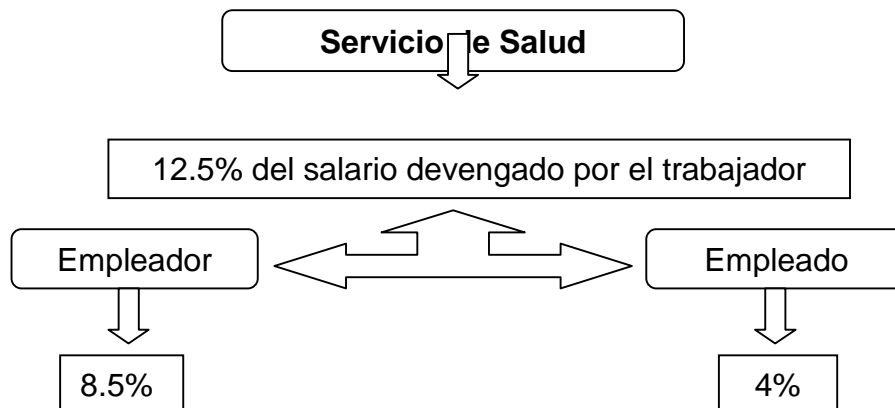
Cuarta Variable

4.3.3. La seguridad social y pensión: se consideró la opción de que el trabajador estuviera afiliado a los sistemas de pensión y salud o a uno sólo de ellos. “La protección que la sociedad proporciona a sus miembros, mediante una serie de medidas públicas, contra las privaciones económicas y sociales que, de no ser así, ocasionarían la desaparición o una fuerte reducción de los salarios por causa de enfermedad, maternidad, accidente de trabajo, o enfermedad laboral, desempleo, invalidez, vejez y muerte; y también la protección en forma de asistencia médica y de ayuda a las familias con hijos”²⁷

✓ **La seguridad social:** se refiere al servicio de salud prestado para personas asalariadas e independientes, en caso de enfermedad.

Las trabajadoras asalariadas se entienden como responsabilidad de una empresa porque reciben un SMLV mensual, además pertenecen al sector formal y están obligadas al tener un contrato de cualquier tipo estar vinculadas al servicio de salud y de pensión. En la actualidad el servicio de salud se paga de acuerdo a una planilla la cual debe diligenciarse de manera obligatoria, especificando los datos del asalariado y la empresa a la cual se encuentra vinculado, ya que esta debe estar al día en pagos de salud, pensión e impuestos parafiscales. En el sector formal el pago de salud se divide entre el empleador y el empleado de la siguiente manera para el año 2010:

Gráfica 26.



Fuente: Este Estudio

²⁷ Definición de Seguridad social y pensión. OIT. "Administración de la seguridad social". 1991.

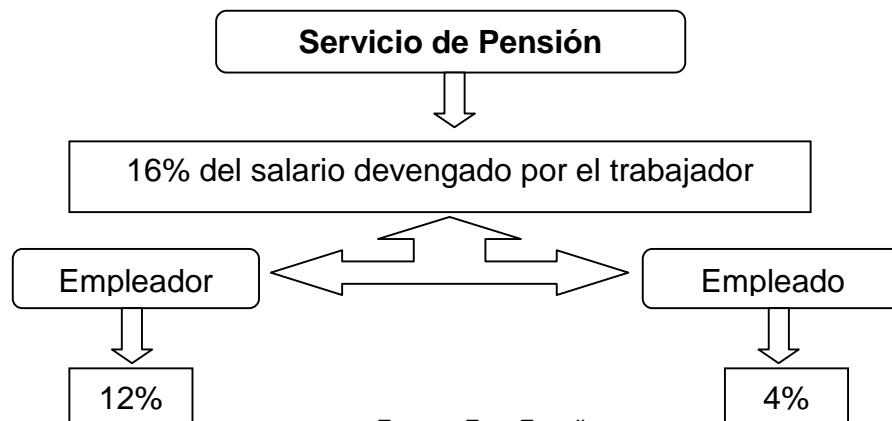
Las personas independientes se entienden como trabajadores por cuenta propia que no dependen de ninguna entidad y pueden ser formales (Profesión independiente) e informales. En el Decreto 3085 de agosto de 2007, el gobierno colombiano flexibiliza el aporte de salud y pensión para los trabajadores independientes, era necesario pagar obligatoriamente el servicio de pensión para tener servicio de salud y viceversa, ahora se puede pagar solo uno de los dos pero con una notificación ante notario de la razón por la cual no se realiza el pago del otro servicio. Sin el decreto las personas independientes pagaban el porcentaje del servicio de salud debido a su salario devengado mensualmente, con el nuevo decreto se da la opción a los trabajadores independientes el pago de \$54.500 pesos y menos dependiendo del valor del salario por los dos servicios, este valor se da con la exigencia de que el trabajador haga una declaración anual que informe sus salarios anuales, esta opción solo se da para las personas que devenguen menos de dos SLMV.

- ✓ **El servicio de Pensión:** Es el pago de un ingreso mensual cuando un hombre o mujer cumple sus años respectivos de trabajo, por respeto a una edad de vejez, hasta el día de su muerte. Se da para dos tipos de trabajadores:

Las trabajadores asalariados como se ha dicho anteriormente, son responsabilidad de una empresa que pertenezca al sector formal y están obligadas al tener un contrato de cualquier tipo estar vinculadas al servicio de salud y de pensión.

El servicio de pensión se paga de la siguiente forma para el año 2010:

Gráfica 27.



Las personas independientes se manejan con el Decreto 3085 de agosto de 2007, donde el gobierno colombiano flexibiliza el aporte de salud y pensión para los trabajadores independientes. Con el pago explicado en el servicio de salud, generalmente los trabajadores independientes tienen la oportunidad de escoger un solo servicio y escogen en un 100% salud ante pensión y muy pocos escogen los dos.

4.3.4.1. La seguridad social y pensión en el Sector formal

4.3.4.1.1. Conductores de Buses. Los conductores de buses trabajan con todas las leyes laborales comenzando por un contrato escrito donde se exigen sus derechos y deberes como trabajador del subsector transporte, por lo tanto 100% de los trabajadores cumplen con el pago de servicio de salud y pensión con los porcentajes debidos, así:

Salario devengado por los conductores de buses en el pago de salud y pensión es de: \$515.000 SMLV 2010.

Tabla 18.

PAGO DE SERVICIO SALUD Y PENSIÓN DE LOS CONDUCTORES DE BUSES			
Servicio de Salud: 12.5%		Servicio de Pensión: 4%	
Empresa 8.5%	Empleado 4%	Empresa 12%	Empleado 4%
\$43.775	\$20.600	\$61.800	\$20.600
Total : \$64.375		Total : \$82.400	

Fuente: Este Estudio

El servicio de salud y pensión cuesta en total \$146.775 pesos para los conductores de bus pero como ellos pertenecen al sector formal con derechos laborales les corresponden el pago de 4% por cada servicio. Por tanto, entre los dos servicios pagan un valor de \$41.200 pesos.

La empresa se encarga de pagar \$105.575 pesos, de ahí que sea importante tener un empleo de tipo formal, ya que se cuenta con el apoyo económico que la empresa les brinda por ley a sus empleados, ya que además de este valor, está obligada a contribuir el pago de dotaciones cada seis meses en lo que corresponde a electrodomésticos, vestido y alimentación.

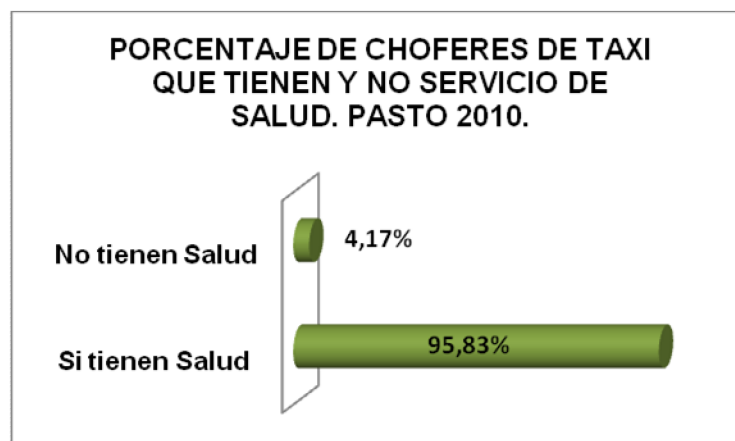
Los conductores de buses cuentan con el servicio de la salud por cualquier eventualidad en caso de enfermedad de él y de su familia, a la vez cuentan con el

servicio de pensión, el cual es importante, aunque las personas en su juventud no se preocupan por su porvenir al alcanzar una edad adulta, tener una vejez tranquila y segura con un ingreso fijo por un esfuerzo ya logrado es sinónimo de bienestar. Para la calificación del presente estudio sobre calidad de empleo es muy alta en este caso en el cual tienen todos los servicios como se establece en la ley de trabajo.

4.3.4.1.2. Conductores de Taxis: todos los conductores de taxi se catalogan como trabajadores sin contrato, por lo tanto el servicio de salud y pensión es escogido por cada uno de ellos. Además muchos pertenecen a estratos 1, 2 y 3, que generalmente los cobija el Sisben por lo tanto no tienen necesidad de pagar un seguro de salud prefieren la ayuda del Gobierno, en el caso de la pensión son pocos los usuarios taxistas que acceden, ya que si una persona tiene Sisben no puede acceder a ningún tipo de servicio de pensión, porque el servicio de salud del Sisben es una ayuda para las personas de escasos recursos.

Choferes de taxi: si se toma a los choferes de taxi como un 100%, el servicio de salud lo tienen el 95.83% de ellos, mientras que un 4.17% no lo tiene, dato preocupante si se tiene en cuenta que es un factor vital para tener una buena calidad de vida propia y de sus familias.

Gráfica 28.



Fuente: Este Estudio

Si el total de los choferes de taxi corresponden 100% de los de los cuales el 84.17% pertenecen al servicio de salud, otorgado por el gobierno como una ayuda a su economía y bienestar social. Por su parte un 11.67%, pertenece a una Eps pero ellos no la pagan, así que se aparecen como beneficiarios lo que significa que otra persona paga salud por ellos y los incluye por ser núcleo familiar.

Ningún chofer de taxi paga salud como cotizante y 4.16% no tiene ningún tipo de salud.

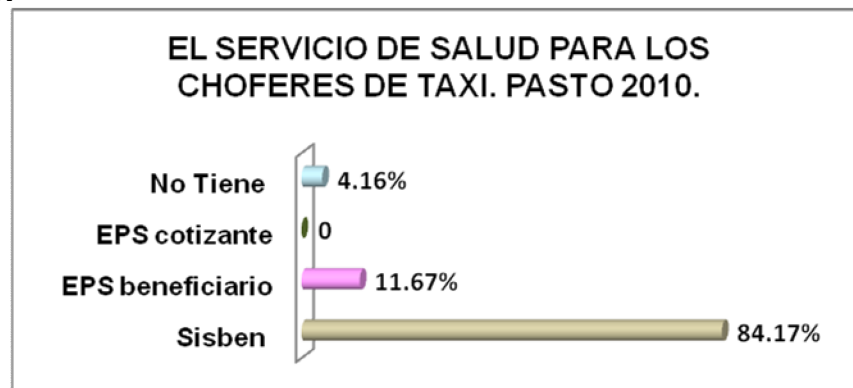
“La Asistencia Social es un mecanismo por medio del cual el Estado busca, por un lado, proteger a los más vulnerables (niños, adultos mayores, personas con discapacidad, etc.), y ofrecerles las condiciones necesarias para un adecuado nivel de consumo de bienes y servicios; y, por otro lado, enfrentar la pobreza, mediante un crecimiento sostenible y equitativo de la sociedad en su conjunto”²⁸

El servicio de salud Sisben es gratuito totalmente para estrato 1, para estrato 2 hay que pagar un valor del bono médico para citas y medicamentos de un valor módico, en tanto que para el estrato 3 hay que pagar un valor de bono más alto.

Es muy grave la situación de las personas que no tiene ningún tipo de salud ya que esta es muy importante debido a cualquier enfermedad o circunstancia médica imprevista.

Existen muchos motivos por los cuales los taxistas no acceden al servicio de salud, pero uno de los principales es porque esperan que el Sisben los cobije y eso conlleva pedir una encuesta a sus casas y ello demora.

Gráfica 29.



Fuente: Este Estudio

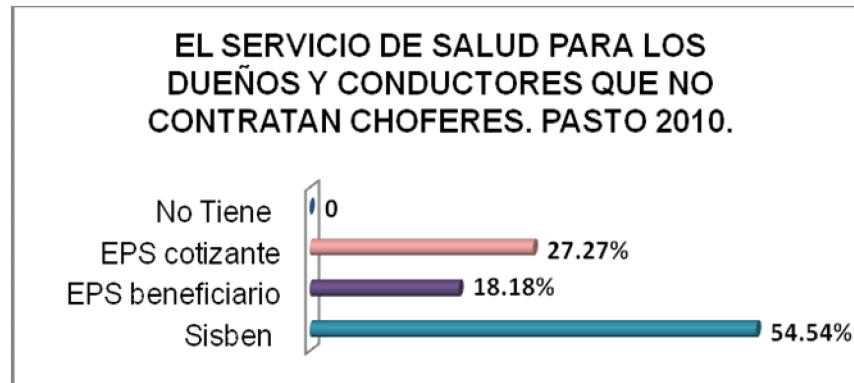
Solo para este caso se nombra la cantidad de conductores sin porcentaje por que se subdividen los grupos de conductores en diferentes casos, 101 Choferes de taxi no pagan salud por el subsidio gubernamental y 14 son beneficiarios, así que algún familiar paga por ellos y 5 no tienen, entonces ningún chofer de taxi se acoge al plan de salud exigido por el Estado como corresponde, ya que ellos pertenecen al sector formal del mercado laboral del subsector transporte.

²⁸ Ministerio de Protección social. Servicio de salud por parte del Estado.

Dueños Conductores de taxi que no contratan choferes: ellos hacen el papel de trabajadores y contratantes al mismo tiempo, el sistema de salud es como cada uno lo requiera ya que no tienen restricciones.

El 100% de los dueños y conductores de taxi que no contratan choferes cuentan con servicio de salud y se presenta de la siguiente manera: 54.55% pertenecen al Sisben, 18.18% están inscritos a una Eps pero como beneficiarios lo que significa que ellos no aportan dinero más que el bono por cada consulta dependiendo el estrato que les otorgue la entidad de salud ya que algún familiar paga el servicio y los incluye, 27.27% son cotizantes de una Eps lo que significa que ellos si aportan el pago correspondiente al servicio de salud. Es muy bueno que ninguna persona carezca de este servicio que es muy necesario para la calidad de vida de los seres humanos.

Gráfica 30.



Fuente: Este Estudio

Dueños Conductores de taxi que si contratan choferes: 100% tienen servicio de salud. De los dueños y conductores de taxi que si contratan choferes un 25% pertenecen al Sisben, 16.67% pertenecen a una Eps como beneficiarios, y un 58.33% como cotizante.

Este tipo de dueños y conductores de taxi pagan más el servicio de Eps porque ellos tiene otras actividades que los obligan al cumplimiento de esta ley o simplemente porque tienen un salario mayor que el de los demás y pueden pagarlo.

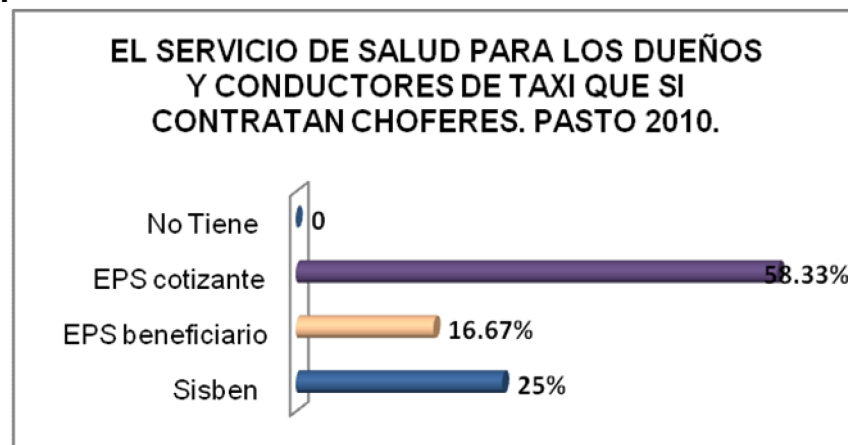
“El Sistema General de Pensiones, tiene como objetivo garantizar a la población, el amparo contra las contingencias derivadas de la vejez, invalidez o muerte,

mediante el reconocimiento de una pensión y prestaciones determinadas en la Ley”²⁹

Este servicio es de menos peso en la actualidad solo es necesario cuando llega la edad adulta, sin embargo hay taxistas que a pesar de no pertenecer a una empresa piensa en su estado de vejez y se preocupa por su pensión futura.

Además si llega a pasar algún caso de muerte prematura le quedaría una ayuda a su cónyuge. El caso que mas desanima a los trabajadores que no pertenecen a una empresa es que hay que cotizar 1000 semanas como mínimo para obtener el pago de una pensión, pero no todos los meses se tiene igual cantidad de dinero.

Gráfica 31.

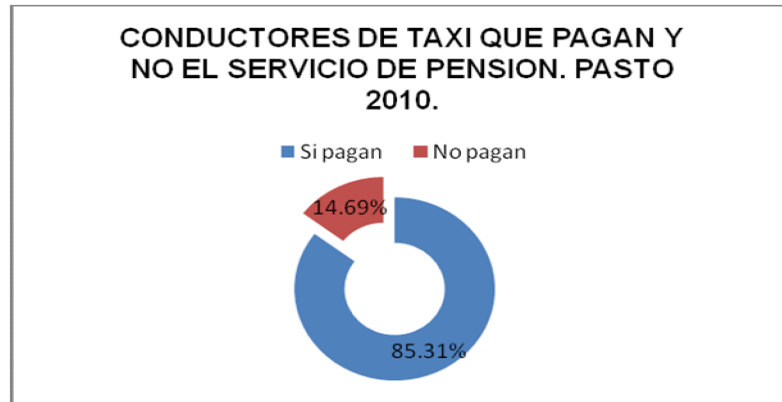


Fuente: Este Estudio

Del total de conductores de taxi, 85.31% no pagan el servicio de pensión y 14.69% si lo pagan. A pesar de pertenecer al sector formal, no cumplen con todo lo que ello implica. El servicio de pensión es muy confuso y cambiante para todos los campos profesionales, razón por la cual, la mayoría de los conductores de taxi no pagan pensión, puesto que existe desinformación y dificultad para entenderlo. El 14.69% que paga pensión también argumenta que el pago es de difícil entendimiento además tienen que tener su valor de pago cumplido y completo para obtener beneficios ya que si no cumplen con las semanas establecidas pierden su derecho al servicio.

²⁹ Ibid. Pag.

Gráfica 32.

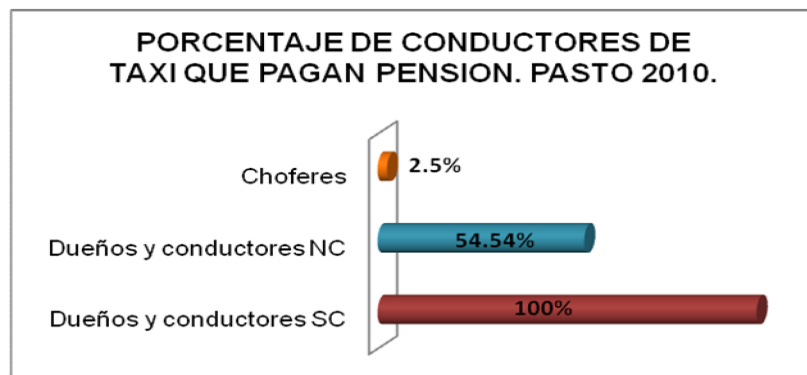


Fuente: Este Estudio

Del total de cada uno de los tipos de conductores de taxi, los dueños y conductores de taxi que si contratan choferes (SC) pagan todos ellos el servicio de pensión, puesto que, tal como se especificó previamente, ellos tienen otras ocupaciones u otra actividad laboral.

En menor capacidad económica están los dueños y conductores de taxi que no contratan choferes (NC) quienes solo 54.54% de su grupo pagan el servicio de pensión, a pesar de ser el primer grupo de conductores que tiene mayor nivel de salario. El 45.46% que no paga pensión, agregan que no tienen recursos para pagar ese tipo de servicio y por último, los choferes quienes tiene menos recursos económicos de los tres tipos de conductores de taxi, sin embargo 2.5% si pagan el servicio de pensión porque piensan que es beneficiosos para su futuro, mientras que 97.5% no pagan este servicio porque dicen que su nivel económico no les alcanza para este tipo de pagos aunque están conscientes que es necesario para el futuro, además hacen especial énfasis en que son personas de bajos recursos y exigen la ayuda de Estado en todos los pagos de salud y pensión.

Gráfica 33.



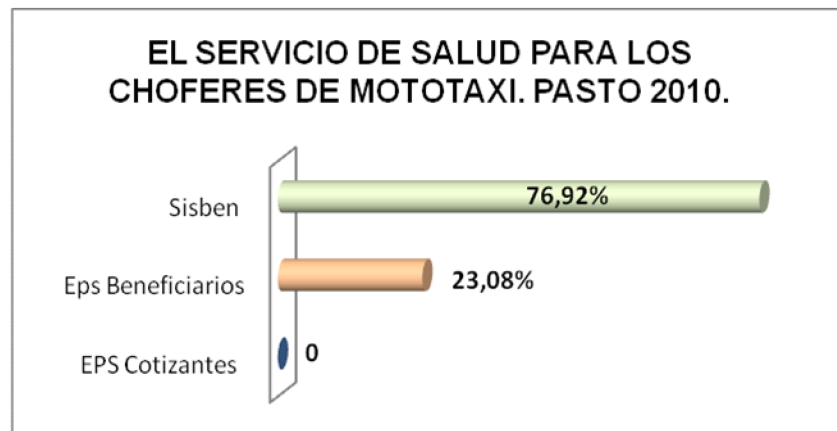
Fuente: Este Estudio

La realidad de los conductores de taxi es que les falta pagar y tener todos los servicios que exige la ley laboral para que ellos sean empleados del sector formal sin embargo ellos si tienen los recursos económicos para realizar estos pagos, además, la mayoría son ayudados por el servicio de salud, por parte del Gobierno, pero en su trabajo de taxistas no están obligados a pagar estos gastos laborales, y sus vehículos están afiliados a una empresa, pero no está vinculado el taxista, así que ellos no tienen la obligación con los conductores más que sean obligaciones de su vehículo.

4.3.4.2. La seguridad social y pensión en el Sector informal:

4.3.4.2.1. Conductores de mototaxi: El servicio de salud de cualquier forma en la que se presente para los conductores de mototaxi se da en su totalidad, así que, todos los conductores tienen el servicio de salud para cualquier emergencia, este es un punto interesante ya que la parte informal de empleo en economía, no cuenta con este servicio en muchos casos, porque ellos no tienen ni la obligación de las leyes laborales ni el ingreso suficiente, debido a que son informales.

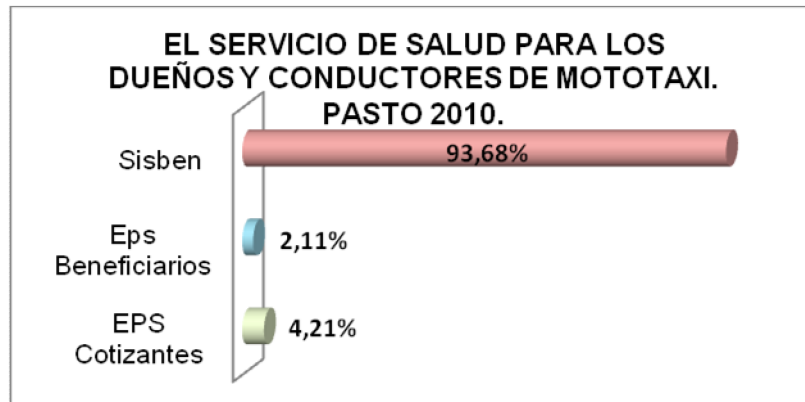
Gráfica 34.



Fuente: Este Estudio

De los choferes de mototaxi, 76.92% tienen servicio de salud subsidiado por el gobierno Sisben y el 23.08% constituyen beneficiarios dentro del plan post de salud. Ningún chofer de mototaxi paga el servicio de salud por cuenta propia. Ellos pertenecen al sector informal y su salario ni siquiera alcanza un mínimo.

Gráfica 35.



Fuente: Este Estudio

Los dueños y conductores de mototaxi, representan un 93.68%, que tienen un servicio de salud subsidiado Sisben, un 2.11% son beneficiarios de una Eps afiliados por algún miembro de su núcleo familiar, un 4.21% paga servicio de salud a una Eps del salario ganado por su trabajo como mototaxistas.

Es realmente increíble saber cómo estos trabajadores del sector informal, se dedican a una actividad con tantas restricciones y sin una remuneración adecuada, (ver en la gráfica 23) su salario ni siquiera alcanza un mínimo, así que no cumplen con ninguna ley laboral

Hay los dueños y conductores de mototaxi que si pagan el servicio de salud, la razón es que a pesar de sus bajos recursos económicos y su nivel de vivienda de estrato bajo, no han podido ser incluidos en el subsidio de salud del Gobierno por diferentes razones, la más importante es que alguno de ellos ya habían pagado el servicio de salud en una Eps y por lo tanto aparece como si todavía siguiera con el servicio a pesar de que no haya realizado el último pago y ya no esté.

El servicio de pensión para los conductores de mototaxi no se da, un 100% no paga el servicio y nunca lo ha pagado, es de muy poco interés para este sector informal no solo por sus bajos recursos económicos sino también porque no entienden el proceso que este conlleva, ya que todos los términos son estrictamente complejos y las cotizaciones se dan de muchas formas, además el Estado exige que las personas que pagan el servicio de pensión como requisito tiene que ganar como mínimo un SMLV, que no es el caso de los trabajadores informales. La primera opinión por el no pago es que no tienen dinero para eso prefieren utilizar el dinero en otras cosas más necesarias actualmente además una razón de peso es el miedo a poder pagar unos meses y otros no entonces no les

servirían de nada haber pagado los anteriores meses, ni siquiera con la ayuda del subsidio del estado desean “perder” el dinero pagado por este servicio.

Los trabajadores informales el subsector transporte no tienen servicio de pensión, esto a largo plazo no cambiara ya que ellos piensan trabajar hasta que sus fuerzas se los permitan para poder conseguir el sustento de ellos y sus familias. No aspiran ni siquiera a la idea de una pensión en edad de vejez.

El paso siguiente después de la valoración de cada variable es su puntaje y se da de la siguiente manera:

4.4. LA VALORACIÓN HORIZONTAL

consiste en asignar un puntaje entre 0 y 100 a las diferentes alternativas. Así que:

- ✓ En el caso de la variable salario se atribuye: un puntaje de 100 al que gana más de 3 SML(Estrato 3), un puntaje de 50 si gana entre 1.5 y 3 SML(Estrato 2) y 0 si gana menos de 1.5 veces el SML(Estrato 1).
- ✓ En el caso de la variable modalidad de contratación, recibe 100 puntos la contratación indefinida o estipulada por un año, 50 la temporal, con contrato escrito y 0 la ausencia de contrato escrito.
- ✓ En el caso del horario de trabajo son posibles sólo dos alternativas: el individuo recibe 100 puntos si trabaja hasta 48 horas semanal, si es el caso de las horas extras bien pagadas también recibe este puntaje y 0 si trabaja más.
- ✓ En el caso de la seguridad social, el trabajador se hace acreedor de 100 puntos si está afiliado a pensión y salud, de 50 si está afiliado a una cualquiera de las dos y de un puntaje nulo si no está afiliado a ninguna de las dos.

La variable de seguridad social, esta analizada de forma diferente, debido a que las demás variables tienen resultados promedio, para todos los diferentes tipos de conductores y esta no, porque los conductores tienen preferencia y situaciones diferentes, con respecto al pago de seguridad social y pensión, por esta razón se toma un porcentaje total en el caso de los taxis y las motos representando 100% cada grupo y su correspondiente porcentaje de conductores que gana una cantidad de puntos por su pago.

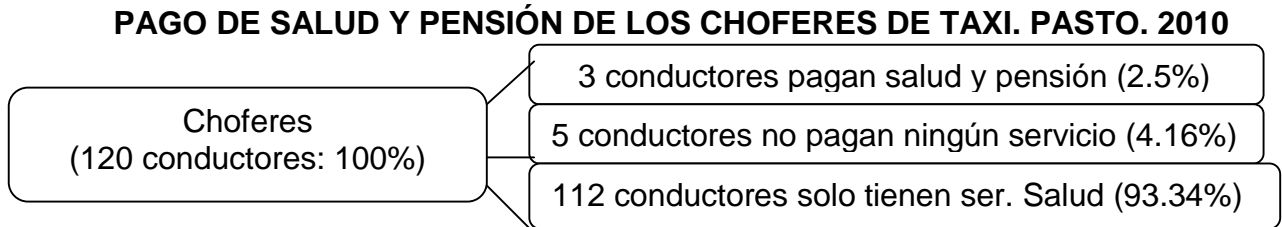
Tabla 19.

VALORACION HORIZONTAL						
	<i>Nivel de salario</i>	<i>Modalidad de Contratación</i>	<i>Horario de Trabajo</i>	<i>Seguridad Social</i>		<i>Puntaje Total</i>
<i>TIPO DE CONDUCTOR</i>				% del total	Puntos	
Sector Formal						
Conductores de Buses	50 puntos	100 puntos	100 puntos	100%	100 puntos	350 puntos
Conductores de Taxis				100%		
Choferes	0 puntos	0 puntos	100 puntos	2.5%	100 puntos	200 puntos
				4.16%	0 puntos	100 puntos
				93.34%	50 puntos	150 puntos
Dueños conductores que no contratan	50 puntos	0 puntos	100 puntos	54.54%	100 puntos	250 puntos
				45.45%	50 puntos	200 puntos
Dueños conductores que si contratan	50 puntos	0 puntos	100 puntos	100%	100 puntos	250 puntos
Sector Informal						
Conductores de Mototaxi				100%		
Choferes	0 puntos	0 puntos	0 puntos	12.04%	50 puntos	50 puntos
Dueños y conductores	0 puntos	0 puntos	0 puntos	87.96%	50 puntos	50 puntos

Fuente: Este Estudio

Los resultados de la Valoración Horizontal, en el caso de los buses 100% de los conductores, obtuvieron 350 puntos en total, que corresponde a la puntuación más alta de todos los tipos de conductores, porque ellos son empleados formales incorporados a una empresa legal y cumplen con todas las leyes laborales

Gráfica 36.



Fuente: Este Estudio

En el caso de los taxistas se dividen así: El grupo de 2.5 % tienen un puntaje total de 200 puntos, compuestos por 100 puntos de la variable horario de trabajo ya que a pesar de que trabajan mucho más de las 48 horas semanales establecidas, el salario mensual que reciben se complementa con el pago de las horas extras, dominicales y festivos trabajados y los otros 100 puntos por el cumplimiento de los dos pagos salud y pensión. El grupo de 4.16% tiene 100 puntos totales compuestos solamente por el pago de su horario de trabajo, de los choferes de taxi incluso de todos los conductores de taxi es el grupo que menos puntaje tiene ya que no posee ningún servicio social. El grupo de 93.34% tienen 150 puntos ocupa el segundo lugar más bajo de los conductores de taxi ya que solo se paga un servicio de seguridad social.

Gráfica 37.



Fuente: Este Estudio

El grupo de 54.54% tiene un puntaje total de 250 puntos compuestos por su nivel de salario más alto, su horario de trabajo que si paga las horas extras, dominicales y festivos con el cálculo de su salario mensual y porque cumple con el pago de salud y pensión. El grupo de 45.45% tiene un puntaje de 200 puntos al igual que el anterior grupo cumple con las mismas variables excepto con el pago de un solo servicio social.

Los dueños y conductores de taxi que si contratan choferes, obtuvieron en su totalidad un puntaje de 250 puntos, porque cumplen con la mayoría de las variables, además tienen un nivel de salario creciente, este grupo ocupa el segundo lugar de todos los conductores por su buen puntaje, al igual que los algunos de los dueños y conductores de taxi que no contratan.

En el sector informal los conductores de mototaxi se dividen en:

Del total de los conductores de mototaxi, 12.04% de los Choferes obtuvieron un puntaje de 50 puntos por solo cumplir con el servicio de salud. 87.96% Los dueños y conductores de las mototaxi obtuvieron también 50 puntos cumpliendo igualmente solo con el servicio de salud. Con una baja puntuación el sector informal no cumple con la mayoría de las variables y se coloca en el último lugar en puntuación respecto a los demás tipos de conductores.

4.5. VALORACIÓN VERTICAL

con la cual concluye este capítulo, porque indica la valoración final de cada grupo de conductor y corresponde a la ponderación que recibe cada variable principal según su importancia relativa. Se separan los asalariados del sector privado y público y el servicio doméstico de los trabajadores independientes³⁰ que, además de los que trabajan por cuenta propia y los empleadores, incluyen a la categoría residual de “otros”. Así que:

- Para los asalariados el 40% corresponde al salario, el 25% a la modalidad de contratación, el 25% a la seguridad social y el 10% a las horas trabajadas.
- Para los trabajadores independientes el 50% corresponde al salario, el 35% a la seguridad social y el 15% a las horas trabajadas.

Valores más altos del índice vertical, indican una calidad del empleo creciente.

Adicionalmente, los trabajadores se agrupan en cuatro principales conjuntos que se definen de acuerdo a los puntajes recibidos, de la siguiente manera:

- ✓ Grupo 1: los conductores que consiguieron un puntaje de más de 75 puntos hasta 100. Excelente Calidad de Empleo.
- ✓ Grupo 2: los conductores que obtuvieron más de 50 y hasta 75 puntos. Buena Calidad de Empleo
- ✓ Grupo 3: los conductores con puntaje entre 25 y 50. Mala Calidad de Empleo.

³⁰ Trabajadores Independientes: definición de una persona que trabaja por cuenta propia en alguna actividad. No es tomada como trabajadores independientes (informales según el Dane).

- ✓ Grupo 4: los conductores que obtuvieron desde 0 a 25 puntos. Pésima Calidad de Empleo.

La valoración horizontal sirve para analizar la importancia de cada variable en cada grupo de conductores y así determinar cuáles son las condiciones de los mismos, comparadas con el contexto actual de un buen empleo, que tenga todos los derechos laborales. La valoración vertical se basa en los datos obtenidos de la horizontal y así le da un puntaje a las variables de acuerdo a la importancia de cada una como se menciono anteriormente ya que no se puede comparar un salario por igual porcentaje con una persona asalariada que una independiente. El resultado de la valoración vertical define la cantidad de conductores que tiene buena y mala calidad en su empleo. Evidentemente, los grupos que incluyen las categorías de mayor puntaje registran un nivel más alto de calidad del empleo, mientras que los de menor puntaje son expresión de un nivel más bajo en calidad.

Tabla 20.

VALORACION VERTICAL						
	<i>Nivel de salario</i>	<i>Modalidad de Contratación</i>	<i>Horario de Trabajo</i>	<i>Seguridad Social</i>		<i>Puntaje Vertical Total</i>
TIPO DE CONDUCTOR				% del total	puntos	
<i>Porcentaje de Valoración para asalariados</i>	40%	25%	10%	25%		100%
<i>Porcentaje de Valoración para independientes</i>	50%	—	15%	35%		100%
Sector Formal						
Asalariados Sector Privado						
Conductores de Buses	20 puntos	25 puntos	10 puntos	100%	25 puntos	80 puntos
Conductores de Taxis				100%		
Asalariados Sector Privado						
Choferes	0 puntos	0 puntos	10 puntos	2.5%	25 puntos	35 puntos
				4.16%	0 puntos	15 puntos
				93.34%	13 puntos	33 puntos
Independientes						
Dueños conductores que no contratan	25 puntos		15 puntos	54.54%	35 puntos	75 puntos
				45.45%	18 puntos	58 puntos
Independientes						
Dueños conductores que si contratan	25 puntos		15 puntos	100%	35 puntos	75 puntos
Sector Informal						
Conductores de Mototaxi				100%		
Asalariados Sector Privado						
Choferes	0 puntos	0 puntos	0 puntos	12.04%	13 puntos	13 puntos
Independientes						
Dueños y conductores	0 puntos		0 puntos	87.96%	18 puntos	18 puntos

Fuente: Este Estudio

En esta valoración se hace necesario separar los asalariados quienes se definen como “una persona que desempeña un trabajo para otra persona física o jurídica a cambio de un pago o *salario*. Jurídicamente se corresponde a la figura de *trabajador por cuenta ajena*”³¹, asalariados del sector público y privado pero para la presente investigación solo hay asalariados del sector privado. Se tiene la

³¹ Definición de asalariado. OIT.2010

suposición de que tienen mejores condiciones laborales que los trabajadores independientes definidos como “personas que trabajan por cuenta propia”³², ya que los asalariados son incluidos a una persona como jefe o una empresa que debe en la ley “responder por sus derechos laborales” especialmente su contratación por escrito, mientras que las personas independientes no tienen jefes por lo tanto no tienen contrato laboral y ellos mismos son responsables de sus derechos laborales. Los Choferes de taxi al igual que los choferes de mototaxi se consideran asalariados porque el vehículo o moto que manejan y en el que trabajan no es de su propiedad es de otra persona a la cual le tienen que entregar una tarifa diaria de aproximadamente \$35.000 pesos en el caso de los taxis y \$15.000 pesos en el caso de las mototaxi, además del costo del combustible y limpieza del carro y de la mototaxi, por lo tanto reciben un salario por su trabajo y le entregan una cuota a un jefe aunque no existe contrato escrito en este caso existe el contrato verbal pero este no tiene la veracidad que el escrito ya que en cualquier momento si se presentara un pleito legal sería muy difícil arreglarlo y siempre terminaría perdiendo el chofer ya que nunca hubo un papel escrito donde especifique sus derechos y deberes.

Gráfica 38.



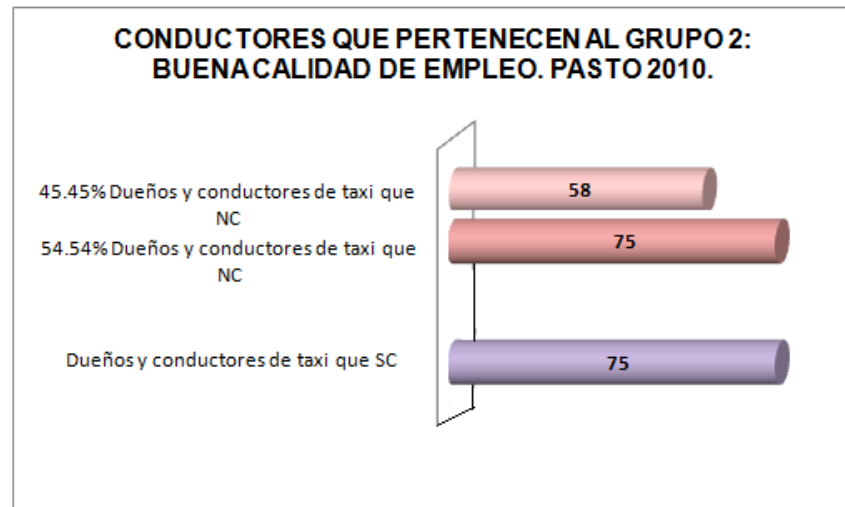
Fuente: Este Estudio

Conductores de Buses: Están incluidos como trabajadores de tipo formal que pertenecen a la empresa “Ciudad sorpresa” transportadora pública de Pasto en vehículos tipo busetas, quien se esmera por tener cumplimiento en todas las normas laborales de sus empleados, en especial el contrato escrito a término de un año o se puede dar por término indefinido dependiendo del comportamiento del conductor, donde se establecen todos los deberes y derechos del chofer del bus, por esta razón tienen el primer puntaje más alto de calidad de empleo. A pesar de que en comparación con los conductores de taxi, los conductores de buses ganen un valor menor de salario no se igualan ya que el empleo que tienen los conductores de buses es mas garantizado, por su salario fijo, y nivel de

³² Ibid. Pág. 32

contratación. Por su puntuación se encuentra en el grupo 1, excelente calidad de empleo formal.

Gráfica 39.



Fuente: Este Estudio

Dueños y conductores de taxi que no contratan choferes: el salario de ellos es alto porque les pertenece el vehículo, no tienen jefes por eso no tiene ningún tipo de contrato, aunque se esfuerzan por trabajar más horas y no contratar choferes tienen menos salario del que tienen los dueños y conductores de taxi que si contratan ya que ellos no esfuerzan tantas horas sus carros, se dividen en:

54.54% tienen el tercer lugar de calidad de empleo así que las horas que han trabajado son realmente recompensadas, le falta un punto para pertenecer al grupo 1 sin embargo su empleo es bueno pero hay mejores puntuaciones. Pertenecen al grupo 2.

El 45.45% obtuvo 58 puntos porque les falta el servicio de pensión, está en el grupo 2. A pesar de pertenecer los dos al grupo 2 tienen una diferencia de 17 puntos para alcanzar el grupo 1 y tener una mejor calidad de empleo.

Dueños y conductores de taxi que si contratan choferes: Tienen el puntaje igual Al porcentaje de 54.54% de los dueños y conductores de taxi que NC, tienen un salario bueno, tienen todas sus obligaciones sociales y sus horas extras, dominicales y festivos son bien pagados, no tienen contrataos porque ellos son sus propios jefes y esfuerzan su vehículo a doble jornada. Se encuentran el grupo 2. Tienen una buena calidad de empleo.

Se debe tener en cuenta como dato de análisis importante que a 54.54% de los dueños y conductores de taxi que NC y al 100% de los dueños y conductores de taxi que SC, solo les falta un punto para subir al grupo 1 y se convertirían en excelente calidad de empleo.

Gráfica 40.



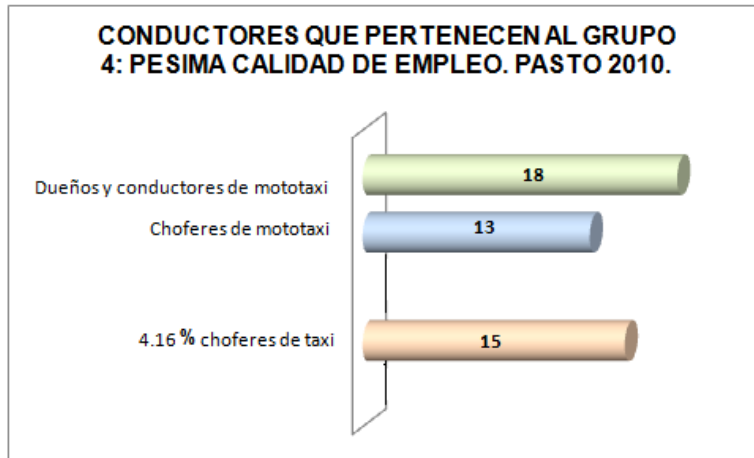
Fuente: Este Estudio

2.5% de los choferes de taxi obtuvo 35 puntos, pertenecen al grupo 3, mala calidad de empleo formal, se da este resultado porque fueron clasificados como asalariados y la calificación le da un puntaje a la contratación que en realidad solo se da verbalmente, pero es mejor empleo que el de conductor informal.

93.34% obtuvo 33 puntos esta en el grupo 3, mala calidad de empleo formal valoración porque les falta el servicio pensión y esto les implica un riesgo muy grande en la edad adulta ya que no pueden trabajar ancianos en un vehículo por sus dificultades de enfermedades.

Es contradictorio analizar esta situación ya que estos grupos tienen un nivel de salario mucho mayor que los conductores del sector informal sin embargo por no tener los servicios sociales, la valoración los cataloga como un calidad de empleo mala. Aunque el nivel de salario no es tan bajo si alcanza un SMLV solo que se cataloga como 0 puntos pero le falta muy poco valor para pasar al estrato 2 en la variable salario.

Gráfica 41.



Fuente: Este Estudio

Dueños y conductores de mototaxi: pertenecen al sector informal de la economía laboral por lo tanto al igual que los choferes de mototaxi ocupa el tercer último lugar en calidad de empleo. Ganan un poco mas de dinero por ser dueño de las moto pero el salario sigue siendo bajo, las horas demasiadas, sin ningún pago, además no cuentan con servicio de pensión. El sector informal corre el riesgo de ser encontrados por la policía y contar con más gastos sin tener ninguna entrada de dinero, a pesar de este peligro ellos prefieren seguir trabajando con tan mala calidad de empleo incluso retrograda para llevar una vida digna. Están en el grupo 4.

El 4.16% Choferes de taxi: obtuvo 15 puntos tienen un salario más alto que los trabajadores informales pero ocupan el penúltimo lugar de la está en el grupo 4, pésima calidad de empleo formal. Se presenta este caso tan terrible no por el nivel de ingreso, sino, que a este porcentaje le hace falta el servicio de salud y esta característica los deja en este grupo porque para la valoración es de vital importancia tener este servicio por cualquier eventualidad laboral, también les baja puntaje ser tomados como asalariados porque les da un porcentaje al tipo de contrato y ellos no lo tienen por lo menos no escrito solo verbal.

Choferes de mototaxi: Pertenecen al sector informal del mercado laboral así que ellos no cumplen con ninguna ley laboral, como las motos en las que trabajan no son de ellos tienen que entregar una tarifa diaria de \$ 10.000 pesos diarios más los costos de combustible y limpieza de la moto al dueño que vendría siendo el jefe pero ellos tampoco tienen un contrato escrito solo verbal. Aquí se da con más fuerza este caso ya que el sector informal no exige más que la fuerza y la voluntad de ejercer una actividad para poder ganar dinero. Es uno de los empleos con mayores horas laborales trabajadas y con menos salario. Es el

último puntaje obtenido por todos los grupos de conductores. Están en el grupo 4.

El sector informal no exige más que la fuerza y la voluntad de ejercer una actividad para poder ganar dinero. Es uno de los empleos con mayores horas laborales trabajadas y con menos salario. Es el último puntaje obtenido por todos los grupos de conductores. Están en el grupo 4.

La diferencia general sobre la calidad de empleo comparando el mercado formal con el mercado informal es notoria, ya que los trabajadores formales tienen garantías excepcionales que los trabajadores informales ni siquiera alcanzan a tener, hay que tener en cuenta que el sector formal en el caso de los conductores de taxi se benefician mucho monetariamente, pero en exigencias laborales no están en la situación adecuada de un empleado formal, además el servicio de salud, es muy importante para el sistema de calificación laboral porque si se llegara a tener algún percance de salud, la empresa que demanda el trabajador, sería la total responsable de su trabajador, y hay conductores de taxi que no tienen este servicio, pero en este caso ellos son responsables y toman sus propias decisiones de su situación de salud, ya que los recursos económicos son mayores a un SMLV y por lo tanto si se quiere se puede pagar este servicio tan importante.

El sector informal carece totalmente de un buenas condiciones laborales, por la misma razón de ser informales presentan condiciones precarias en cuanto a razones de peligro y condiciones lastimosamente bajas de seguridad social pensión y horario de trabajo, la situación de encontrar un tipo de salario bajo, con varias horas de trabajo, degrada al ser humano como trabajador y hace que este pierda su autoestima y empiece a tener problemas económicos y sociales.

Este es el caso de los conductores de mototaxi, si analizamos globalmente la informalidad en términos generales implica un decaimiento socioeconómico para el país y la desintegración de su sociedad, debido a la mala calidad de vida de sus trabajadores quienes se enfrentan a situaciones difíciles, como es el caso de los conductores informales de mototaxi de la ciudad de Pasto.

Sin embargo las personas que trabajan en el sector informal prefieren ser trabajadores informales que ser desempleados.

5. NIVEL DE SALARIO DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL AÑO 2010.

En el desarrollo de este objetivo, se examina en primer lugar las diferencias, que en términos de salario, se presentan entre el sector formal e informal. Posteriormente, se procede a estudiar los niveles salariales de forma desagregada, es decir, para cada tipo de conductor en ambos sectores.

Y dado que el comportamiento de los salarios de los conductores en general, se caracteriza por un factor común, y es un alta variabilidad, ocasionando que al interior de cada grupo se presenten datos muy dispersos unos de otros, en la investigación se utilizará en primera instancia, el salario promedio, igualmente se efectuará el cálculo de la desviación estándar, de manera que se exhiba la diferencia por encima o por debajo del salario promedio, y finalmente, se recurre a determinar la moda, quien señala el dato con mayor frecuencia absoluta, y por ende da cuenta del nivel salarial que más se repite al interior de cada tipo de conductor.

Adicionalmente, una vez determinado el nivel salarial de cada tipo de conductor, se indaga acerca de la distribución que de dicho salario se realiza, en las alternativas de consumo y ahorro. Asimismo, se abordan variables que influyen en el comportamiento del mismo, entre ellos el grado de escolaridad, el género y la edad. Posterior a ello, se procede a conocer la asignación que realiza cada tipo de conductor, de la parte del salario que consume, en los diferentes bienes y servicios de primera necesidad.

Concluyendo este capítulo, se realizan algunas comparaciones del comportamiento de los salarios entre choferes y dueños del sector formal e informal, para el año 2010.

Es de vital importancia tener en cuenta que, aunque la presente investigación tenga como año base el 2010, para efectos comparativos, se tienen en cuenta datos del año 2009.

5.1. APROXIMACIÓN CONCEPTUAL

La principal razón de por la cual las personas desean tener un ingreso es el poder adquisitivo que este genera, permitiéndole acceder a una canasta de bienes y servicios, y aunque existen diferentes formas de obtenerlo, la más común es a través de la fuerza de trabajo, donde el individuo realiza una actividad específica y recibe una remuneración por las misma.

Existen muchos términos económicos utilizados para definir lo expresado anteriormente, no obstante, en la presente investigación se hace énfasis en dos relaciones concretas, la primera: trabajo y empleo; y la segunda: salario y empleo.

- El trabajo, es uno de los factores productivos que en conjunto con los medios de producción (capital y tierra) permite generar riqueza. Este implica un desgaste físico o mental para la persona que lo realiza. El empleo por su parte, hace referencia a aquellas personas que realiza una actividad remunerada. “La diferencia es que el trabajo es una actividad económica y el empleo es la misma actividad pero con remuneración”³³
- El ingreso, es toda cantidad de dinero percibida por una persona, bien sea por su desgaste físico o mental como por concepto de intereses, arriendos, entre otros. El salario es el valor que una persona recibe exclusivamente por su empleo.

Entonces, se toma para la investigación, los conceptos de empleo y salario. El primero porque es el tipo de actividad propia de los conductores, ya que ellos ejercen una actividad y son remunerados por ello y el segundo, porque solo se tiene en cuenta el monto de dinero recibido por el ejercicio de su trabajo y no el adquirido en otras fuentes.

Lo anterior salvo, en el caso de los dueños y conductores de taxi que contratan choferes, su ganancia corresponde tanto al esfuerzo físico de su trabajo como conductor (salario) como a la tarifa de su chofer (ingreso). Cabe resaltar, que los demás conductores afirmaron no tener otro tipo de ingreso fuera de su salario como conductores.

5.2. DIFERENCIAS DEL SALARIO PROMEDIO MENSUAL DE LOS CONDUCTORES DEL SECTOR FORMAL E INFORMAL PARA EL AÑO 2009 Y 2010.

Para el año 2009 el SMLV era de \$ 496.900 pesos, pero el nivel salarial a 2010 ha variado, no sólo en términos legales, sino también para el sector informal. De ahí que sea interesante conocer esta evolución.

A continuación, se examina la diferencia salarial de 2009 a 2010, de los conductores del subsector transporte público.

³³ Diferencia trabajo y empleo. www.gerencie.com

El sector formal (SF) del empleo, dentro del subsector transporte, ofrece generalmente niveles salariales más altos para sus empleados en comparación al sector informal (SI), sin embargo en el año 2009, los salarios de ambos sectores por poco se igualan.

En 2009, los salarios de los conductores del SF eran incluso superiores al SMLV, y en 2010 dichos salarios aumentaron.

Así, en este año, los conductores de buses tuvieron un incremento promedio de 28,74% en su salario respecto al 2009 (ver gráfica 44), lo que monetariamente corresponde a \$181.841 mensuales. Por su parte, para los choferes de taxi, el incremento fue de 7.28% ó \$48.847 mensuales, el más bajo entre los diferentes tipos de conductores de este sector.

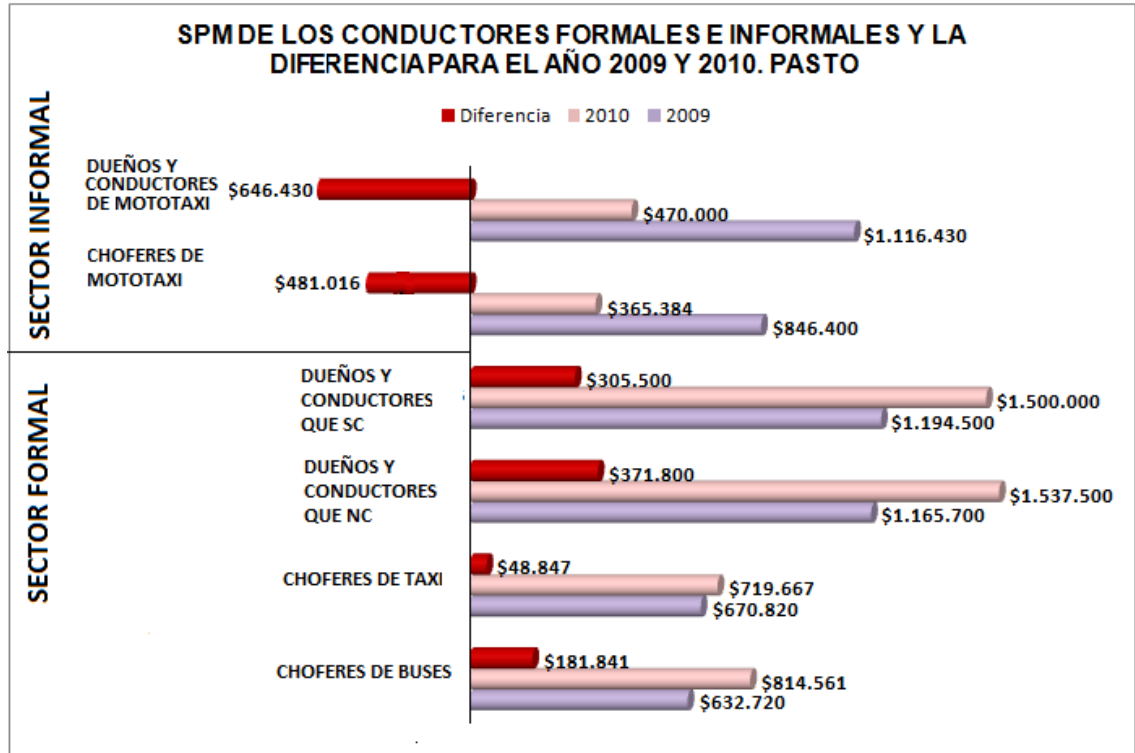
En contraparte, para los dueños y conductores de taxi que NC (no contratan choferes) su salario se incrementó en 31.90% respecto al del 2009, lo que monetariamente asciende a \$371.800 mensuales, el más amplio de los incrementos observados.

Por último, los dueños y conductores de taxi que SC (si contratan choferes) ganaron un 25.57% adicional en 2010, es decir, \$305.500 mensuales más que en 2009.

El mayor porcentaje de incremento en el salario del sector formal, se presenta, como ya se dijo en los dueños y conductores de taxi que NC y esto obedece principalmente a una tarifa más alta en el valor del servicio, entre otros aspectos en los que se enfatizará más adelante. En contraparte, el menor incremento salarial del DF, lo registran los choferes de taxi, y ello es natural si se tiene en cuenta que el valor de la tarifa que se le debe pagar al dueño del taxi, también crece.

Dando paso al diagnóstico del SI, para el año 2009, los mototaxistas tuvieron ostentosos salarios llegando a valores cercanos y en algunos casos mayores a los percibidos por los conductores del SF, y por ende superiores al SMLV en el mismo periodo. Por esta razón, la actividad de mototaxismo se convierte en un empleo informal de excelente remuneración y fácil desempeño, a pesar de las continuas restricciones y el peligro que implica realizarlo. Dado que este tipo de servicio de transporte no está legalizado, los mototaxistas se ven continuamente perseguidos por parte de la policía, y no pueden ejercer esta ocupación abiertamente. No obstante, los conductores prefieren tomar el riesgo porque consideran rentable esta actividad.

Gráfica 42.



Fuente: Este Estudio

La problemática del mototaxismo, radica esencialmente en la inestabilidad que representa trabajar dentro de este sector, puesto que no ofrece ninguna seguridad y la variación en los salarios puede presentarse tanto positiva como negativamente.

Para el año 2010 la situación se torna aún más difícil para los mototaxistas, quienes no esperaban enfrentarse a una cantidad exuberante de restricciones por parte de la secretaría de tránsito y transporte. Posteriormente se analiza esta situación con mayor detenimiento.

A pesar de que en 2009 los salarios en el sector formal e informal, tuvieron un comportamiento similar, en 2010 toman rumbos totalmente distintos. Mientras que para el SF en general los salarios se elevaron, para el SI decrecieron.

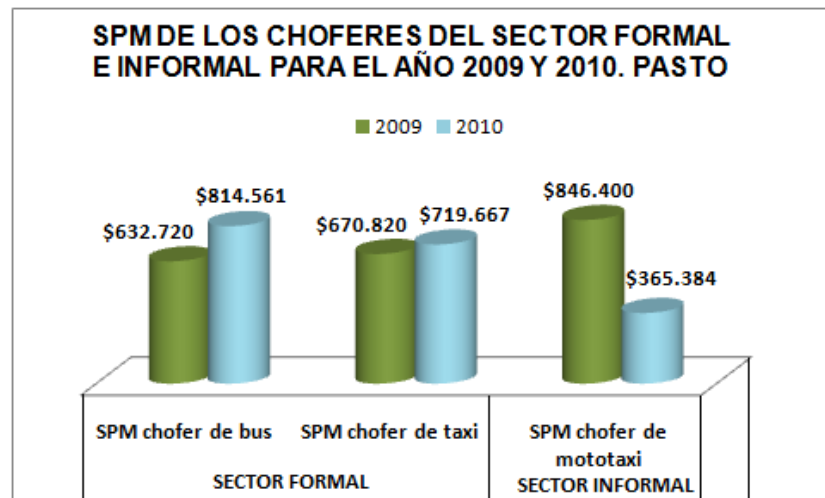
Tal es así, que en el 2010, el salario de los choferes de mototaxi decayó en -56.83%, es decir, en \$481.016 mensuales, y en lo que refiere al salario los dueños y conductores de mototaxi, el mismo disminuyó en -57.90%, porcentaje que monetariamente alcanza los \$646.430 mensuales.

El decaimiento fue más acentuado para los dueños y conductores de mototaxi, puesto que, tal como se dio a conocer en el capítulo anterior, ellos trabajan más horas al día y la pérdida es mayor. No obstante, las razones para este comportamiento se abordarán posteriormente, cuando se haga énfasis en cada tipo de conductor.

Un aspecto a destacar y de gran interés para la investigación corresponde al comportamiento de los salarios de los choferes del sector formal e informal, y de los dueños y conductores de los mismos. En el caso de los choferes, cualquiera sea el sector al que pertenezcan, siempre perciben menores salarios que los dueños y conductores, lo cual es completamente obvio si se considera que ellos deben entregar un valor de tarifa por el uso de un vehículo que no es propio, en otras palabras pagan una renta que se resta de sus ganancias diarias, incrementando el ingreso de sus jefes o demandantes, que en este caso son los dueños y conductores.

En orden de ideas, en el año 2009 el dato sobre el nivel de salario más alto se presenta en el sector informal, seguido del salario del chofer de taxi y por del último el chofer de bus (ver gráfica 45). En el 2010, la situación se invierte, los choferes del sector informal se ubican en último lugar, debido a las enormes restricciones y cambios ocurridos en este año, en segundo lugar están los choferes de taxi que tuvieron un incremento en su salario inferior al de los choferes de buses, quienes se encuentran ahora en el primer lugar. La razón de esta transformación, se debe al aumento del SMLV mas las horas extras, dominicales y festivas generadas por los nuevos cambios dentro de la empresa de transporte.

Gráfica 43.



Fuente: Este Estudio

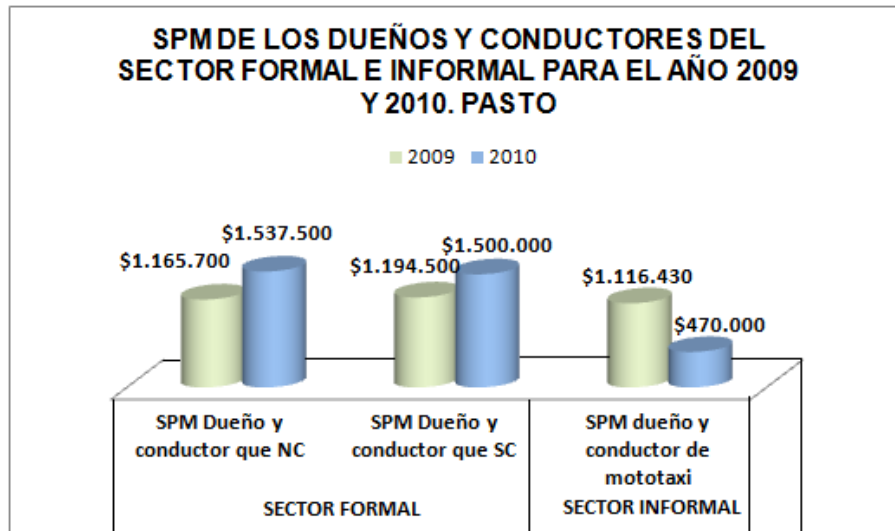
El primer lugar en el nivel de salario de los choferes, es sin duda para los choferes de buses, porque tuvieron un incremento en su salario de 28,74%, además, ellos están vinculados a una empresa y como se especifica en el transcurso de este objetivo, ellos tienen la posibilidad de contar con un sueldo fijo y las prestaciones laborales correspondientes. Además, su salario no depende de los pasajeros que recoja en el día como si es el caso de los choferes de taxi y de mototaxi. La diferencia salarial entre el sector formal e informal se presenta principalmente por la inseguridad y variabilidad que se presenta en este último, y que no sufre el sector formal ya que el ejercicio de su actividad es legal y libre.

Para los dueños y conductores de cualquier sector, se presentan los niveles de salario más altos, superiores a los de los choferes.

En el año 2009 el salario promedio tenía un comportamiento muy similar para el sector formal e informal, pero en el 2010 la situación cambia.

El sector informal sufre una caída en su salario promedio de -57.90%, en tanto que en el sector formal se presentan incrementos en el mismo, aumentando para los dueños y conductores de taxi que NC en un 31.90% y para los dueños y conductores de taxi que SC en un 25.57%.

Gráfica 44.



Fuente: Este Estudio

5.3. SALARIO DE LOS CONDUCTORES DEL SECTOR FORMAL.

Dentro del sector formal es mayor el interés por el comportamiento del SMLV, ya que se constituye en el costo que implica un empleado. Así, en el año 2009 el SMLV era de \$496.900 y de \$515.000 en 2010, lo cual indica un aumento de \$18.100 mensuales. Aún así, el nivel de salario varió en diferente forma para cada uno de los conductores de este sector, como se analiza en seguida.

5.3.1. Conductores de buses:

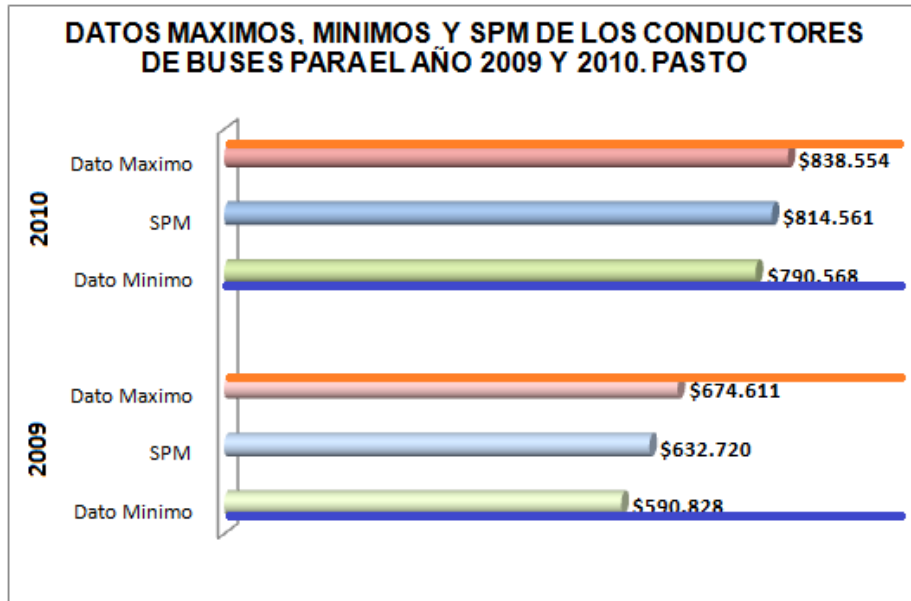
5.3.1.1. Salario: Para empezar, se presenta un cambio sustancial en la ciudad de Pasto a principios del año 2010 en el subsector transporte público urbano y es la conformación de las cuatro empresas de buses a una sola “Ciudad Sorpresa” la cual unifica todas las rutas para prestar un servicio general, en los cambios más importantes y directos que afectan a los conductores están, el reciclaje de buses, que ya algunos se consideran obsoletos y no pueden seguir prestando el servicio, el replanteamiento de las zonas y vías más importantes de la ciudad con el único fin de realizar rutas más largas que abarquen a todos los barrios de Pasto y sus corregimientos más cercanos.

Con esto se genera un menor número de rutas a costa de un mayor acaparamiento de la zona, se crean las rutas complementarias y estratégicas que al final, son tres rutas menos de las originales. Los choferes de buses son contratados directamente por la empresa y no por los dueños de los buses, así que la empresa contrata un conductor por cada bus y tiene 12 conductores más adicionales por si alguno necesita ser remplazado temporalmente. Sin embargo, estos choferes que remplazan no tienen contrato con término específico de tiempo, y solo se les paga las horas que se requieran.

El aumento de los salario en los choferes obedece principalmente a un número mayor de horas extras dado que ahora son menos los choferes de buses y el horario es mucho más complicado y agotador.

La principal característica en el comportamiento de los salarios de este gremio, es que los conductores nunca van a correr el riesgo de un salario inferior al legal ó nulo, además tienen muchos beneficios como bonos de ropa, mercados y educación, donde cada tres meses, este valor genera un ingreso para ellos.

Gráfica 45.



Fuente: Este Estudio

El Salario Promedio Mensual (SPM) tal como se ilustra en la gráfica 47, para un conductor de bus, en el año 2009, fue de \$632.720 mensual y la desviación estándar fue de \$41.891, que proporcionó un dato máximo de \$674.611 y un dato mínimo de \$590.828, significa que los choferes de buses tuvieron en el año 2009, un salario entre el valor máximo y el mínimo, sin pasarse de ese rango.

Para el año 2010 el SPM presentó un incremento de \$181.841 mensuales, que representa un porcentaje del 28,74%, lo que significa que para el año 2010 el salario alcanzó un promedio de \$814.561 mensuales. Pero como se ha mencionado en el desarrollo del primer objetivo y en este, los salarios son variantes, en este caso la variación es pequeña, porque el valor que incrementa o disminuye en el salario es las horas extras, dominicales y festivas trabajadas de más. La desviación estándar para el año 2010 es de \$23.993, que proporcionó un dato máximo de \$838.554 y un dato mínimo de \$790.568. El dato de desviación estándar del año 2010 es menor en 42,73% representando un valor de disminución de \$17.898, en comparación con el de 2009. Se genera este dato menor porque los salarios de los choferes de buses en el año 2010 son mayores y más equitativos, que en el año 2009.

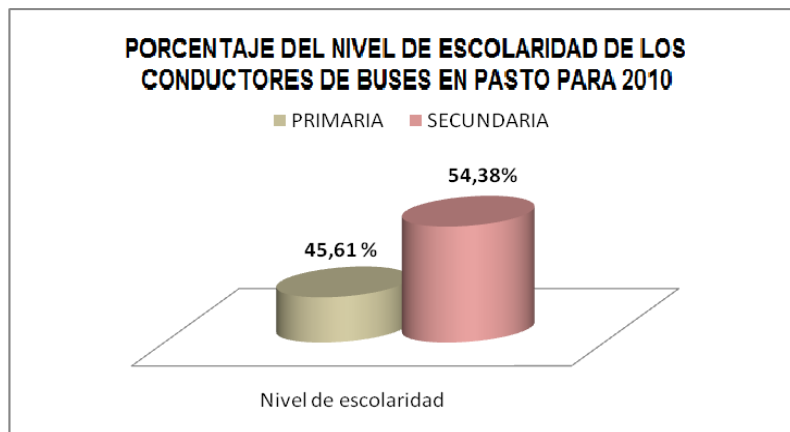
5.3.1.2. Distribución del SPM en consumo y ahorro en el año 2010. El salario promedio mensual (SPM) de los conductores de Buses, según la encuesta realizada por la presente investigación, confirma que el 100% del salario de todos los choferes de buses, se consume sin dejar ningún rubro para el ahorro.

Los conductores argumentan que a pesar de tener un buen empleo, formal y contar con todas las prestaciones laborales, el costo de mantener una familia con todo lo que ello implica es demasiado alto y su salario no es suficiente para ahorrar.

5.3.1.3. Nivel de escolaridad en el año 2010. El nivel de salario se determina generalmente por el cargo y la actividad que se realice. Para ser conductores de buses la empresa no exige ningún nivel de escolaridad, pero si saber leer y escribir, tener experiencia en conducción y no tener antecedentes de ningún tipo.

No obstante, los conductores están consientes, que su nivel de educación es bajo y por ende no pueden optar por cargos ejecutivos o empleos que exijan un alto nivel de educación. Por esta razón y debido a la dificultad de conseguir un empleo formal con bajo o nulo nivel de escolaridad, se sienten agradecidos y afortunados con su trabajo.

Gráfica 46.



Fuente: Este Estudio

Tal como muestra la anterior gráfica, el nivel de educación de los conductores de buses es muy bajo y solo abarca primaria y secundaria, y no existe la menor preocupación por mejorarlo. Por lo tanto, se conforman con su actual empleo y se sienten bien remunerados, aunque no puedan tener la opción de ahorrar.

A pesar de lo anterior, la totalidad de los conductores contestaron que por lo menos algún familiar que convive en el hogar, trabaja adicionalmente y le colabora con los gastos.

Los salarios de los conductores de buses no tienen un valor demasiado variable entre ellos para el 2010 (ver en la gráfica 44), por esta razón en este caso, la educación no influye en que tengan un mayor o menor salario.

En conclusión, el nivel educativo de los choferes de buses es bajo y ningún chofer de bus en la actualidad está estudiando.

5.3.1.4. Género en el año 2010. El género en los conductores de buses es 100% masculino, por la dificultad que representa para el género opuesto la experiencia en la conducción de buses y el conocimiento de la mecánica, entre otros problemas laborales explicados en el desarrollo del anterior objetivo.

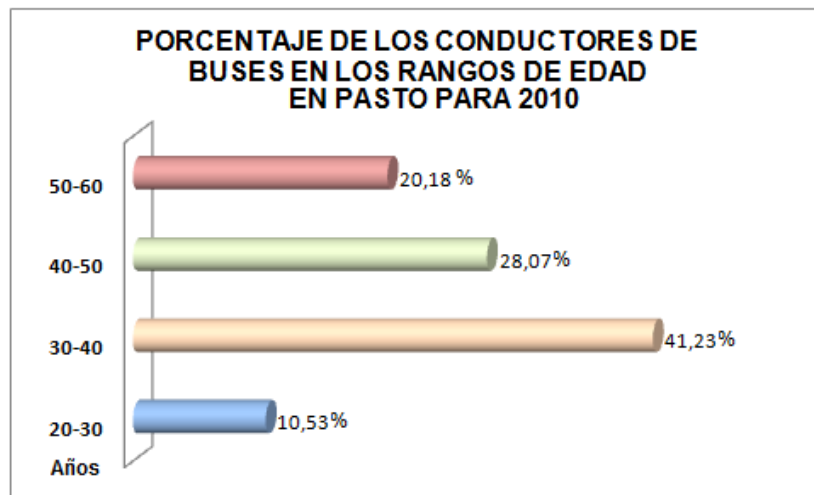
No hay exclusión del género femenino, argumenta la empresa demandante de conductores de buses, solo es preferencia por evitar menos riesgos, ya que las mujeres generalmente se dedican a otras actividades más propias para ellas, pero no quiere decir que ellas no pueden ejercer la actividad como conductores de buses, pero no lo prefieren. Se aclara que si se supone una mujer trabajara como chofer de bus tendría el mismo salario que un hombre actualmente y los mismos derechos y subsidios laborales. Además no se han presentados situaciones en las cuales una mujer presente una hoja de vida para realizar la actividad de conductora de bus, entonces la idea de la no realización de esta actividad por una mujer viene enfatizada en la decisión del género femenino, quien prefieren trabajar en los cargos de secretaria u oficina, cafetería y limpieza.

5.3.1.5. Rangos de edad en el año 2010. Otra variable importante, que influye en el salario es la edad, porque a medida que pasa el tiempo sus oportunidades de estudiar disminuyen y por lo tanto su capacidad competitiva en el mercado laboral también, ya que, a mayor edad, menores las posibilidades de educarse y por ende, menores oportunidades de mejorar la calidad de empleo.

Para la presente investigación, los rangos de edad se analizaron con un espacio de 10 años, el valor más representativo se encuentra entre los 30 y 40 años de edad, con 41.23%. En todas las edades del ser humano se ven ventajas y desventajas de acuerdo a su actividad laboral, según la empresa este rango de edad que ocupa el mayor porcentaje de empleados es la edad ideal para poder ejercer esta actividad, porque corresponde generalmente a una persona más madura con objetivos más establecidos y con experiencia además no posee

grandes riesgos de tener enfermedades, sin demeritar a los demás rangos de edad, ya que también pueden tener las mismas características, le sigue los rangos 40 y 50 años, con 28.07% y 50 y 60 años con 20.28%, le empresa trata de demandar conductores que no tengan avanzada edad, no solo por su respeto a sus posibles problemas de salud sino también a su obligación como es el tema de la jubilación, pero la mayoría de los conductores ya estaban trabajando en el mismo campo hace varios años y por lo tanto al unificarse las cuatro empresas restituyeron a la mayores de sus antiguos conductores por el nivel de experiencia en cuanto a carros y a rutas. El último rango es de 20 a 30 años con 10.53%, una edad donde se empieza a cultivar experiencia y donde se encuentra más actividad física, estos conductores son nuevos. De acuerdo a su nivel educativo ellos son los conductores con mayor probabilidad seguidos de el rango de 30 y 40 de seguir preparándose para tener más capacidad educativa sin demeritar a los demás conductores que a pesar de cualquier edad también son capaces de superarse, sin embargo ningún conductor está estudiando algún tipo de escolaridad o carrera porque el tiempo de trabajo es bastante extenso y complicado, los conductores de los rangos 40 a 60 no tienen ni siquiera la idea de retomar ningún estudio.

Gráfica 47.



Fuente: Este Estudio

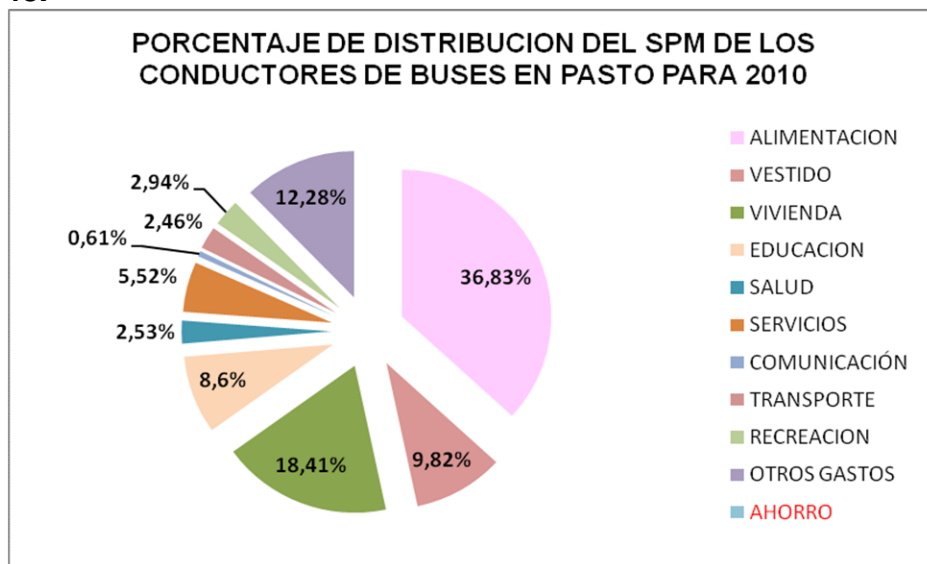
Estas son algunas de las razones por las cuales estos conductores no aspiran a un mayor nivel salarial puesto que no existe en ellos un deseo de superación. No obstante, aunque su escolaridad no sea importante a la hora de adquirir su empleo como choferes, se debe tener en cuenta que los contratos se renuevan cada año y el comportamiento del conductor, debe ser impecable para conservar su trabajo.

En términos generales, el nivel de salario no es óptimo, puesto que en muchos casos no es suficiente para cubrir todos sus gastos, sin embargo, este tipo de conductores coinciden en que cuentan con un excelente trabajo formal que ofrece buenas garantías, si se tiene en cuenta que no exige un alto nivel de escolaridad y además no discrimina a las personas por su edad a la hora de demandar fuerza de trabajo. Tal es el caso de los ocupados en el rango de edad entre 50 y 60 años.

El salario en este caso tampoco se ve influenciado por la edad. Sin embargo, esta sí influye en el tipo de empleo al que puede acceder una persona.

5.3.1.6. Distribución del salario promedio mensual en los principales bienes y servicios en el año 2010. Según el código laboral Colombiano, el salario es aquel valor suficiente para satisfacer las necesidades normales de la vida del trabajador, distribuidas en: Alimentación límite, habitación, vestuario, transporte, previsión, Cultura y recreaciones honestas. Se realizo un promedio de la forma como los conductores de buses destinan su salario y se presentan los siguientes resultados:

Gráfica 48.



Fuente: Este Estudio

El mayor porcentaje del salario promedio se gasta en alimentación con el 36.83%, e incluye todos los bienes necesarios para poder tener una vida digna,

constituyéndolo en el valor más costoso e importante para cualquier hogar colombiano.

Le sigue en importancia la vivienda con 18.41%, y otros gastos con 12.28%, que incluyen deudas o gastos varios que representen vital importancia para cada hogar, le sigue el vestido aunque este valor se hace se hace con mayor porcentaje en los meses de junio y especialmente en diciembre. La variable ahorro se encuentra en rojo porque no hay un porcentaje por parte del salario promedio mensual.

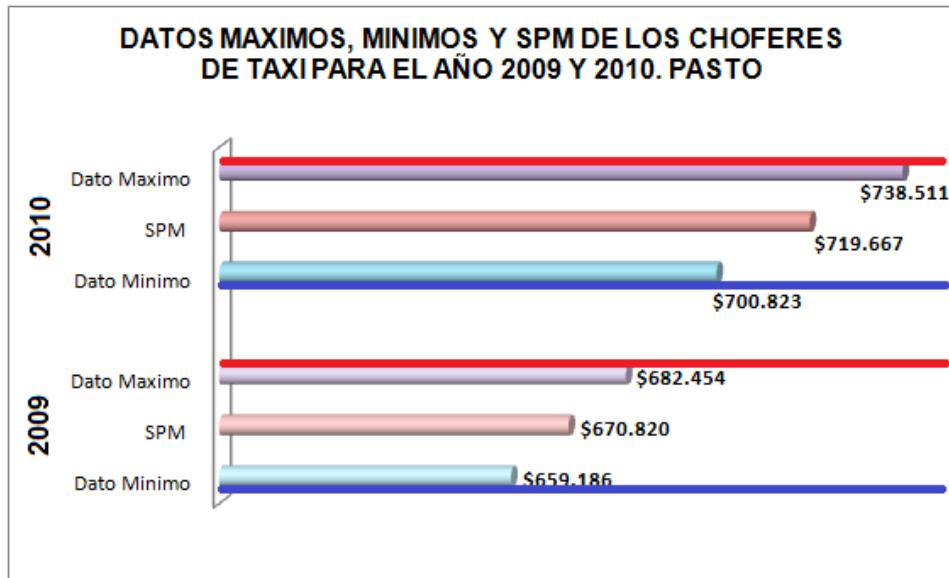
Las personas que tienen niveles salariales más bajos, tienden a consumir en mayor proporción bienes y servicios elementales, tales como alimentación, vestido, vivienda, y nada o muy poco en bienes suntuarios, dada la estrechez del salario.

5.3.2. Conductores de taxi. A pesar de pertenecer al sector formal no tienen un salario fijo, que se ajuste las necesidades de un contrato laboral, el riesgo de no lograr el mismo valor todos los meses es siempre más alto. Los conductores de taxi se dividen en tres tipos de conductores como ya se había mencionado en el desarrollo del primer objetivo. Los dueños que contratan choferes para taxi no realizan ningún tipo de contrato escrito solo verbal como se menciona en el desarrollo del anterior objetivo por esta razón ellos no tienen derechos ni deberes laborales establecidos más que su palabra. El análisis se realizara conjuntamente.

5.3.2.1. Salario:

5.3.2.1.1. Salario en los choferes de taxi. Para el año 2009 el salario de los choferes de taxi era aproximadamente menor que el de los conductores de buses, pero en el año 2010 se genera un cambio ya que el incremento del salario de los conductores de buses es mayor debido a sus mayores horas extras y mejor organización laboral, entonces el incremento del salario se da en menor proporción para los choferes de taxi en el año 2010 dentro del sector formal es el menor valor de incremento salarial. Como se menciona anteriormente los salarios de los conductores tienen una variación entre ellos mismos, en especial en este caso, ya que no todos los conductores de taxi tienen la misma oportunidad de realizarlas misma cantidad de carreras, además el horario de trabajo está dispuesto por ellos.

Gráfica 49.



Fuente: Este Estudio

Los choferes de taxi deben entregar a los dueños del vehículo que manejan \$35.000 pesos de tarifa diaria, que con el análisis de tiempo hace un total de \$910.000 mensuales, este dato se puede verificar en el desarrollo del anterior objetivo, además se calcula un valor promedio de \$60.000 diarios en la llenado total de combustible del vehículo, y la limpieza del mismo diaria que cuesta un valor promedio de \$4.000. Los costos laborales de un chofer de taxi diarios serian en promedio de \$99.000, sin contar los costos externos como pinchadas o aire de llantas, entre otros no tan relevantes ni constantes. Al mes los costos del chofer de taxi están en un promedio de \$2.730.000.

Al realizar la encuesta de la presente investigación, todos los conductores del sector formal e informal, contestaron el valor de su salario, exento de sus gastos laborales. Este nivel de salario no es fijo y puede ser afectado por muchos motivos económicos

El salario de los conductores de taxi tuvo un incremento para el año 2010 (ver en la gráfica 44), y los choferes de taxi tuvieron un salario de \$670.820 para el año 2009 con un incremento para el año 2010 de 7.28% que representa un valor de \$48.847 mensuales. En el presente estudio se analiza el salario de los choferes de taxi y se realizo un promedio que es el dato presentado anteriormente de spm y también se realizo el cálculo de datos máximos y mínimos, como ya se indico, la línea roja representa el dato máximo y la línea azul el dato mínimo de alcance de la variación del salario.

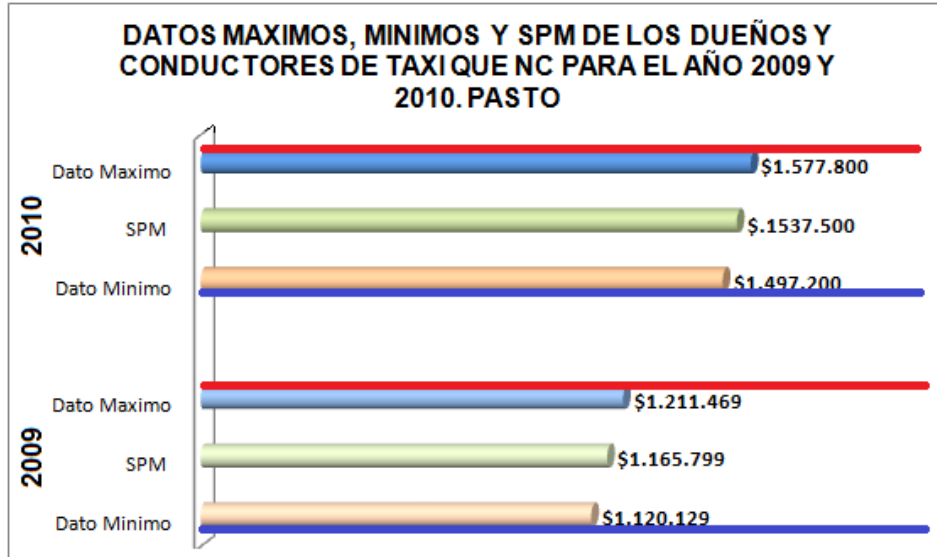
La desviación estándar³⁴ en el año 2009, para los choferes de taxi fue de \$11.634 mensuales, que proporcionó un dato máximo de \$682.454 y un dato mínimo de \$659.186, los choferes de taxi tuvieron en el año 2009, un salario sin pasarse de ese rango. Para el año 2010 se dio un incremento, como se puede ver en el gráfico 44, que quedo en \$719.667. La desviación estándar para el año 2010 es de \$18.844, que proporcionó un dato máximo de \$738.511 y un dato mínimo de \$700.823. El dato de desviación estándar del año 2010 es mayor en 61.97%, representando un valor de disminución de \$7.210, en comparación con el de 2009. Se genera este dato mayor, porque a pesar de que si hubo un incremento en los salarios de los choferes de taxi, este incremento fue menos equitativo que el que se dio anteriormente, y con esto resulta una variación mayor en los salarios, aunque el incremento de la variación no es relativamente alto.

5.3.2.1.2. Salario de los dueños y conductores de taxi que NC. Los dueños y conductores de taxi que no contratan choferes (NC), trabajan más horas al día, que los demás conductores de taxi, tal como pudo verse en el desarrollo del anterior capítulo. El salario es el mayor en el año 2010, en comparación con los salarios que ganan los diferentes tipos de conductores del presente estudio, los gastos de los dueños se plantean principalmente en el llenado total de combustible del vehículo, un promedio de \$60.000 y limpieza del carro \$4.000, que daría un total de \$64.000 diarios pero hay muchas variantes, ya que como ellos tienen el tiempo libre, la mayoría de los dueños y conductores hacen la limpieza ellos mismos.

Ser dueño de cualquier vehículo es siempre mejor que ser simplemente chofer del mismo, puesto que es un activo propio. Realmente el hecho de contratar ningún chofer es decisión de cada dueño, la mayoría de ellos opinan que es su trabajo y que ellos no tienen otra actividad, así que lo pueden realizar ellos mismos y ganar el valor de las carreras que se realiza un chofer para ellos y no solo quedarse con el valor de la tarifa. Cabe aclarar que los dueños y conductores de taxi que no contratan choferes pueden cambiar de opinión y contratar choferes en cualquier momento y así ganar un valor de tarifa que para este año es de \$910.000 mensuales como se menciona anteriormente. Si realizan la acción de contratar choferes, se indica que también se incluye un doble turno para el vehículo y los costos laborales aumentarían, en los aspectos de desgaste del taxi, como arreglos mecánicos de grandes costos debido a la devaluación y desintegro del vehículo.

³⁴ Definición de Wikipedia: La desviación estándar: también llamada desviación típica, es una medida de dispersión usada en estadística que nos dice cuánto tienden a alejarse los valores concretos del promedio en una distribución. De hecho, específicamente, la desviación estándar es "el promedio de la distancia de cada punto respecto del promedio.

Gráfica 50.



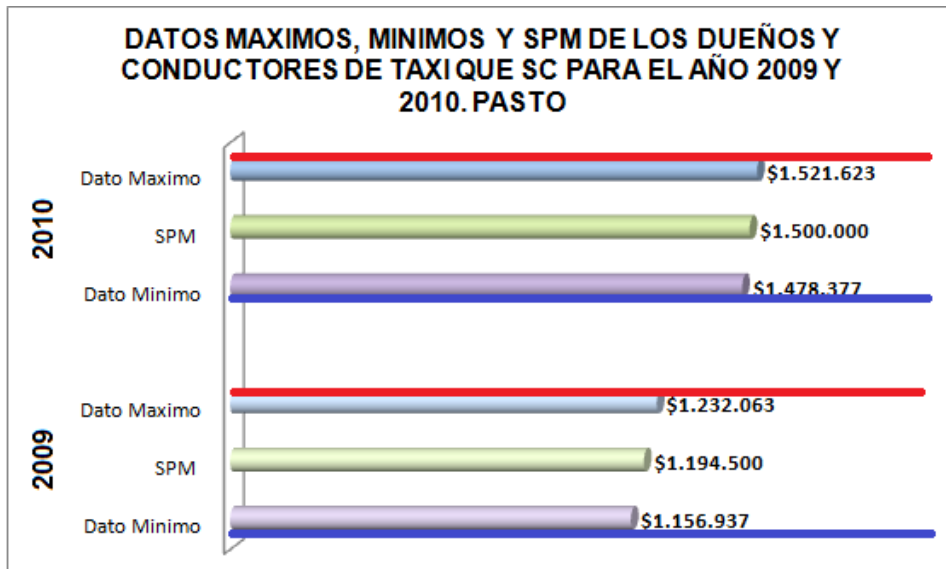
Fuente: Este Estudio

El salario de los dueños y conductores de taxi que NC, para el año 2009 fue de \$1.165.799 mensual, generando un cálculo de desviación estándar de \$45.670, que proporcionó un dato máximo de \$1.211.469 mensual y un dato mínimo de \$1.120.129 mensual. Lo que representa que los salarios de los dueños y conductores de taxi que NC para el año 2009 varía con más \$45.670 o con menos \$45.670, ni un peso más, sin un peso menos. Para el año 2010 se dio un incremento salarial, como se puede ver en el gráfico 44, que quedó en \$1.537.500 mensuales representando un aumento de 31.89%. La desviación estándar para el año 2010 es de \$40.300, que proporcionó un dato máximo de \$1.577.800 mensual y un dato mínimo de \$1.497.200 mensual. El dato de desviación estándar del año 2010 es menor con -11.75%, representando un valor de disminución de \$5.370, en comparación con el de 2009. La variación del salario disminuye porque se da un incremento del salario del año 2009 al 2010 y este valor se distribuye 11.75% más equitativamente que en el año 2009 para los dueños y conductores de taxi que NC.

5.3.2.1.3. Salario de los dueños y conductores de taxi que SC. Los dueños y conductores que si contratan choferes (SC), tienen el segundo salario más alto de todos los conductores formales e informales, para el año 2010. En la encuesta realizada por la presente investigación, ellos respondieron que su salario es un promedio de \$1.500.000 mensual, pero que tienen un ingreso, porque tenían contrato de un chofer adicional por conductor de taxi, entonces cada dueño y conductor de taxi que SC tiene un solo chofer a su cargo y la contratación se hace

100% verbal. Entonces su ingreso será de \$2.410.000 mensual y si el análisis de este objetivo fuera el ingreso, este grupo de conductores de taxi ocuparía el primer lugar, pero como el objetivo es el salario ocupa el segundo lugar, sin embargo hay que tener en cuenta que ellos con el valor del ingreso adicional reciben más dinero mensual.

Gráfica 51.

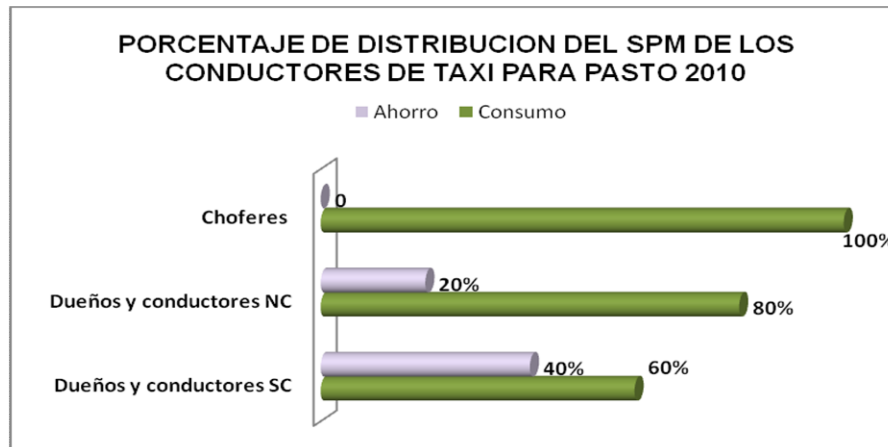


Fuente: Este Estudio

El salario de los dueños y conductores de taxi que SC, para el año 2009 fue de \$1.194.500 mensual, generando un cálculo de desviación estándar de \$37.563, que proporciono un dato máximo de \$1.232.063 mensual y un dato mínimo de \$1.156.937 mensual. Para el año 2010 se dio un incremento salarial, como se puede ver en el gráfico 53, que quedo en \$1.500.000 mensuales representando un aumento de 25.57%. La desviación estándar para el año 2010 es de \$21.623, que proporcionó un dato máximo de \$1.521.623 mensual y un dato mínimo de \$1.478.377 mensual. El dato de desviación estándar del año 2010 con respecto al del año 2009 es menor con -42.43%, representando un valor de disminución de \$15.940. La variación del salario disminuye porque se da un incremento del salario del año 2009 al 2010 y este incremento se distribuye más equitativamente entre este tipo de conductores.

5.3.2.2. Distribución de Ahorro y consumo en 2010.

Gráfica 52.



Fuente: Este Estudio

Tal cual lo ilustra la gráfica 54, entre menor es el salario, minúscula es la oportunidad de ahorrar, puesto que las personas requieren satisfacer las necesidades básicas, y en muchos casos el salario ni siquiera las cubre. En tanto que aquellos que logran satisfacer las necesidades elementales, buscan consumir su salario en bienes de tipo suntuario, quedando completamente anulado el ahorro como una opción a la hora de distribuir el salario.

Aunque su salario promedio mensual sobrepasa el SMLV existe el constante riesgo de inestabilidad, es decir, de no mantenerlo a largo plazo. Además, el alza en los precios, por ejemplo en el combustible incrementa los costos y ello implica que el salario real no varíe en la misma proporción que el nominal. Siendo así, el valor de carrera se ajusta por el valor de la gasolina.

El salario de los choferes de taxi generalmente se destina 100% al consumo de bienes y servicios de canasta familiar y 0% a ahorro. La razón principal es que el mismo no les alcanza para generar ahorro ya que deben gastarlo todo para poder suplir las necesidades básicas de ellos y sus familias. Aunque están de acuerdo en que este trabajo es una buena oportunidad y no viven en precariedad de ningún tipo.

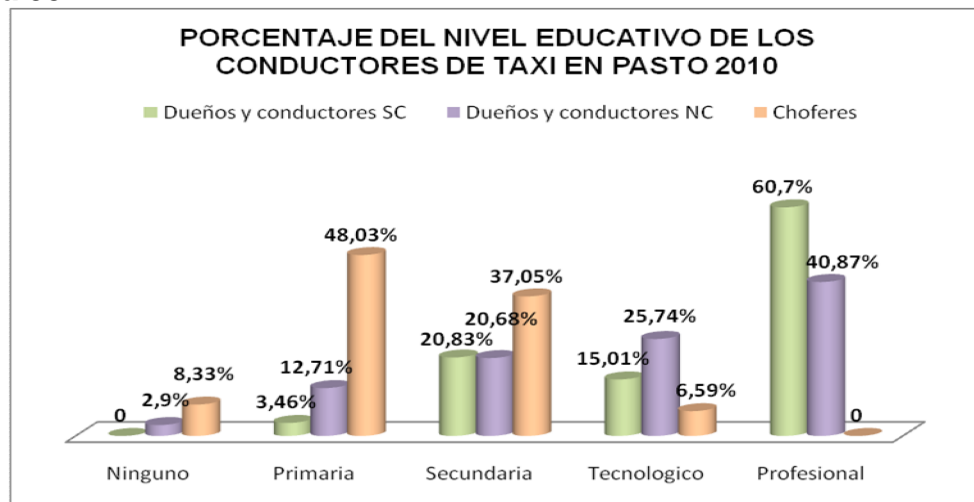
El salario de los dueños y conductores que no contratan choferes (NC), tuvo un incremento de \$371.800 pesos mensuales, con el cual tiene la posibilidad de tener un ahorro aproximado del 20% que corresponde a \$307.500 mensuales. Como se mencionó anteriormente el salario de este grupo de conductores es el más alto de los conductores analizados en el presente estudio.

El salario de los dueños y conductores que si contratan (SC) tuvo un incremento de \$435.500 pesos mensuales, el porcentaje de ahorro es mucho mayor, porque su salario es el segundo más alto que el todos los conductores formales e informales. Si se incluye el ingreso que reciben por la tarifa de la contratación verbal del chofer, la cantidad de dinero que aproximadamente pueden ahorrar es de \$ 964.000 pesos mensuales, es un beneficio tener dinero ahorrado para cualquier eventualidad o inversión, además identifica el ahorro identifica a una persona que puede vivir dignamente y tener muchos gustos y mejorar su calidad de vida. Los conductores tienen una relación directa entre su nivel de salario y el ahorro ya que los que ganan mayor salario pueden consumir y ahorrar en mayor cantidad porque la cantidad de dinero sea les da una mayor posibilidad de mejorar sus gastos y tener ahorro mientras que los que menos ganan tienen menos oportunidad de ahorrar porque su prioridad es cubrir sus necesidades básicas en la actividad de consumir.

Para realizar la actividad de conductores de taxi, como se ha insistido en casos anteriores, no se necesitan estudios pero si experiencia en vehículos y conducción, además de conocimiento de las calles y barrios de Pasto. Pero obviamente esto no se aprende con estudios académicos, por lo que el nivel de educación de los conductores es un tema de preocupación si solo se dedican a esta actividad.

No obstante, existen conductores que se han preparado y no encuentran trabajo y se han subempleado o hay quienes simplemente no gustan de realizar otra actividad diferente a la de conducir de un taxi. Estos gustos y preferencias se analizarán en el desarrollo del capítulo 3.

Gráfica 53.



Fuente: Este Estudio

A pesar de los porcentajes bajos resultados en términos educativos, en los diferentes tipos de conductores no hay ningún grado de analfabetismo.

5.3.2.3.1. Nivel de escolaridad de los choferes de taxi en el año 2010. Los choferes de taxi presentan los siguientes resultados en lo que respecta al nivel de escolaridad: primaria con 48.03%, le sigue secundaria con 37.05%, el tercero es ninguno con 8.33%, tecnológico con 6.59% y no hay ningún profesional. Su mayor porcentaje se concentra en el grado de primaria, y nulo en el nivel de profesional, esto indica que los choferes de taxi tienen bajo nivel educativo porque su actividad no les exige un grado de educación alto, además se le agrega que el tener menos salario hace que deje a un lado la educación profesional, por sus altos costos y la gran cantidad de tiempo que se puede aprovechar en trabajar en el taxi.

De los conductores y choferes de taxi que NC el 40.87% son profesionales, el 25.74% tecnólogos, el 20.68% bachilleres, el 12.71% tienen tan solo primaria y un 2.9% no cuentan con ningún tipo de escolaridad. En este caso si se presenta un grado alto de profesionales que ocupan su tiempo en manejar un taxi, y es de gran interés que 100% de los encuestados de este tipo de conductores respondió que trabaja todo el día exactamente 13 horas como se observo en el desarrollo del capítulo I, entonces es ilógico pensar que si 40.87% de los conductores de este tipo son profesionales y tienen la opción de competir en un empleo con mejor rentabilidad y menos esfuerzo de horas trabajadas este precisamente como conductor de Taxi. La respuesta se encuentra en la comparación del porcentaje de nivel educativo profesional que es 40.87%, con el nivel de edad que se analizara posteriormente, pero que vale la pena adelantar el porcentaje del rango de edad de mayor participación que es de 72.73%, la mayor parte de los dueños y conductores de taxi que NC son personas de avanzada edad, que ya no ejercen su profesión o que dejaron de trabajar para conducir su propio taxi como preferencia de actividad.

Los conductores y dueños de taxi que SC se conforman de 60.7% profesionales, 20.83% en grado de secundaria, 15.01% tecnólogos, 3.46% en grado de primaria y 0 en ningún grado. Estos conductores alcanzan el dato más alto de nivel educativo y el segundo salario más alto también, entonces tienen más oportunidad de tener mayor calidad y nivel educativo, sin embargo muchos de ellos son personas de avanzada edad, que ya tienen una cantidad de dinero ahorrada y pueden invertir en un taxi como una actividad nueva y un buen ingreso, 100% de este tipo de conductores afirmo que les resulta muy rentable conducir su propio taxi y dejarlo a un chofer en la noche ya que le genera un ingreso.

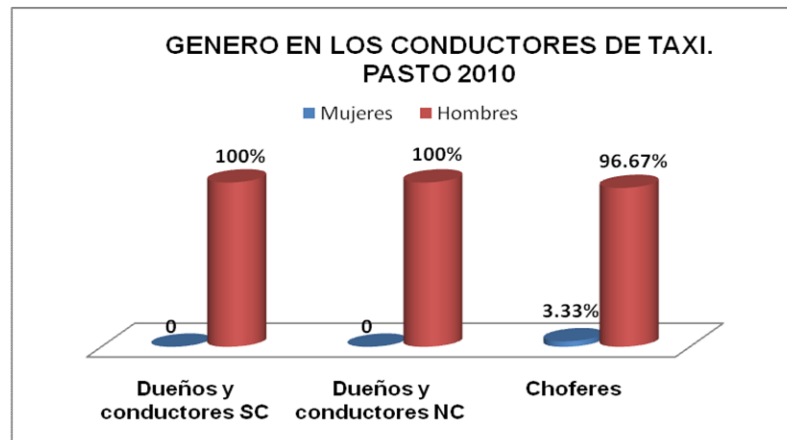
Entre mayores sean los recursos económicos con los que se cuente, mayores son las posibilidades de educarse. No obstante, en los dos últimos tipos de conductores analizados, las personas aspiran a ser dueños y conductores de taxi,

puesto que consideran esta actividad muy rentable, y de alguna manera relegan o transportan a un segundo plano su desarrollo personal.

5.3.2.4. Género en el año 2010. El trabajo de un conductor de bus es netamente realizado por un hombre y culturalmente el de un taxista también, pero en el tipo de conductores que son choferes, hay un 3.33% de participación femenina (ver gráfica 54). Este 3,33% tiene un nivel de escolaridad establecido de la siguiente manera: el 3.33% se divide en 1.66% están en grado de secundaria y 0.835% está en nivel de primaria y 0.835% está en tecnológico. Las mujeres que realizan esta actividad no tiene un nivel educativo competitivo y en un 100% son madres solteras que necesitan tener un salario para poder mantener a sus hijos y no les importa ser mujeres conductoras de taxi ya que con esto tiene algunos problemas como discriminación en la calidad de conducir un vehículo o en el peligro de ser robadas, ellas insisten en que es un buen trabajo difícil de realizar pero lo pueden hacer como cualquier hombre chofer de un taxi, sin embargo ellas todas tienen expectativas de cambiar de empleo con mayores salarios y menor tiempo de trabajo, y el seguir estudiando si es para ellas una opción cercana.

La edad de las mujeres conductoras de taxi esta en un 100% se ubica en el rango de 20-30 años, y para ellas es muy factible conseguir otro tipo de empleo e incluso seguir estudiando por el hecho de ser muy jóvenes.

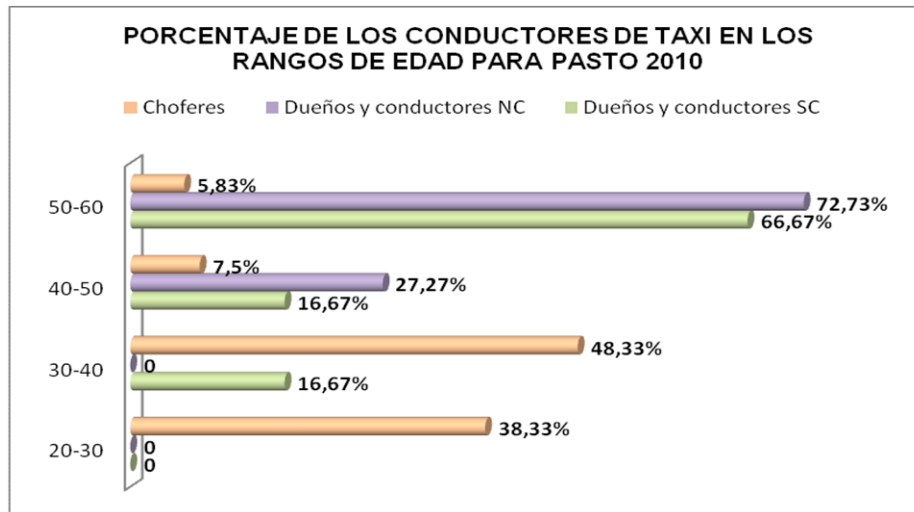
Gráfica 54.



Fuente: Este Estudio

5.3.2.5. Rangos de edad en el año 2010. Se analizan con los mismos rangos, cada 10 años. Y la mayor parte se de los dueños y conductores de taxi se concentra en el rango de 50 y 60 años.

Gráfica 55.



Fuente: Este Estudio

El 96.67% de los choferes de taxi están divididos en los rangos de edad así: 38.33% están en 20-30 años, 48.33% en 30-40, 7.5% en 40-50, y un 5.83% en 50-60, la mayor representación de los choferes de taxi son jóvenes que buscan empleo por mantener a sus familias además en este tipo de conductores de taxi, no hay una educación competitiva, así que ellos trabajan en campos laborales, donde el nivel educativo no sea un requisito para trabajar, ellos también esperan poder seguir estudiando con un principal objetivo “comprar un taxi” para poder tener un salario mayor y seguir realizando la misma actividad.

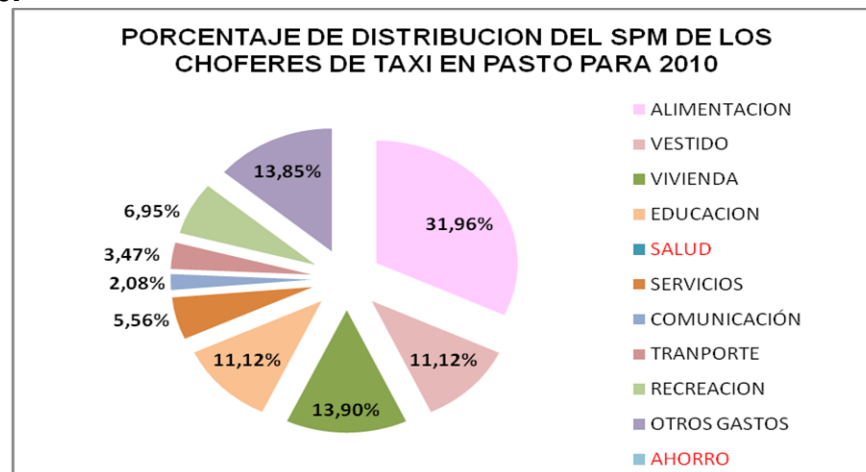
Los dueños y conductores de taxi que NC se ubican un 27.27% en el rango de 40-50 años y un 72.73% en el rango de 50-60 años, esto se debe a que la mayoría de este tipo de conductores ya han ejercido la actividad de taxistas durante muchos años aproximadamente toda su vida y tuvieron la posibilidad de alguna u otra forma de comprar su propio taxi para poder manejarlo personalmente y ganar más dinero. En otro caso, hay un porcentaje importante de profesionales con avanzada edad que ejercieron su profesión y ahora se dedican a ser conductores de taxi por rentabilidad y no optar por el ocio.

Los dueños y conductores de taxi que SC, un 16.67% en el rango de 30-40, 16.67% en el rango de 40-50 y 66.67% en el rango de 50-60, esto se debe a que 60.7% de los conductores de este tipo son profesionales y pueden realizar otro

tipo de actividad y ganan más salario, pueden reunir el dinero más rápido y así comprar el vehículo, sin embargo hay personas con avanzada edad, donde también se define que con su tiempo de trabajo han podido conseguir el dinero para poder comprar su taxi ,además hay que tener en cuenta que el desgaste de este vehículo es mayor, ya que ellos trabajan doble turno, pero siempre tienen ese mismo turno de descanso más que los demás conductores, ya con su taxi propio es mucho más fácil tener un salario alto y beneficioso.

5.3.2.6. Distribución del SPM en los principales bienes y servicios en el año 2010. El salario se divide en muchos bienes y servicios con el fin de sostenimiento de las principales necesidades de las personas como seres humanos, la forma como se distribuye el salario para todos los conductores de taxi se da de la siguiente manera:

Gráfica 56.



Fuente: Este Estudio

Generalmente las personas que ganan menos salario buscan gastarlo en una proporción mayor en alimentación, y después sigue vestido, vivienda y educación, también una variable importante es la de otros gastos donde se encuentra principalmente el pago de deudas o créditos bancarios, entre otros. Por su parte, las variables salud y ahorro se encuentran en rojo porque no se realiza ningún tipo de gasto, un 11,67% de los choferes de taxi cuentan con el servicio de salud en una Eps pero son tipo beneficiarios, 4,17% no tienen ningún tipo de salud y 84.16% pertenecen a estratos bajos como son 1,2 y 3 los cuales cubre el sistema de salud subsidiado por el Gobierno Sisben, entonces los choferes no realizan ningún pago de salud excepto si se encuentran en estrato 2 o 3 ya que tienen que pagar un bono por cada consulta que tengan, pero 81,32% de los choferes pertenecen a Sisben de estrato 1 y 2,84% a estrato 2 los cuales pagan \$1.500 pesos por cada bono de consulta o de medicinas.

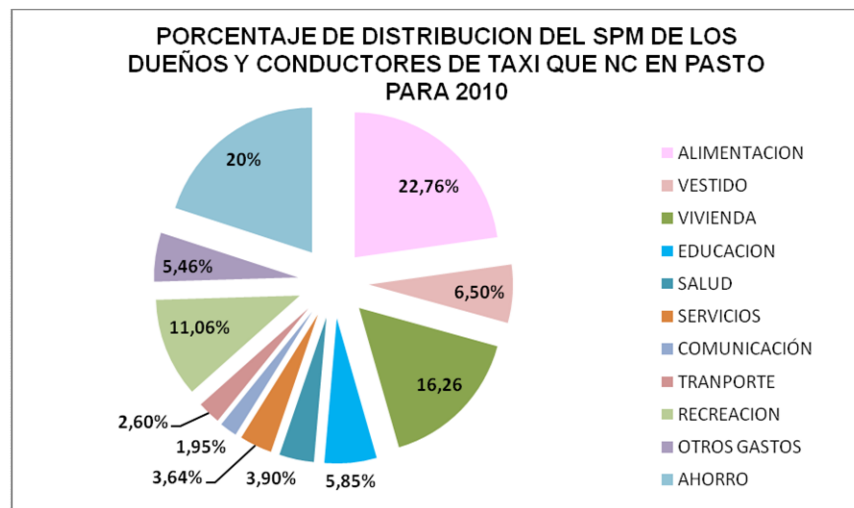
Al tener un mayor salario se puede asignarlo de una mejor manera e incrementar capital de ahorro o incluso mejorar nivel de vida al gastar en bienes suntuarios.

Los dueños y conductores de taxi que no contratan choferes ganan más que los choferes de taxi y se entiende que aumente el porcentaje de gasto en cada variable de consumo puesto que su salario es mayor y les permite hacerlo.

Además la variable alimentación siempre tiene el mayor valor de gasto sin embargo con mayor salario los conductores pueden aumentar su consumo en sus necesidades básicas, actualizar sus bienes materiales a unos más novedosos y también para poder tener un ahorro con el cual se pueden realizar muchas cosas como inversión, viajes, lujos, gastos eventuales importantes, la razón más importante es que no falte el dinero por si llega una época de difícil, ya que los conductores de taxi no ganan siempre el mismo valor salarial.

En la variable salud el porcentaje de gasto tiene el siguiente comportamiento: 27.27% de los dueños y conductores de taxi que no contratan chofer pagan servicio de salud a una Eps, 18.18% son beneficiarios y el 54.54% tienen servicio subsidiado Sisben de los cuales 52.24% son estrato 1 y 2.3% son estrato 2.

Gráfica 57.

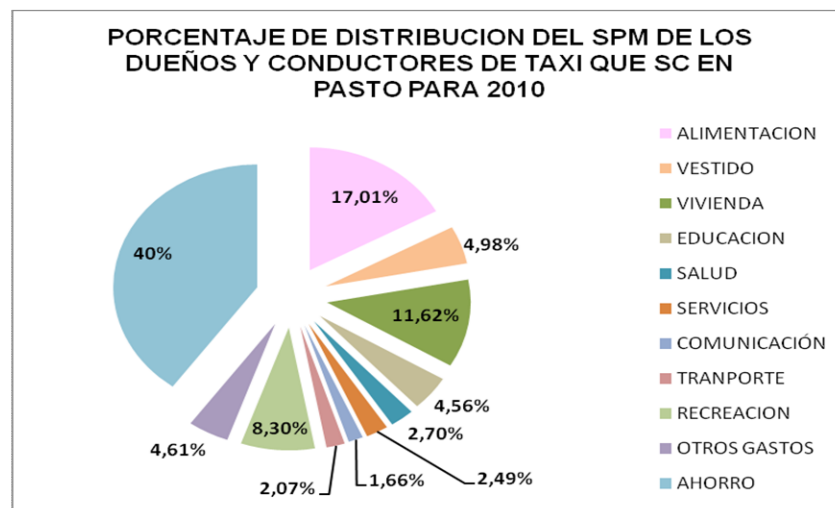


Fuente: Este Estudio

Como ya es bien sabido, entre mayor recursos económicos tenga un conductor de taxi mayor será su consumo y su ahorro si se lo permite el valor, el salario del dueño y conductor de taxi que si contrata chofer tiene el mayor salario de todos los conductores analizados en la presente investigación, debido a que esfuerza su vehículo en doble turno y trabaja él como conductor y contrata un chofer que le

genera una tarifa diaria bastante buena, entonces se entiende que este conductor tenga mayores gastos en todas la variables porque el sueldo de un taxista no es fijo pero la tarifa diaria del chofer que le entrega al dueño del taxi si es fija entonces el valor mensual será siempre el mismo para el dueño del taxi, ellos tienen la oportunidad de tener más ahorro que los demás conductores y de mejorar su calidad de vida mucho en bienes y servicios y más en bienes suntuarios. El servicio de salud se da de la siguiente manera: 25% pertenecen al sistema de salud subsidiado Sisben, 16.67% son beneficiarios de una Eps y 58.33% pagan el servicio de Eps. Como se observa en el desarrollo del anterior capítulo.

Gráfica 58.



Fuente: Este Estudio

El estrato en el que el Sisben clasifica a los conductores de taxi no es el mismo estrato de la casa donde ellos viven pero este estrato que pone generalmente el recibo de agua o luz sirve para determinar el estrato que se les puede dar a las familias dentro del Sisben. Los servicios de salud subsidiados por el estado son básicamente para las personas pobres o de escasos recursos que necesitan ayuda económica, las personas que viven en barrios de estratos 1, 2 y 3 generalmente establecidos por el recibo de luz y agua, pero la realidad del salario de los conductores de taxi sobrepasa el SMLV de un empleado formal exigido por la ley, a pesar de los riesgos que corren en ganar bien un día y otro no el promedio de ganancia es bastante bueno y sin embargo muchos de ellos como se menciono anteriormente pertenecen al Sisben estrato 1 y 2 que son los más bajos donde deberían estar personas que ganen mucho menos que el SMLV, esto se da por dos razones: la primera es porque los conductores de taxi viven en barrios de estratos 1, 2, y 3 como mínimo estrato y porque al aplicar la visita del

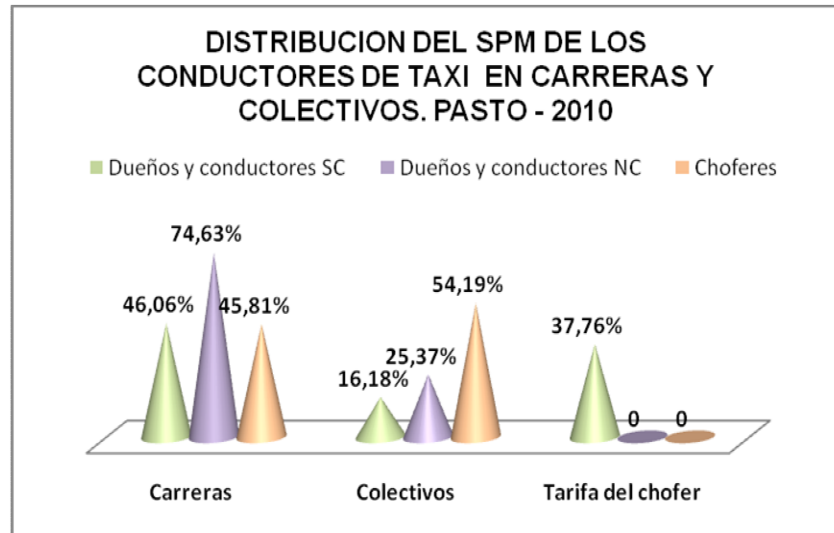
encuestador del Sisben ellos registran el valor mínimo posible de ganancia, para el Sisben es difícil determinar quien dice la verdad sobre todo si es un taxista que tiene un salario variante pero se hace todo lo posible por verificar quien tienen vehículos, propiedades entre otros para negarles el servicio, ya que se presentan casos como el de los conductores de taxi que tienen salarios mayores al SMLV con el cual si pueden pagar el servicio de salud independiente.

5.3.2.7. Participación de los colectivos en el SPM. El aumento del salario de los conductores de taxi para el año 2010 se da porque el SMLV incrementa cada año y por lo tanto ellos también tienen derecho a tener un valor mayor de tarifa por carrera \$3.300 pesos para el año 2009 y \$3.500 para el año 2010 y diferentes tarifas si la carrera es nocturna o de extremo a extremo de la ciudad \$4.000 pesos, en el caso de los dueños y conductores de taxi que si contratan choferes subió el valor de la tarifa del año 2009 al año 2010, en aproximadamente 5.000 pesos diarios, otro elemento para este aumento en el salario es el nivel de colectivos³⁵ que realizan, aunque esta práctica no está aceptada por la secretaría de tránsito y transporte, ellos la practican cuando no consiguen carreras en el día o cuando tienen la oportunidad de realizarlo, cobran mil pesos por cada pasajero contando también que en cada ruta pueden bajar y recoger más pasajeros y este método les ha resultado muy útil para tener mejores utilidades.

En promedio los conductores de taxi realizan colectivos dependiendo sus horas de trabajo (se puede ver en la gráfica 24) y dependiendo de su preferencia personal de realizarlas, el chofer de taxi realiza con colectivos el 54,19% de su salario mientras que el 45.81% lo realiza con carreras, este tipo de chofer es el que más realiza colectivos ya que tiene que conseguir el dinero para la tarifa, costos de combustible y limpieza del vehículo además el restante para su salario diario, los dueños y conductores de taxi que NC realizan 25.37% de su salario a través de colectivos y 74.76% por carreras y los dueños y conductores de taxi que SC reciben 37.76% de su salario por parte de la tarifa diaria que recibe, 16.18% por colectivos y 46.06% por carreras. Como ya se ha hecho incapié, los colectivos se realizan por gusto y preferencia de cada tipo de taxistas pero la situación es que los choferes la realizan mas porque tienen que preocuparse de entregar una tarifa fija diaria y conseguir su salario diario, mientras que los dueños y choferes de taxi entre mas ganen menos les preocupa ya que no tienen que entregarle nada a nadie todo es para ellos.

³⁵Definición de colectivo: aquel grupo o conjunto de personas que sostienen intereses comunes. En este caso la actividad de un taxi como ruta de cualquier bus público donde se presta el servicio de transporte público urbano.

Gráfica 59.



Fuente: Este Estudio

5.4. SALARIO DE LOS CONDUCTORES DEL SECTOR INFORMAL.

5.4.1. Conductores de mototaxi.

5.4.1.1. Salario. Los mototaxistas comenzaron siendo trabajadores ilegales, pero gracias a la flexibilidad del gobierno Colombiano no es un delito realizar esta actividad sin embargo no está permitida porque no está registrada como un transporte público urbano debido a su alto riesgo de accidentalidad. Con este nuevo tipo de transporte no permitido, muchas personas sin trabajo han encontrado la forma de tener un salario y dejar de ser desempleados, pasando de ser personas ociosas a personas informales, la forma de transportar personas en una moto resulta fácil, rápido y sobretodo rentable ya que el valor por pasajero es de \$1.000 pesos y en moto se puede transitar más rápidamente que con cualquier otro vehículo, así que se logra realizar más carreras al día y por lo tanto más dinero. Nariño sufrió un desnivel económico importante con la caída de las pirámides en el 2008, con lo cual muchas personas quedaron económicamente mal y muchas decisiones para salir de esta crisis fue buscar un tipo de trabajo y como el mototaxismo empezó a tener un buenas utilidades (se puede ver en el grafico 44), comenzaron a comprar motos para tener ganancias, pero como se mencionara, se dieron unas restricciones por parte de la secretaría de tránsito y transporte que debilitaron este tipo de transporte informal y la gente empezó a no tener la misma ganancia obtenida y la reacción principal fue vender las motos y

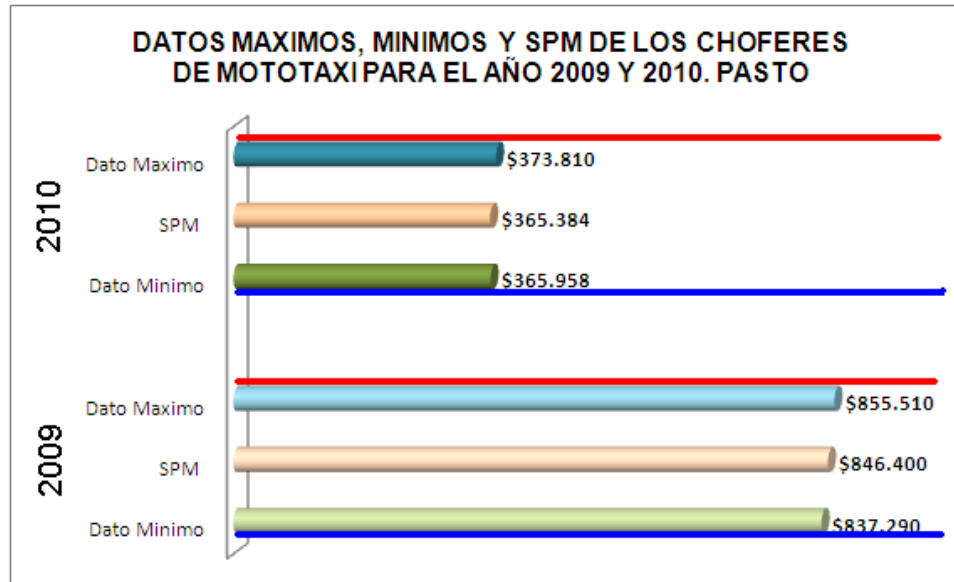
sacar a los empleados que eran los choferes de las motos. Así que muchos perdieron su trabajo informal. Pero esto no quiere decir que desaparecieron, se asume que disminuyeron en la proporción más grande de la que se venía dando pero aún quedan muchos sobretodo dueños de mototaxi que buscan tener un salario poco pero que les beneficie, asumiendo el peligro.

El tener titulo de trabajador informal implica muchos cambios y riesgos ya que ellos no tienen seguridad de contratación, su actividad, su horario y su salario entre otras variables pueden cambiar en cualquier momento y este fue el caso en el aspecto económico ya que el salario disminuyo drásticamente para los conductores de mototaxi en el año 2010.

5.4.1.1.1. Salario de los choferes de mototaxi. Tal como se ha visto previamente, la situación para el municipio y especialmente para la ciudad fue difícil con la caída de la pirámides, muchas personas quedaron sin empleo e incluso sin su capital realizado por su trabajo e toda una vida, pero las necesidades básicas son muchas y era necesario recurrir a buscar un empleo para poder recuperarse, muchos factores se vieron incluidos en esta problemática porque aparte de que ya había una cifra de desempleados esta se aumento con las personas que se incorporaron a buscar empleo. La informalidad es la primera opción de los desempleados con carencias educativas y de avanzada edad ya que en el sector formal es complicado entrar con estas características. Muchas personas compraron motos para prestarlas al servicio público y poder tener un salario con esto se dio la contratación de choferes de mototaxi.

Los choferes tienen como costos laborales; entregar \$15.000 diarios, el combustible en promedio \$5000 diarios y la limpieza en promedio \$1.000, en su totalidad es un valor promedio de \$26.000 diarios. Y como ya es conocido, este costo no está incorporado en la cifra de salario presentada en el grafico 62.

Gráfica 60.

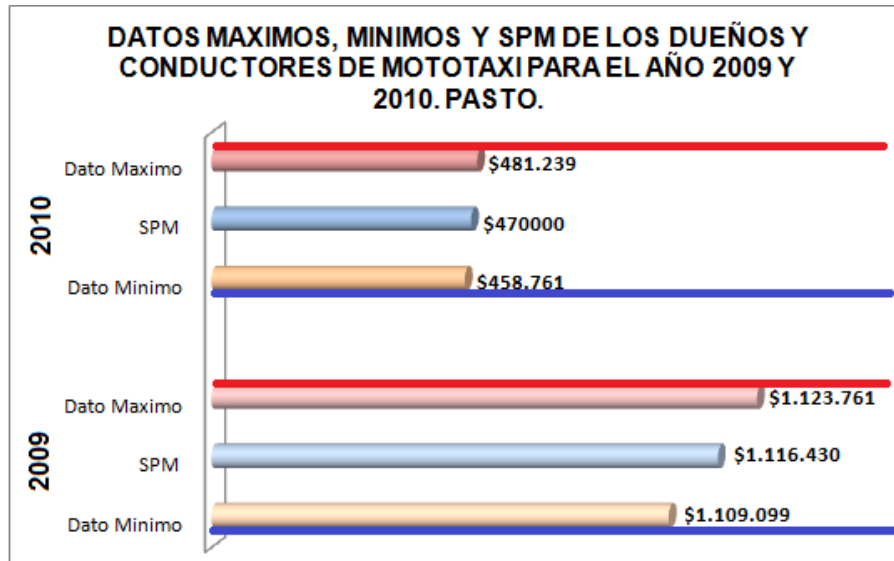


Fuente: Este Estudio

El chofer de mototaxi en el año 2009, tuvo un salario de \$846.400 mensuales y se dio al año 2010, una disminución de -39.69% lo que representa una caída de \$481.016 mensuales. La variación de los salarios en el año 2009, generó una desviación estándar de \$9.110 mensuales, con un dato máximo de \$855.510 mensual y un dato mínimo de \$837.290. En el 2010 la desviación es de \$8.426 mensuales, con un dato máximo de \$373.810 y un dato mínimo de \$365.958. La desviación tuvo una disminución para el 2010 de -7.51%, que representa \$684. Significa que la disminución de los salarios para el año 2010, fue más equitativa entre los choferes de mototaxi, pero no se puede pasar del dato máximo y mínimo presentado para el año 2010.

5.4.1.1.1. Salario de los dueños y conductores de mototaxi. Ser dueño de una mototaxi representa mayor ganancia que un chofer del mismo, sin embargo sigue perteneciendo al sector informal y esto ocasiona que tengan las mismas condiciones de peligro e inestabilidad, la mayoría de los dueños y conductores de mototaxi realizan esta actividad por el fuerte desempleo que tienen y que no han podido solucionar, otros porque tienen moto y es bueno tener una rentabilidad, en este caso están los estudiantes y otro grupo porque desean mejorar su calidad de trabajo con este empleo informal, ya que el empleo que estaban ejerciendo es más duro y demanda más tiempo como por ejemplo: carguero en el mercado, conductor de carreta de caballos, reciclador.

Gráfica 61.



Fuente: Este Estudio

La gráfica 63 ilustra de manera clara el comportamiento de los salarios en este gremio. Así, se tiene que los dueños y conductores de mototaxi tienen un salario promedio para el año 2009 de \$1.116.430 mensuales, un salario muy bueno comparado con el de los conductores formales, es un empleo informal muy bien remunerado, genera la posibilidad de satisfacer con mayor porcentaje las necesidades básicas, la desviación estándar para el año 2009 es de \$7.331, es baja lo que significa que los salarios para el año 2009 están distribuidos cercanamente entre los dueños y conductores de mototaxi, con un dato máximo de \$1.123.761 mensual y un dato mínimo de \$1.109.099 mensual. Pero en el año 2010 esta situación económica de los dueños de mototaxi cambia drásticamente, porque se da una disminución del salario en - 40.75% representando \$646.430 pesos mensuales, el salario queda en un valor promedio de \$470.000 mensuales.

El porcentaje es mayor en los dueños de mototaxi que en los choferes porque el salario era y sigue siendo mayor para los propietarios quienes ganan más por no entregar tarifa y por realizar más carreras a su gusto y a su horario escogido, mientras que los choferes cumplen un horario y pagan tarifa. Esta disminución salarial empeora las condiciones de los trabajadores informales en el subsector transporte público urbano, porque tienen una baja posibilidad de un empleo formal y el empleo informal que habían logrado consolidar baja rentabilidad enormemente, al igual que su posibilidad de mejorar su calidad de vida económicamente. La desviación estándar para el año 2010 es de \$11.239, este dato tubo un aumento de 53.30% que representa \$3.908, con respecto al año 2009, significa que la disminución del salario para el 2010 fue más inequitativa en

los dueños y conductores de mototaxi, razón por la cual el dato máximo es de \$481.239 mensual y el dato mínimo es de \$458.761 mensual.

Las razones de la caída del salario de los conductores de mototaxi son las restricciones que ha impuesto la Secretaria de tránsito y transporte, el transporte de pasajeros en moto está prohibido desde que comenzó, sin embargo los mototaxistas lo venían realizando en constante peligro de persecución, por parte de los policías, también se aumento el pico y placa para las motos, con lo cual se les quita un “día laboral” a la semana transitando por el centro, esta restricción se hizo con dos funciones, la primera reducir la congestión de motos y la segunda reducir el mototaxismo, pero la principal restricción que ha impulsado esta caída de salario, es la del parrillero hombre que consiste en que ningún hombre puede transportarse como parrillero de moto en ningún día y hora, esta también con el fin de acabar la delincuencia ya que se había incrementado fuertemente el robo en motocicletas, generalmente por parte de hombres conductores acompañados de hombres parrilleros y también por disminuir el transporte público urbano informal del mototaxismo. Con la ultima restricción los mototaxistas no pueden prestar el servicio de transporte público informal a los hombres, entonces la caída del servicio es altísima y por lo tanto la ganancia también. Cuando se habla de riesgos los trabajadores informales son los primeros que los tienen así que eso les sucedió tuvieron un salario muy bueno pero de un año a otro cambio negativamente en una proporción grande.

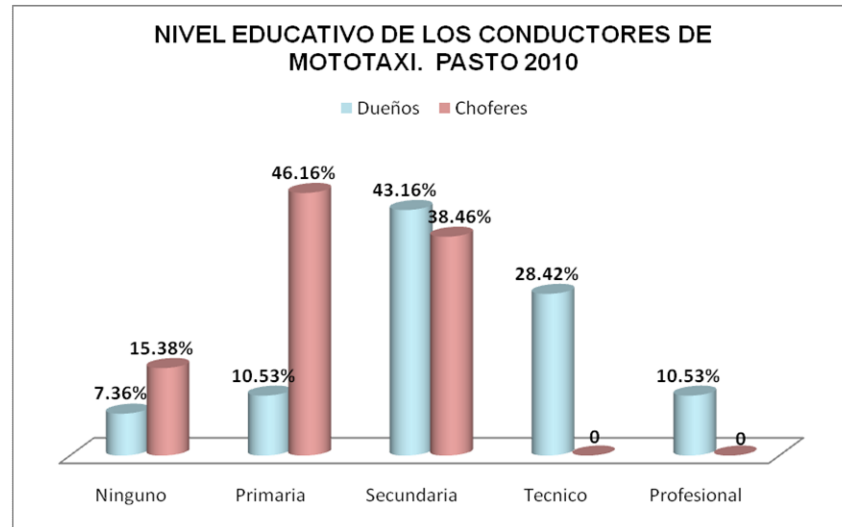
Una fuerte controversia se presenta también en la forma como la secretaria de tránsito y transporte concede el pase o permiso para manejar una moto, ya que no se presenta ningún requerimiento de examinar al individuo si sabe manejar correctamente, si conoce las normas de tránsito y sus requisitos, si sabe las señales de tránsito, prácticamente, solo se da en la teoría. Entonces si una persona desea obtener este pase solo paga el valor del mismo sin ningún otro tipo de examen, excepto el médico que es obligatorio y en el cual solo se detecta como se encuentra el paciente en sus sentidos (vista, oído, movimientos). Muchas personas obtienen este pase sin ni siquiera saber manejar y este problema conlleva a muchos accidentes e imprevistos aun más si se dedican al mototaxismo, porque la gente empieza a tenerles desconfianza y dejan de utilizar este tipo de transporte por miedo a caerse o en peores casos tener un accidente más grave.

A pesar de esta caída en su salario mensual, los mototaxistas siguen ejerciendo su actividad, con el peligro de persecución por parte de los policías y ofreciendo su servicio a las mujeres y los niños, ya que con esto generan un salario que les sirve como sustento mínimo preferible a no tener ninguna entrada de dinero.

5.4.1.2. Distribución del spm en consumo y ahorro en 2010. Se ha dicho ya que entre mayor salario se obtenga, mejores son las posibilidades de consumo y de ahorro, pero en este caso donde se presenta una disminución salarial y donde el salario es precario, el mismo se destina en su totalidad al consumo. A pesar de que los dueños de mototaxi ganan \$104.616 más que los choferes, el nivel de ahorro para ellos también es cero, pero tienen la posibilidad de consumir ese valor en sus necesidades básicas.

5.4.1.3. Nivel de escolaridad en el 2010. El salario depende del nivel educativo, para que un trabajador pueda ser competitivo, generalmente los trabajadores informales no tienen la opción de tener altos niveles educativos por escasos recursos o tienen buenos niveles educativos pero no han tenido la oportunidad de lograr empleo formal por la dificultad actual del mercado laboral. No existe ningún grado de analfabetismo en los conductores de mototaxi, a pesar de que hay porcentaje de ningún grado de escolaridad. En este caso es casi imposible conformar el mercado laboral formal, de los choferes 15.38% y de los dueños 7.36% , no tienen ningún tipo de estudios, el porcentaje de los choferes es mayor, ya que sin educación generalmente es más difícil llegar a lograr tener algo propio y buscan cualquier actividad para tener un salario, los choferes tienen mayor proporción en grado de primaria con 46.16% y en secundaria con 38.46%, no sobrepasan el grado de secundaria, los choferes tienen poco grado de escolaridad. Los dueños tienen su porcentaje más alto en el nivel de secundaria con 43.16%, prosigue técnico con 28.42% y en igual porcentaje primaria y profesional 10.53%. No en todos los casos las personas que no tienen ningún grado de educación o que se bajo nunca lleguen a conseguir vehículos propios, pero para la presente investigación la mayoría de las personas que tienen mayor nivel de educación tienen la posibilidad de tener dinero para invertir en un vehículo. Esta conclusión se da porque los dueños de las motos presentan mayor proporción en grados mayores de educación. Es interesante la cifra de 10.53% ya que mientras en un grado significa primaria en el otro representa profesional y es un cambio muy importante de educación, porque los dueños de motos que son profesionales tienen la oportunidad de conseguir empleo a través de ejercer su carrera y están en esta actividad de informales por la difícil situación económica y laboral, mientras los de primaria tienen menos posibilidades de ser competitivos frente a los profesionales en el campo laboral formal.

Gráfica 62.



Fuente: Este Estudio

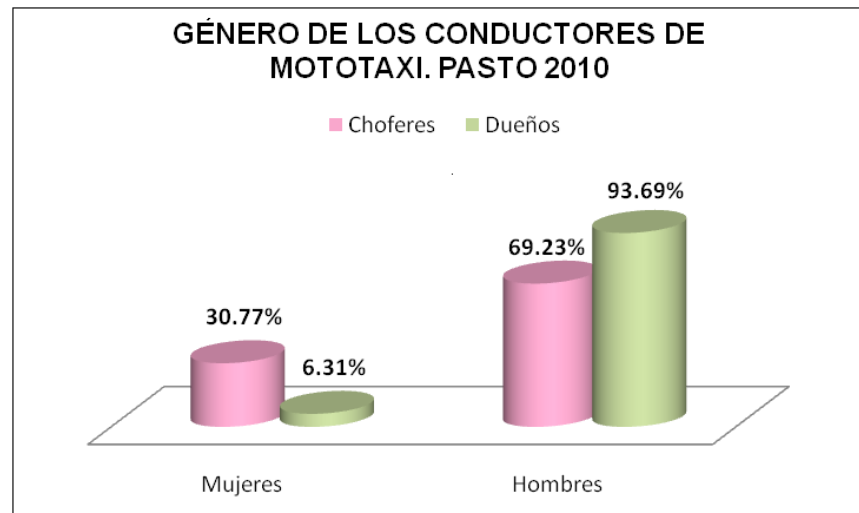
5.4.1.4. Género en el 2010. Dentro del porcentaje que representan los choferes, del total de mototaxistas, se encuentra que 30.77% pertenece al género femenino y 69.23% al género masculino (ver gráfica 65), son más los choferes hombres de mototaxi que las mujeres, con una diferencia cercana al 36%. Del porcentaje que representan los dueños del total de los conductores de mototaxi, 6.31% representa a género femenino y 93.69% a género masculino, son más los hombres dueños de motos que las mujeres dueñas de motos en 87.38% una proporción mucho mayor que la de los choferes.

La informalidad se presenta para todos los sectores económicos representados por mujeres en su mayoría pero en este subsector transporte la mayoría tanto en choferes como en dueños la representan los hombres.

Este caso se debe a que las mujeres del sector informal prefieren otro tipo de actividades diferentes a la de la conducción de motos, porque al manejar una moto tienen que evadir a la policía y esta es una persecución peligrosa y arriesgada y generalmente las mujeres son más nerviosas y más responsables que los hombres, pero esto no quiere decir que una mujer no sea capaz de manejar una moto y prestar el mismo servicio por eso si hay una representación aunque pequeña de las mujeres dentro de este mercado laboral informal, es mucho menor la representación femenina en los choferes que en los dueño de motos y se debe a que las choferes de motos son 100% madres cabezas de familia que necesitan muchos más gastos y no han tenido la oportunidad de comprar una moto, prefieren gastar su ganancia en sus necesidades básicas. Además 100% de las

mujeres que ofrecen su servicio como conductoras de moto se encuentran con un grado alcanzado en secundaria, tienen un nivel bajo de competitividad laboral y por esta razón deciden ejercer cualquier empleo informal que les signifique un ingreso.

Gráfica 63.

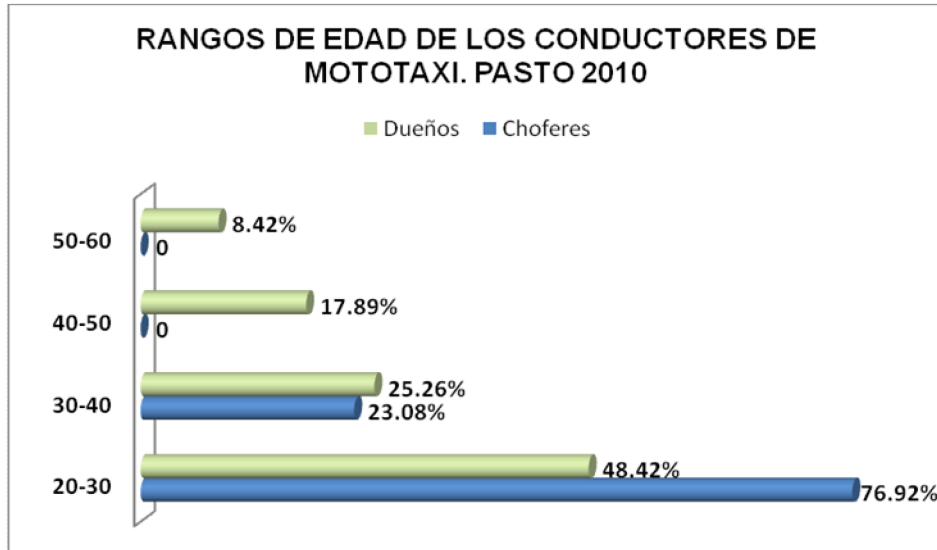


Fuente: Este Estudio

Del porcentaje que representan las mujeres dentro del total de choferes de mototaxi, 70% están en el rango de 20-30 años de edad y el 30% está en 30-40 años y del porcentaje que representan las mujeres dentro de los dueños de mototaxi, 60% están en el rango de 20-30 años y 40% en 30-40 años. En los dos grupos de conductoras, son mujeres jóvenes que tienen la oportunidad de estudiar, ya que como se mencionó anteriormente, 100% de ellas están en grado de secundaria, pero sus recursos económicos no se los permite, por eso deciden incorporarse al mercado informal en cualquier actividad, ellas afirman que hasta en la informalidad es difícil entrar, porque hay mucha gente desempleada que recurre a este mercado informal. Las mujeres tienen más dificultad en la incorporación del subsector transporte, por el mito de que los hombres tienen más experiencia y desenvolvimiento al conducir cualquier tipo de vehículo o moto, pero esto no es cierto, sin embargo en el caso de los choferes, los dueños que demandan conductores de motos hay preferencia por los hombres.

5.4.1.5. Rangos de edad en el 2010. Los choferes de mototaxi, se dividen en los dos primeros rangos de edad, con mayor proporción en el de 20-30 años con 76.92% y en el de 30-40 años con 23.08%, este grupo es joven al igual que los primeros porcentajes de los dueños de motos con mayoría en el rango de 20-30 años representando 48.42% y le sigue 30-40 años con 25.26% (ver gráfica 66).

Gráfica 64.



Fuente: Este Estudio

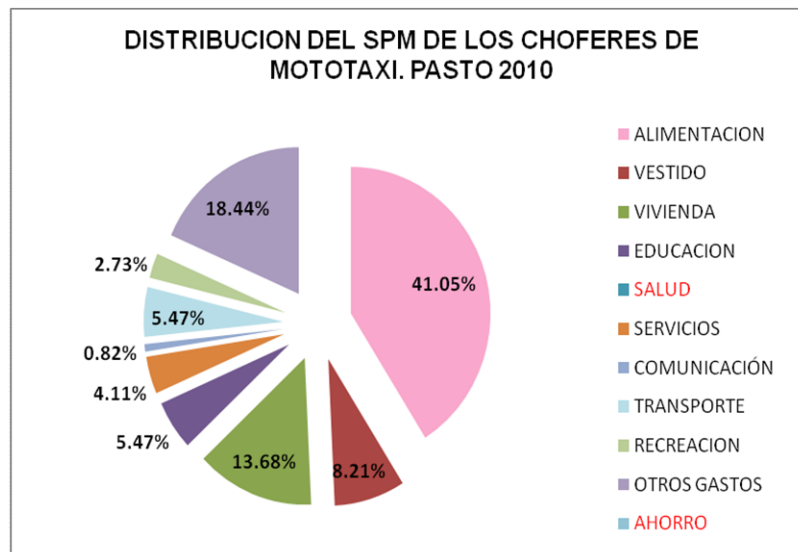
De los dos tipos de conductores, la mayoría son jóvenes sobremanera en los choferes, ya que necesitan trabajar y son muchos motivos por los cuales están incorporados en este mercado laboral informal. El primero es porque son estudiantes y deciden trabajar en su tiempo libre manejando moto ya que este trabajo no necesita requerimientos educativos de ningún tipo, en el caso de los choferes, el mismo caso para los dueños de las motos que utilizan su propiedad en el tiempo libre para tener dinero de una forma fácil y rápida y el otra opción es el de desempleo ya que los jóvenes no tienen un nivel educativo alto en el caso de los choferes así que no les queda más alternativa que escoger un trabajo informal, en el caso de los dueños de motos se da porque no encuentran empleo a pesar de tener profesión y deciden realizar un trabajo con una herramienta que poseen que les facilita el ejercicio de transportar personas y tener más dinero.

Los últimos rangos de edad se componen de los dueños de mototaxi de la siguiente manera: 17.89% en el rango de 40-50 años y 8.42% en el rango de 50-60 años. Para manejar una moto se necesita vitalidad porque el equilibrio de aguantar a una persona es necesario sin embargo las personas de la edad que se habla si tienen este requerimiento pero el 8.42% tiene menos posibilidades en este sentido sin demeritar su capacidad física. En el caso de el rango de 40-50 años son personas que no tienen nivel educativo alto por eso se dedican a actividades informales y esta es una de fácil acceso, y en el rango de 50-60 son personas de avanzada edad que encontrarían trabajo con dificultad, además según el código de tránsito estas personas deben realizarse exámenes anuales de desarrollo

sensitivo. Pero por la misma razón de que son personas que ya no encontrarían trabajo fácilmente por su edad y por su bajo nivel educativo necesitan encontrar un trabajo informal donde se puedan desempeñar ya la mayor parte de su vida han tenido trabajos informales y no se han preocupado por pagar una pensión entonces necesitan trabajar para poderse sostener económicamente y por eso compran una moto para tener un trabajo aunque sea informal y peligroso más a su edad.

5.4.1.6. Distribución del SPM en los principales bienes y servicios en el año 2010. Los conductores de mototaxi tuvieron una disminución importante en su salario que los obligó a cambiar de nivel de vida que tenían ya que en promedio les duro dos años y ahora su salario es realmente bajo no alcanza ni un SMLV, así que la poca cantidad de dinero que ganan lo destinan al consumo de bienes y servicios de canasta familiar principalmente dejando un poco menos de salario a las variables que pueden tener menos prioridad como el vestido que se hace semestralmente, recreación, comunicación, salud que realmente el porcentaje de los choferes del total de conductores de mototaxi, el 23.08%, son beneficiarios de una Eps y el 76.92% pertenecen al sistema subsidiado Sisben, entonces no realizan ningún pago de su salario y ahorro que realmente es nulo (ver gráfica 67.).

Gráfica 65.

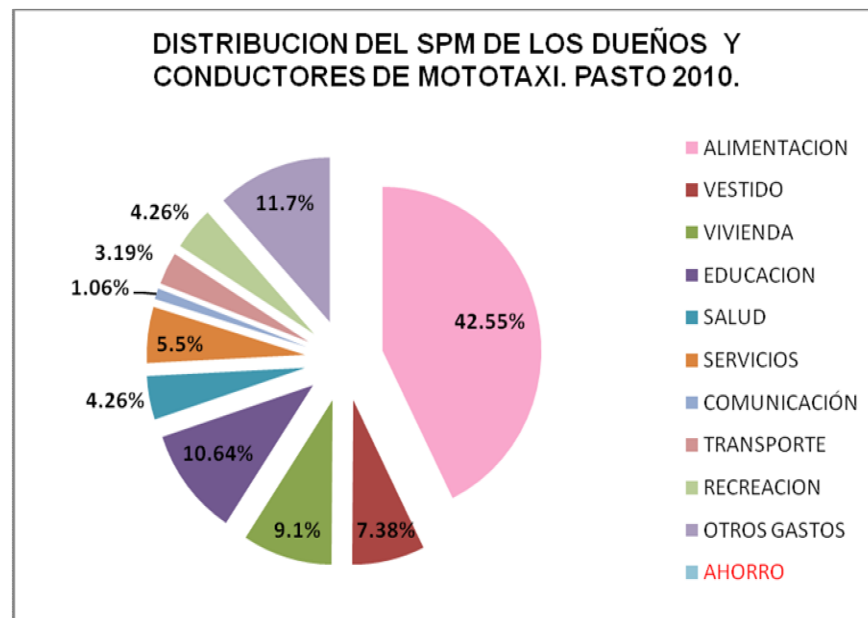


Fuente: Este Estudio

Los dueños de mototaxi distribuyen su salario de manera similar que los choferes, salvo que pueden aumentar en poca proporción cada una de las diferentes

variables, en especial énfasis a la alimentación, educación, recreación. En la variable de salud se hace una diferencia especial ya que del porcentaje de dueños de mototaxis del total de conductores de mototaxi, 4.21% pagan servicio a una Eps de su salario, que es el valor representado en la división de la torta, ya que los demás dueños de mototaxi no pagan servicio de salud de su salario porque 2.11% son beneficiarios de una Eps y 93.68% pertenecen al sistema subsidiado Sisben. El ahorro es nulo, su salario no les alcanza para sus necesidades menos para la oportunidad de ahorrar (ver gráfica 68).

Gráfica 66.



Fuente: Este Estudio

Cuando un conductor tiene mayor salario busca la oportunidad de no consumirlo todo, sino de gastar lo necesario para el resto poder ahorrarlo o invertirlo en bienes suntuarios, mientras que los que menos ganan buscan consumir más porque ellos tienen restricciones en bienes y servicios necesarios para vivir bien entonces gastan más en suplir necesidades momentáneas. Un ejemplo claro de esto es que una persona compra uvas y leche y eso lo satisface todos los días pero de repente si su salario aumenta si gana muy poco lo primero que va a hacer es comprar más uvas y leche u otro producto, para llegar al tope donde él quisiera tener mucho mas , mientras que una persona que ganara mucho mas y que de repente le llegara un incremento de su salario no busca inmediatamente consumirlo sino ahorrarlo para gastarlo en bienes santuarios o en inversiones, el

consumo sigue siendo del mismo valor o puede incrementar pero no en la totalidad del incremento.

El sector formal es estable dentro del subsector transporte, mientras que el sector informal es muy inestable dentro de este subsector y de hecho en toda la economía, sin embargo los salario analizados representan netamente el salario de cada uno de los conductores, no se tiene en cuenta costos ni gastos laborales. Es necesario aclarar que en el caso de choferes formales e informales se analiza su salario excepto de el valor de la tarifa diaria así que el valor del salario es únicamente la ganancia del chofer por realizar su actividad y que los salarios de los dueños y conductores de taxi que NC pueden cambiar en cualquier momento o dicho de otra manera cuando ellos quieran porque si deciden contratar un chofer su situación se convertiría en la de los dueños y conductores de taxi que SC y tendrían un salario mayor.

La mayoría de los conductores formales aseguran que la llegada de la informalidad hizo que sus salarios disminuyeran en una proporción alta dejándolos en ganancias bajas, pero el análisis de este presente estudio contradice esa versión. Ya que la nueva modalidad de transporte informal si afecto al subsector transporte pero de diferente manera a cada clase de conductor y no de la manera que ellos afirman, por lo menos no para el año 2010.

A la empresa de buses “Ciudad Sorpresa” fue a la que mas afecto el mototaxismo ya que sus niveles de pasajeros disminuyeron en una cifra alta sobretodo en los años donde no había restricciones como fueron 2008 y 2009 pero en 2010 ha venido mejorando por las restricciones, a pesar del efecto negativo de pasajeros la empresa no redujo en ningún momento personal porque las rutas tienen colaboración por parte del gobierno y están destinadas a funcionar obligatoriamente y cada ruta tiene su conductor y no había posibilidad de despachar conductores, ese el caso visto por la empresa pero los conductores no se ven afectados personalmente, ya que a ellos la empresa les paga un SMLV cada mes recojan los pasajeros que recojan, sine embargo ellos sienten que el beneficio de la empresa que trabajan es un beneficio para los mismos y tienen razón porque si sigue la baja productividad de servicio a largo plazo se verían los efectos negativos para ellos, así que por eso luchan para que se acabe el mototaxismo, pero la realidad es que económicamente a corto plazo, los mototaxistas no ha afectado a los conductores de buses directamente.

Los taxistas si se ven afectados, ya que ellos pierden la oportunidad de realizar un mayor número de carreras y colectivos y por ende ganar más dinero y de hecho el salario de los conductores de taxi tuvo un oneroso incremento del año 2009 al 2010, lo que sugiere que los taxistas a pesar del mototaxismo, nunca han tenido percibido disminuciones en su nivel salarial, por el contrario, este siempre ha ido creciendo.

Asimismo, si se analiza la prestación de un servicio de manera microeconómica se genera una situación y es que existen dos personas que ofrecen el servicio de transporte y las ganancias obviamente son divididas entre los dos dependiendo la preferencia del demandante del transporte, pero llega un nuevo personaje que ofrece el mismo servicio de transporte mucho más rápido y económico, por lo que la gente lo empieza a demandar. Inmediatamente se genera que las ganancias de los dos anteriores oferentes del servicio ya no se dividen en dos sino en tres, por lo tanto no disminuyen el valor ganado lo que disminuye es el valor que pudieron haber ganado si no estuviera el tercer oferente del servicio, que en este caso es el conductor de mototaxi.

Entonces los salarios de los taxistas y la productividad de la empresa de buses hubieran sido mucho más altos de no haber surgido el mototaxismo, dado que creció la oferta de transporte, más la demanda no tuvo el mismo crecimiento sino que permaneció constante.

Finalmente es innegable que esta nueva modalidad de transporte ilegal presentó gran acogida por parte de las personas en general. Tal es así, que de haber sido permitida y funcionar libremente, los salarios de los taxistas y de los conductores de buses, no hubieran presenciado un incremento o este habría sido menor del que lograron para el año 2010, ya que con tanta restricción los salarios de los conductores de mototaxi disminuyeron considerablemente.

6. SATISFACTORES DE BIENESTAR SOCIAL DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL AÑO 2010.

6.1 APROXIMACIÓN CONCEPTUAL

En el desarrollo de este capítulo, se analizan los aspectos de tipo social, que afectan tanto a conductores formales como informales. Para ello, en primer lugar, se abordan algunos conceptos teóricos importantes para el posterior análisis. De acuerdo con Manfred Max Neef, la economía se basa en las personas y no en los objetos, y propone ver la estructura económica desde un ámbito social y ecológico.

Bajo estos parámetros, es necesario analizar con urgencia las variables de carácter cualitativo de los individuos en cuestión, en la misma forma como se miden las de carácter cuantitativo, como por ejemplo el PIB per cápita. No obstante, cuantificar la problemática de las personas es mucho más difícil de lo que se piensa, ya que los individuos no son todos iguales, ni quieren lo mismo, ni satisfacen de igual manera sus deseos.

En este sentido, sumados los problemas de cada individuo, se convierten ahora en una problemática social, que repercute negativamente en el sistema económico. Por tanto, Max Neef plantea, que los economistas no deben concentrarse en problemáticas netamente económicas, sino, que su preocupación debe estar ligada al contexto social en el que se desenvuelven las personas que conforman la sociedad.

Es de gran dificultad encontrar variables estándar que cuantifiquen o midan la calidad de vida de las personas ya que cada individuo difiere en gustos, preferencias, deseos, entre otros. Si bien en todo tiempo y cultura existen las mismas necesidades, al mismo tiempo se suscitan diferentes formas de satisfacerlas. A pesar de ello, más adelante se establece una matriz de necesidades y satisfactores específicos para el estudio.

“La persona es un ser de necesidades múltiples e interdependientes, las necesidades humanas deben entenderse como un sistema en que las mismas se interrelacionan e interactúan. Simultaneidades, complementariedades y compensaciones (trade-offs) son características de la dinámica del proceso de satisfacción de las necesidades. Ser, Tener, Hacer y Estar; y, por la otra, las necesidades de Subsistencia, Protección, Afecto, Entendimiento, Participación,

Ocio, Creación, Identidad y Libertad”³⁶. Esta es una matriz, que propone analizar algunas de las necesidades fundamentales de los seres humanos, se clasifican por satisfactores y no por necesidades, ya que los satisfactores son variables que incluyen las necesidades, por ejemplo alimentación y abrigo no deben considerarse como necesidades, sino como satisfactores de la necesidad fundamental de subsistencia. Se clasifica de dos maneras a los satisfactores: “Primero: Las necesidades humanas fundamentales son finitas, pocas y clasificables. Segundo: Las necesidades humanas fundamentales son las mismas en todas las culturas y en todos los períodos históricos. Lo que cambia, a través del tiempo y de las culturas, es la manera o los medios utilizados para la satisfacción de las necesidades”³⁷. Cada necesidad puede satisfacerse a niveles diferentes y con distintas intensidades, ya que cualquier necesidad humana fundamental no satisfecha de manera adecuada produce una patología; que si está generada ampliamente en una sociedad, es un grave problema social.

Como se mencionó anteriormente, los satisfactores del beneficio social se constituyen en la forma de suplir necesidades esenciales, en busca de la felicidad de las personas y su contexto. La teoría de desarrollo a escala humana (DEH), es una nueva y diferente forma de analizar e interpretar la realidad de las personas, que plantea que cualquier ausencia de satisfactor(es) a una necesidad humana fundamental, es sinónimo de algún tipo de pobreza humana. La pobreza genera patologías que trascienden el ámbito individual al colectivo, y además influye en la economía y condiciona la sociedad.

En la matriz de los satisfactores propuesta anteriormente, se analizan las mismas necesidades para los diferentes tipos de conductores tanto del sector formal como informal, aun teniendo en cuenta que el sector informal presenta deterioradas condiciones salariales como se analizó en el desarrollo del capítulo II. Por cuanto se deja entrever ya, que las condiciones sociales no serán las mejores.

Como se pudo observar en el capítulo previo, ser conductor tiene particulares implicaciones económicas, más ahora, en el desarrollo de esta segunda parte, se busca conectar el aspecto económico ya analizado, con el contexto social de estos individuos, explorando aspectos propios de sus vidas en cuanto a su papel como agente activo de la sociedad, en su rol de conductores.

Los satisfactores de bienestar social son muchos, y se estudian de diferente forma, después de analizar todas las necesidades expuestas por Max Neef, se

³⁶ Manfred Max Neef. Teoría de desarrollo a escala humana.

³⁷ Ibid. Pág. 31.

toma los satisfactores más sobresalientes y útiles para la presente investigación y se establecen de la siguiente manera:

Tabla 21.

NECESIDADES Y SATISFACTORES

NECESIDADES	SATISFACTORES			
	SER	TENER	HACER	ESTAR
SUBSISTENCIA	Empleo	Vivienda	Alimentación	Salud
AFECTO	Solidaridad	Colaboración laboral	Estado civil-ruptura Fliar	Colaboración de Género
ENTENDIMIENTO	Conciencia	Educación	Comunicación	Recreación
IDENTIDAD	Opinión Fliar.	Opinión Laboral	Participación con la sociedad	Opinión de vida personal

Fuente: Este Estudio.

Los satisfactores utilizados en la presente investigación, y que analizan la calidad de vida de los conductores, se establecen de acuerdo a sus comodidades, necesidades satisfechas, entre otros factores influyentes en su entorno familiar, laboral y personal. Como se puede ver en la tabla 22, las necesidades a analizar son: *Subsistencia* que está compuesto de satisfactores como: empleo, vivienda, alimentación y salud, *Afecto* que abarca necesidades como: solidaridad, Estado civil-ruptura familiar, colaboración laboral, colaboración de género (Laboral y Conyugal); *Entendimiento* compuesto por: conciencia, educación, comunicación y recreación; *Identidad* conformada por: opinión familiar, opinión laboral, participación con la sociedad, opinión de vida personal. Cabe resaltar, que todos los satisfactores mencionados, se analizan por psicólogos en el libro de Max Neef, quienes argumentan que son ellos, los más importantes e influyentes en la calidad de vida de cualquier persona, aunque se deja en claro que cada individuo es único y puede decidir satisfacer su necesidad como quiera.

Para ser más explícito, en el caso de la subsistencia, se analiza el empleo porque las personas lo buscan para satisfacer este tipo de necesidad fundamental, el

afecto por su parte, determina el estado de ánimo de las personas enormemente. Asimismo, el entendimiento abarca satisfactores que conlleven a desarrollar el pensamiento, las capacidades y a contribuir en el esparcimiento y diversión de la persona y por último, la identidad sirve para conocer la personalidad del individuo, su opinión dentro de su familia, en el trabajo y en la sociedad.

6.2 MATRIZ DE CALIFICACIONES DE BIENESTAR DE LOS SATISFACTORES

Entrando en materia, el nivel salarial como se observó en el capítulo II, permite satisfacer las necesidades básicas, las cuales, ahora se analizarán cada una y por sector dependiendo del tipo de conductor.

Para ello en la investigación se realizó una clase de pregunta con respuesta en forma calificativa que plantea diferentes estados en los que el individuo podría encontrarse frente al satisfactor en el momento de ser encuestados. Dichas calificaciones de los estados se clasificaron de la siguiente manera: 1: pésimo, 2: malo, 3: regular, 4: bien, 5: excelente.

Este tipo de calificación conlleva a que la presente investigación realice un proceso de calcular promedio con respecto a las respuestas de los conductores de sus estados de satisfacción para analizar la matriz de necesidades y satisfactores como se puede ver en la tabla siguiente.

Tabla 22.

		MATRIZ DE NECESIDADES Y SATISFACTORES															
		SUBSISTENCIA				AFECTO				ENTENDIMIENTO				IDENTIDAD			
		SER	TENER	HACER	ESTAR	SER	TENER	HACER	ESTAR	SER	TENER	HACER	ESTAR	SER	TENER	HACER	ESTAR
		empleo	vivienda	alimentación	salud	solidaridad	colaboración laboral	ruptura familiar	colaboración de género	conciencia	educación	comunicación	recreación	opinión familiar	opinión laboral	participación con sociedad	opinión de vida
SECTOR FORMAL	conductores de buses	4	4	4	4	5	5	4	4	5	3	4	4	5	4	5	5
	conductores de taxi	3	4	4	4	4	3	4	3	5	3	3	2	4	5	5	4
	choferes	4	5	5	3	4	4	4	3	5	4	4	5	5	5	5	5
	dueños y conductores NC	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5
SECTOR INFORMAL	conductores de mototaxi	2	3	4	4	4	5	4	3	4	2	4	3	3	3	5	3
	choferes	3	4	4	4	4	5	4	3	4	2	4	3	4	3	5	4
	dueños y conductores	3	4	4	4	4	5	4	3	4	2	4	3	4	3	5	4

Fuente: este estudio

Se tiene en cuenta que las conclusiones del presente capítulo serán desarrolladas desde este momento para hacer más corto el contenido del mismo, ya que el principal interés de este capítulo es conectar el aspecto económico analizado en los anteriores capítulos, con el aspecto social que es desarrollado en este, sin embargo es de mucha importancia analizar cada una de los satisfactores de acuerdo a su tipo de conductor, porque así se estudiara, cada uno de acuerdo a un aspecto más social, que se desarrollara posteriormente.

Se observa los diferentes estados de satisfacción de los conductores formales e informales, por esta razón se realiza conclusiones fuertes y puntuales para verificar sus diferencias y sus relaciones más importantes, de la siguiente manera:

6.2.1. Necesidad de subsistencia:

- En promedio dentro del sector formal, los conductores de buses, al igual que los dueños y conductores de taxi que NC y que SC presentan un bienestar de nivel 4 que significa bien, porque tienen un salario fijo como empleados o como dueños y conductores de su vehículo. En comparación con el sector informal que presenta en los choferes nivel 2 mal y dueños y conductores 3, los conductores de sector formal sienten seguridad con su empleo que los del sector informal por las condiciones tan forzosas y el bajo salario que alcanzar a tener realizando esta actividad de transporte, no obstante existe dentro del sector formal se encuentran los choferes de taxi que se igualan a los dueños y conductores del sector informal porque su empleo puede acabarse en cualquier momento ya que ellos no son propietarios de ningún taxi y su salario tampoco es fijo. En ningún sector se presenta un nivel 5 ya que los conductores opinan que sus empleos fijo o no, no establecen una cantidad de salario que se considere bueno, no obstante los conductores de taxi opinan que a pesar de tener un salario mayor que el de los demás conductores no es fijo y varía todos los días.
- En el satisfactor de vivienda se define de acuerdo a los niveles de salario que se obtengan, en el sector formal los dueños y conductores de taxi que NC y que SC tienen nivel 5 que es el mayor calificativo ya que ellos tienen los mayores niveles salariales de todos los conductores analizados por la presente investigación, en nivel 4 se encuentran del sector formal los conductores de buses y los choferes de taxi al igual que en el sector informal los dueños y conductores, porque sienten que sus viviendas son estables pero este satisfactor no está completamente satisfecho. A pesar de que el sector formal presenta cambios importantes en sus salarios con el sector informal se encuentran en las mismas condiciones de satisfacción de acuerdo a este satisfactor debido a que los conductores del sector informal viven en estratos menores y su salario les permite alcanzar una vivienda de

carácter estable y bueno. En el sector informal los choferes obtienen un salario menor y por esto ellos están en nivel regular de acuerdo a la vivienda.

- El satisfactor de alimentación es el que más destina cantidad de salario por parte de los individuos, no obstante cada gasto se va generando de acuerdo al nivel de salario obtenido, por esta razón los que más devengan salario destinan más a su alimentación y se sienten completamente satisfechos, este caso se presenta en el sector formal para los dueños y conductores de taxi que NC y que SC. Los demás conductores tanto del sector formal como del sector informal tienen un nivel de satisfacción alimenticia buena. De acuerdo al análisis del anterior capítulo los conductores del sector formal tienen la posibilidad de tener mayores opciones de adquirir alimentos que los del sector informal, sin embargo en satisfacción se sienten bien porque consumen lo que normalmente debería comerse sin embargo ellos no califican la posibilidad de tener más bienes o de mejor calidad así que si se convierten en individuos que se conforman con lo que pueden consumir de acuerdo a su nivel salarial.
- Las horas laborales asumen un desgaste físico importante, por esta razón los dueños y conductores de taxi que NC sienten que su salud es regular, ya que son los que mayores horas trabajan en comparación con los conductores del mismo sector formal y del sector informal. El pasar tantas horas sentados, conlleva a que sufran generalmente de los riñones y sobrepeso. Sucede lo contrario con los dueños y conductores de taxi que SC porque se sienten excelente con su salud ya que no sienten que sus horas laborales en el taxi tengan un desgaste físico de importancia, además ellos contratan choferes precisamente para que no se afecte su salud y para tener un descanso. Los demás conductores sienten que se encuentran bien de salud, en el sector formal e informal, lo que influye que su situación laboral puede ser inmejorable ya que tienen todas las energías en la actividad que laboran actualmente,

6.2.2. Necesidad de afecto:

- El satisfactor de solidaridad es de difícil análisis, sin embargo en promedio los conductores de buses son los que mayor calificación de excelencia tienen ya que ellos no solamente por sentimiento sino también por obligación deben ser solidarios y tener una relación más unida con sus compañeros de trabajo ya que la empresa a la cual trabajan les obligan. Los demás conductores del sector formal al igual que los conductores del sector informal, sienten que están bien, de acuerdo a la solidaridad porque

a pesar de que no se sienten tan unidos, lo que no los hace sentir excelente, son solidarios entre ellos, cuando lo necesitan, y este aspecto hace que su actividad laboral se lleve a cabo con mayor seguridad y entusiasmo.

- la colaboración laboral se presenta dadas las relaciones entre los conductores de cada gremio, está muy ligada al anterior satisfactor, en el caso de los conductores de buses se presenta una percepción de excelente ya que por pertenecer a una empresa están obligados a tener relación activa con sus compañeros, en el caso de los conductores de taxi no se presenta la misma situación ya que para los choferes el relacionarse se presenta con mayor dificultad debido a la fuerte competencia entre los mismos y por eso les parece regular, pero en el mismo sector los dueños y conductores de taxi que NC y que SC definen que la relación es buena ya que no es necesario relacionarse con todos para poder tener una colaboración estricta de empleo, ya que no es tan necesaria en el desarrollo de la actividad, en comparación con los conductores informales que opinan que su relación es excelente si solo se presenta entre los mototaxistas que pertenecen a las dos asociaciones porque necesitan apoyarse en su común acuerdo de pedir que formalicen su empleo, pero se debe tener en cuenta que también existen mototaxistas que no pertenecen a la asociación y con ellos no llevan una relación activa pero esto no les incomoda ni presenta problemáticas. Para todos los conductores del sector formal e informal la colaboración laboral se hace necesaria solo cuando se presentan problemas como accidentes o apoyos en huelgas y es de vital importancia para poder llevar a cabo su actividad laboral.
- La ruptura familiar en promedio para todos los conductores del sector formal e informal se presenta como un estado bueno, no obstante existen personas que no presentan vivir con alguien establemente o en estado civil de solteros, separados o viudos, sin embargo establecen que si es importante en el estado anímico de una persona, generalmente si es de género femenino ya que le dan más importancia a este tipo de problemas sentimentales, pero en todos se presenta que se no les afecta bruscamente este satisfactor en su empleo. Al contrario su empleo afecta en el estado sentimental ya que no pueden ejercer gastos necesarios y conlleva a la desestabilización del estado anímico.
- Dentro del sector formal en los conductores de buses no se presenta la participación de mujeres conductoras, por lo tanto se sienten a gusto y no hay inconvenientes, sin embargo opinan que si las hubieran para la gran mayoría sería incómodo y para una minoría sería normal. Lo mismo que no

se presenta en el caso de los choferes de taxi, ya que en este casi 3,33% son mujeres conductoras de taxi y esto molesta al género masculino por esta razón se sienten regular, porque según ellos las mujeres les quitan a los hombres la posibilidad de trabajar en algo en lo que ellos se desempeñan mucho más, y ellas atraen más peligroso por falta de experiencia en conducción y por el peligro de ser robadas más fácilmente. En comparación con el sector informal se presenta el mismo caso de los conductores de taxi, ya que si hay presencia de mujeres y a los hombres mototaxistas no le parece bien ya que este empleo conlleva aún más peligro por las constantes persecuciones por parte de la policía. Se evidencia un caso muy fuerte en los dos sectores de machismo por la actividad de transporte público urbano, no obstante la participación de las mujeres es pequeña pero existente en los conductores de taxi y mototaxi. Económicamente la colaboración de género les afecta más a las mujeres ya que si necesitan ayuda de sus compañeros de actividad son muy pocas las que lo consiguen sin embargo del desempleo a la actividad que realicen prefieren ser rechazadas a participar del ocio.

6.2.3. Necesidad de entendimiento:

- La conciencia es uno de los satisfactores más personales que se estudian en la presente investigación, sin embargo la totalidad de los conductores del sector formal opinan que su estado es excelente con respecto a su desempeño ya que ellos no le hacen mal a nadie y trabajan prestándole un servicio a la ciudadanía. La totalidad del sector informal se presenta en un estado regular, no porque su empleo sea malo sino porque a pesar de que le es útil a los ciudadanos, no han dejado la fuerte persecución de quitarlos del subsector transporte público y esto les afecta enormemente en el salario que reúnen diariamente, sobre todo con la restricción del parrillero hombre, con el cual han disminuido notablemente su salario. En si el sector informal se siente bien de realizar esta actividad sin embargo establecen un sentimiento regular con respecto a trabajar de forma escondida y peligrosa. En este satisfactor se entiende el bienestar del sector formal y el no bienestar del sector informal por la actividad que practican.
- El nivel educativo de los conductores no es exigencia para ejercer como conductores y por esta razón dentro del sector formal los conductores de buses y los choferes de taxi se sienten regular con su educación, en cambio los dueños y conductores de taxi que NC y que SC se sienten bien con su nivel educativo, cabe destacar que se presentan profesionales solo en los dueños y conductores de taxi que SC, los conductores del sector formal que no son dueños de ninguna clase de vehículo opinan que no les ha hecho falta estudiar, pero están conscientes que si tuvieran un nivel de

estudio más alto podrían competir por un empleo de mayor salario y con mayores beneficios. En comparación con el caso de los conductores informales se presenta mayor malestar en estos ya que sienten que tienen menos nivel educativo y por lo tanto menores oportunidades de empleo formal, sin embargo cabe destacar que en un pequeña cantidad existen mototaxistas profesionales, que no han podido encontrar empleo formal y debido a eso se han dedicado a esta actividad. El nivel educativo de los conductores formales es mejor en comparación con el nivel educativo de los conductores informales y esto conlleva que tengan más problemas económicos.

- La comunicación se presenta en el grado de relación con sus compañeros de trabajo, con sus familias y con la sociedad, a través del desempeño laboral, para el sector formal los conductores de buses al igual que los dueños y conductores de taxi que NC y que SC se sienten bien en todos los aspectos que se refiere a la todos los tipos de comunicación, el mismo caso se presenta en los conductores del sector informal. Existen una excepción y es el caso de los choferes de taxi quienes afirman tener una comunicación regular con sus familias por las fuertes decepciones salariales, en los casos anteriores no hay excelencia porque en cualquier familia, empleo y sociedad se encuentran problemas de todo tipo especialmente por los malos entendidos, sin embargo en este tipo de calificación se encuentran en un nivel de satisfacción bueno, que no implica ningún cambio importante en el aspecto laboral especialmente.
- El nivel de recreación se va aumentando de acuerdo a la cantidad de salario disponible para esta actividad, en el sector formal hay variabilidad en cuanto a este satisfactor ya que los dueños y conductores de taxi que NC y que SC tienen los mayores salarios de todos los conductores estudiados por la presente investigación, y se sienten en nivel de excelente con su recreación, los conductores de bus se sienten bien, y los choferes de taxi en contradicción con su nivel salarial se sienten mal con su nivel de recreación, este último caso se presenta en peores condiciones que los conductores del sector informal quienes presentan un nivel de satisfacción regular y quienes tienen menores salarios que los choferes de taxi y mucho menor que los conductores del sector formal. (como se puede ver en el capítulo II).

6.2.4. Necesidad de identidad:

- los conductores del sector formal tienen una percepción con respecto a su familia excelente menos los choferes de taxi que cambian a buena, ya que

sienten que debido a sus problemas económicos la relación familiar presenta problemas, en comparación con los del sector informal están mucho mejor ya que los conductores de mototaxi que presentan una situación regular en los choferes y buena en los dueños y conductores, a pesar de que tienen menores recursos económicos. Los problemas familiares afectan directamente y con mayor sensibilidad la situación laboral ya que afecta anímicamente a los trabajadores.

- La percepción laboral que tiene los conductores del sector formal va de acuerdo con su salario, ya que los conductores de buses opinan que están bien con su empleo, pero que podría ser mejor, en el caso de todos los conductores de taxi, se presenta un sentimiento de excelente, cabe tener en cuenta la contradicción de los choferes de taxi, quienes se sienten excelente con su empleo y salario solo en este satisfactor contradiciéndose en los anteriores como se pudo analizar. Todo lo contrario sucede en el sector informal, ya que los conductores recolectan un salario mucho menor que el mínimo y se sienten regular con su empleo, por las condiciones negativas en las que lo realizan. El sector formal tiene un excelente percepción laboral frente al sector informal que tiene una percepción laboral regular.
- El satisfactor de la participación con la sociedad se genera en igualdad para todos tanto en el sector formal como en el informal, pero de diferentes maneras. Los conductores de buses y de taxi prestan un servicio gratificante a la sociedad y aunque se presentan problemas de maltrato verbal o robo, no es generalizable entonces la percepción de calidad de transporte que ofrecen los conductores de bus y de taxi es excelente para la sociedad. En el caso de los conductores informales se presenta la misma situación, perciben que la sociedad los acepta ya que ellos les brindan otra opción de transportarse y que si las personas no quisieran este servicio simplemente no lo utilizarían, aunque están conscientes de que le han quitado gran parte del mercado a los conductores de buses y de taxi pero afirman que en todos los casos se presenta esto, ya que cuando los conductores de taxi realizan colectivos les quitan los pasajeros a los buses e incluso a ellos mismos, porque las personas prefieren un carro cómodo a una moto o a un bus. En todos los conductores se presenta el estado de excelente porque la sociedad se moviliza según su gusto, aunque los mototaxistas no lo practiquen libremente.
- La percepción de vida consiste en una determinación global con respecto a las necesidades y comodidades de cada individuo e incluso aspectos de sentimientos entre tristeza y felicidad. Los conductores del sector formal se

sienten felices con la vida y con las situaciones presentadas en diferentes aspectos actualmente, se presenta un caso de menor bienestar en los choferes de taxi quienes afirman que se sienten bien y no excelente porque ellos pueden perder su empleo en cualquier momento y no tienen nada seguro. En el sector informal, los choferes de mototaxi presentan una satisfacción regular y los dueños y conductores buena, esto se debe a los bajos salarios que reciben y su difícil adquisición ya que el empleo que practican les exige mucha atención y peligro. Sin embargo los conductores del sector formal comparados con el del sector formal adquieren un salario mucho menor y deberían estar más tristes en este aspecto y no sucede eso y de hecho pasa con todos los conductores que a su vida la parte económica es fundamental pero también la parte personal, y espiritual, por lo tanto afirman que mientras tengan vida y salud se sentirán felices y el empleo será más “fácil” obtenerlo.

En conclusión, los aspectos sociales afectan notablemente los aspectos económicos, ya que en la mayoría de los satisfactores se establece un debido gasto del salario para satisfacerlos, entre menor salario se tenga, menores son las posibilidades de tener mayor bienestar de las necesidades y sus satisfactores. Los conductores del sector formal tienen mayores salarios, mejores oportunidades laborales y mayores satisfacciones en sus necesidades, sin embargo se presenta un caso contradictorio dentro de este sector y es el de los choferes de taxi, quienes obtienen un salario promedio mayor que el mínimo y se definen como empleados con pocas oportunidades y baja calidad de vida. En comparación con los conductores del sector informal que tienen salarios mucho más bajos que los de los conductores formales e incluso mucho menores que el de los choferes de taxi, se presentan mayores necesidades insatisfechas, menores oportunidades laborales y más bajas percepciones de calidad de vida, no obstante los conductores de mototaxi prefieren tener el bajo salario que actualmente recolectan que pasar a no realizar ninguna actividad y dejar de tener el bajo salario, el empleo que actualmente practican no es el mejor y no hace que sus vidas y sus necesidades mejoren sin embargo la realidad económica y social podría ser peor para ellos porque no solamente no tienen garantías de un empleo sino que también corren peligro al realizarlo. Los conductores del sector formal en comparación con los conductores del sector informal no tienen las mismas oportunidades ni beneficios económicos ni sociales, es por esta razón que al concluir este capítulo se establece que económica y socialmente es mejor estar empleado en el sector formal en cualquier mercado laboral.

De acuerdo con las conclusiones presentadas, se prosigue a describir y analizar más detalladamente las necesidades con sus respectivos satisfactores

individualmente para cada tipo de conductor y así conocer más los datos porcentuales de percepciones que se presentan en cada uno.

6.3 NECESIDADES Y SATISFACTORES EN EL SECTOR FORMAL

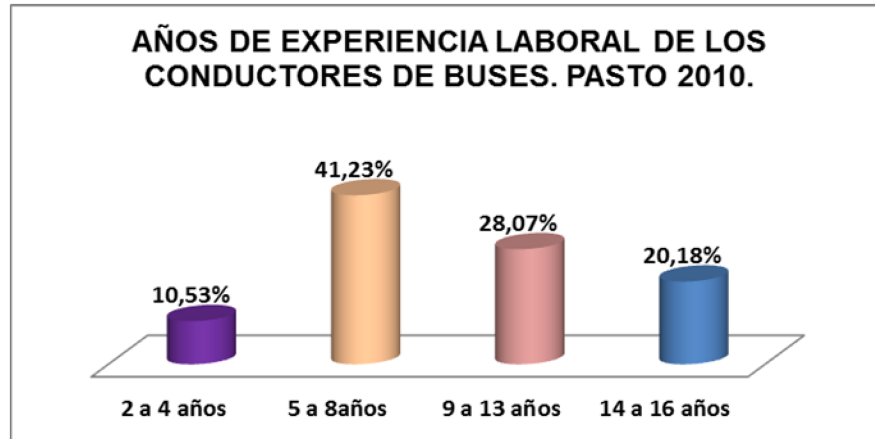
6.3.1 Conductores de buses:

6.3.1.1. Necesidad de Subsistencia: hace referencia a las necesidades básicas de los conductores, que para el caso de los formales cuyo nivel salarial observado en el anterior capítulo, es mayor, se visualizan desde ya mejores posibilidades de bienestar respecto a los conductores del sector informal, puesto que, un mayor nivel salarial en muchos casos permite adquirir una mayor cantidad de satisfactores o un satisfactor de mayor calidad.

Empleo: Este satisfactor tiene relación directa con el nivel salarial, de ahí que de los conductores de buses, el 100% respondieran que el empleo afecta en su vida mucho y que se sienten bien con la actividad que desarrollan actualmente.

En promedio, el menor periodo de tiempo en el que los conductores de buses han estado desempleados es de 2 años, puesto que, a partir de su vinculación a la empresa, se han dedicado a mantener su empleo y por supuesto la empresa ha continuado demandando sus servicios. Recuérdese, que como se analizó en el capítulo II de esta investigación, el 41.23% de los conductores de buses tienen entre 30 y 40 años y en promedio de 5 a 8 años de experiencia trabajando en el sector transporte, paralelamente, el 10.53% tiene de 20 a 30 años, y el menor número de años de experiencia. Por su parte, la experiencia laboral es alta (14 a 16 años) en los conductores cuya edad oscila entre los 50 y 60 años (ver grafica 49). En conclusión, como era de esperarse, existe relación directa entre la edad del conductor y la experiencia laboral

Gráfica 67.



Fuente: Este estudio

Vivienda: Es un satisfactor evidentemente necesario para un ser humano, ya que afecta directamente su bienestar, comodidad y seguridad. Los conductores de buses asignan en promedio 18.41% de su salario en vivienda, constituyéndose en el segundo más alto porcentaje de gasto en la distribución del salario que realizan estas personas.

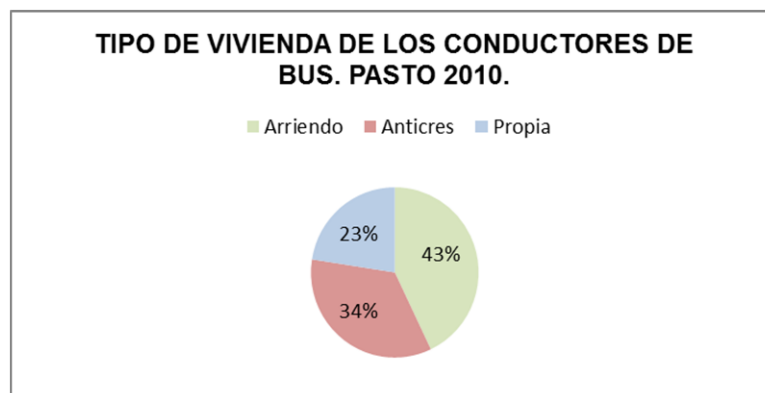
Adicionalmente, es uno de los más costosos y por lo mismo, se hace difícil adquirir uno propio.

Como dato de interés, 43% de los conductores de buses poseen vivienda en calidad de arriendo, el cual, de todas las formas de vivienda, es el más costoso ya que implica una salida de dinero mensual, convirtiéndose en una carga que afecta directamente el salario. En una menor proporción se encuentra el anticresis, donde un 34% de los conductores de buses cuentan con un capital que se entrega al propietario de la casa por un tiempo determinado a cambio del uso de la vivienda y una vez cumplido el periodo pactado se devuelven tanto el capital como la vivienda a sus respectivos propietarios. Esta forma de pago consiste entonces, en que, aquel que demanda la vivienda incurre en un coste de oportunidad durante el tiempo que entregue su capital y el oferente de la vivienda es quien aprovecha el dinero para utilizarlo como una inversión inmediata, pero a la vez renuncia al uso de su bien raíz. La ventaja en este caso es para ambas partes y además no implica un gasto mensual para el hogar, lo cual contribuye a una mejor asignación del ingreso de los conductores a la hora de satisfacer sus necesidades. Por último, el 23% de los mismos cuentan con vivienda propia.

Lo anterior, confirma que a pesar de que los conductores gastan un alto porcentaje de su salario en este satisfactor, este se concentra en el arrendamiento

puesto que la tenencia de vivienda propia es baja. Ello se explica por los bajos niveles salariales, que considerando el alto costo que implica adquirir un techo, impiden hacerlo.

Gráfica 68.

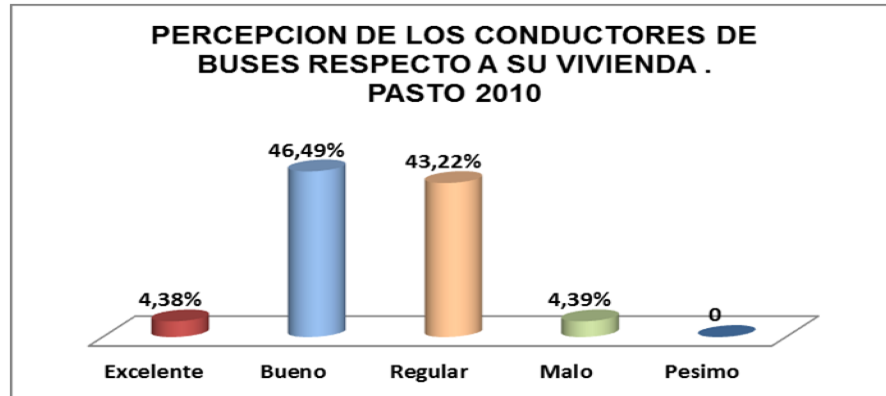


Fuente: Este estudio

Un dato de importancia es que el 41.23% de los conductores de buses pertenecen al estrato 1, el 41.23% al estrato 2, y el 17.54% al estrato 3, señalando que la gran mayoría (más del 80%) de los conductores de buses, vive en los estratos más bajos de la ciudad de Pasto, un pequeño porcentaje vive en un estrato medio y ninguno pertenece a un estrato alto.

De acuerdo con la satisfacción de los conductores respecto a su vivienda, el 46.49% opinó que dicho estado es bueno, el 43.22% respondió que es regular, mientras que las opciones *excelente* y *malo* participan cada uno alrededor del 4%. Es curioso encontrar que los conductores de buses viven en los tres estratos más bajos de la ciudad, pero un 4.38% se siente excelente con su vivienda. La misma inquietud surge si se analiza que solo el 4.39% siente el estado de su vivienda es malo. Con base a lo anterior el estado de vivienda de los conductores de buses no es altamente satisfactorio.

Gráfica 69.

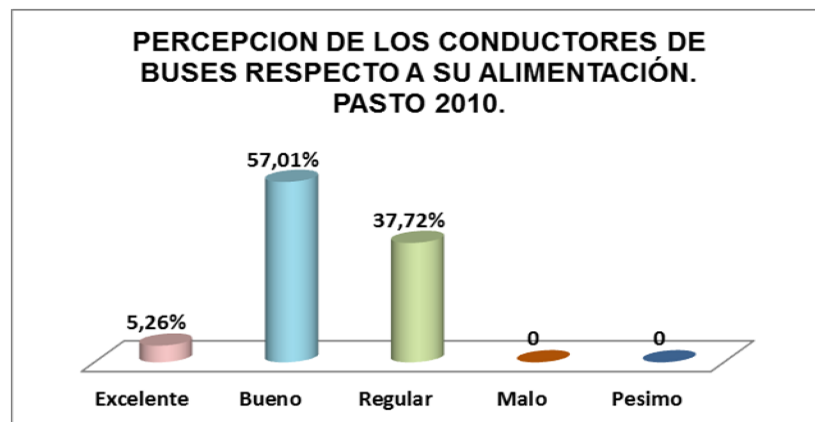


Fuente: Este estudio

Alimentación: Este satisfactor es el principal en la determinación del NBI, y en el que mayor porcentaje de salario se destina, alcanzando una participación de 36.83% en el gasto total. Como se observó en el desarrollo del capítulo anterior, supera con gran amplitud los demás porcentajes de gasto en la satisfacción de otras necesidades. Y de hecho este comportamiento es natural, ya que la alimentación es de vital importancia porque prácticamente le brinda la energía necesaria al cuerpo humano y ello implica un gasto diario.

El 57.01% considera que su satisfacción con respecto a la alimentación, es bueno, le 37.72% lo considera regular y solo para el 5.26% es excelente. Entonces, la satisfacción de la necesidad de subsistencia, en términos de alimentación, es buena y muy pocos se sienten insatisfechos.

Gráfica 70.

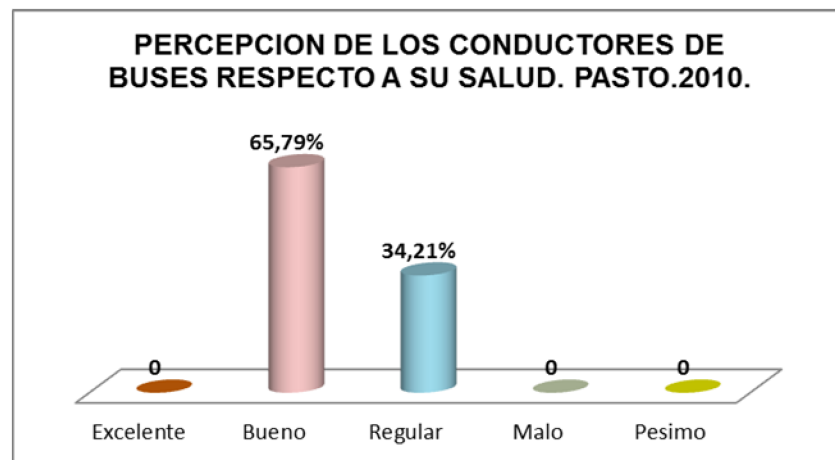


Fuente: Este estudio

Salud: este satisfactor, indica el estado de bienestar en el que se encuentran los conductores de buses solo respecto a su salud mas no al servicio de salud. Hecha la claridad, se tiene que para el 65,79% es bueno, para el 34,21% es regular, pero ninguno de los encuestados dijo presentar enfermedad de tipo cronico o de gravedad, y si a eso se le suma el hecho de que todos cuentan con el servicio de salud, puede concluirse que los conductores de buses se sienten relativamente bien y las principales incomodidades tienen que ver con dolores de espalda, riñones, cabeza y estrés.

No obstante, los conductores de buses tienden a sufrir de su salud por pasar tantas horas (como se analiza en el capítulo I) trabajando sentados, y esto afecta su animo y su energia.

Gráfica 71.



Fuente: Este estudio

6.3.1.2. Necesidad de Afecto: analizar la satisfacción de esta necesidad es de gran complejidad dado que el aspecto sentimental es demasiado subjetivo pero a la vez importante y muy necesario para el desarrollo de vida de los seres humanos ocasionando un gran impacto en la vida personal y laboral de los conductores.

Solidaridad: es de gran dificultad calcular un porcentaje real de los conductores verdaderamente solidarios, pero de acuerdo con las encuestas, el 100% de ellos lo son, unos con otros, no solo porque practican la misma actividad sino también porque la empresa para la cual trabajan fomenta la solidaridad y compañerismo entre ellos, en ocasiones como complicaciones mecánicas, cambios de llantas y problemas laborales no cotidianos (peleas, robos, etc.). Además la empresa les otorga al mes, un día de esparcimiento en la noche, ya sea una comida o una

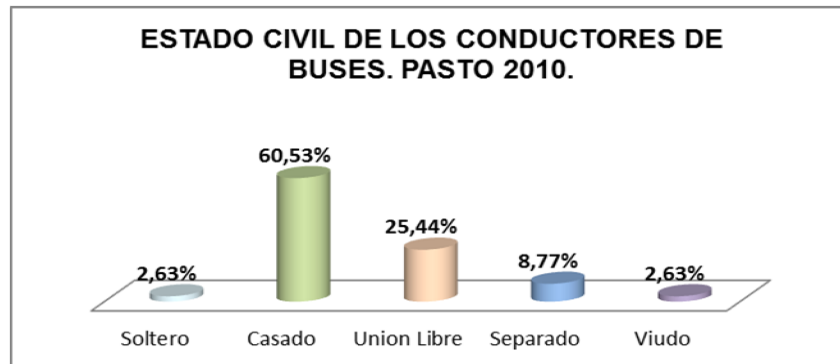
reunión. El total de conductores siente que su estado de bienestar es excelente respecto a la solidaridad en su ambiente laboral.

Colaboración Laboral: Se encuentra estrechamente ligada al anterior satisfactor, pero en este caso, la colaboración laboral es la forma cómo el conductor recibe colaboración de sus compañeros, y el 100% de ellos calificaron como excelente el estado de bienestar con sus compañeros, ya que todos eran muy amigos y se ayudaban con mucho desinterés. El ambiente laboral es el perfecto para ellos.

Estado civil-Ruptura: según los satisfactores establecidos por Max Neef, en el estado sentimental de un ser humano, una desilusión de amor, afecta el doble en su vida que cualquier afección psicológica.

El 60,53% de los conductores son casados, 25,44% viven en unión libre, y en suma, son ellos quienes presentan una mayor probabilidad de verse afectados por cualquier problema conyugal, frente a aquellos que no tienen pareja.

Gráfica 72.



Fuente: Este estudio

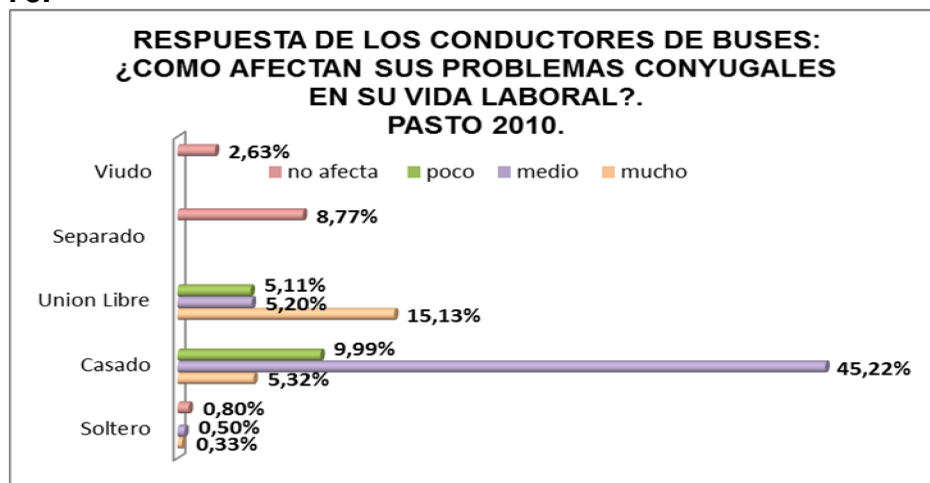
Para determinar la influencia o en qué grado les afectan los problemas conyugales en el ámbito laboral se estableció una escala de 1 a 3. En el grupo de solteros, al 0.80% no les afectan los problemas conyugales o afectivos con sus parejas y a 0.20% si, les afecta. El grupo de los casados tiene el mayor porcentaje en afectación media (escala 2) con 45.22%, y 5.32% en alta (escala 3). Por su parte, en el grupo conductores que viven en unión libre, se presenta un mayor porcentaje en la escala 3, con 15.13% y en menor proporción en escala 2, con 5.11%. En cuanto a los grupos de separados y viudos, a ninguno de ellos les afectan los problemas de pareja en su ambiente laboral.

Según la ciencia de la Psicología, las personas que no tienen un vínculo escrito, como es el caso del matrimonio tienen más temor de perder su pareja actual como es el caso del grupo de unión libre donde el mayor porcentaje se ven altamente afectados (escala 3), por problemas de pareja.

En el ambiente laboral se necesita tener un estado anímico estable y generalmente el estado de los conductores de buses, en una escala de 1 a 3, se ubica en el medio, ya que ellos opinan, que si bien se presentan problemas en el hogar, los mismos deben ser enfrentados en casa y no en su trabajo aunque en la práctica, el estado de ánimo si se afecta el normal desempeño laboral.

Otra cuestión interesante tiene que ver con el género, ya que como se dio a conocer en el anterior capítulo, la totalidad de los conductores de buses son hombres y por naturaleza ellos prestan menor atención a su estado de ánimo que las mujeres. Los grupos de separados y viudos opinan que están muy bien porque no tienen este tipo de afectación en su estado de ánimo.

Gráfica 73.



Fuente: Este estudio

Colaboración de género: en este grupo de conductores no se presenta este satisfactor, ya que no existen mujeres conductoras de buses. Sin embargo, se les preguntó a los choferes de buses, como se sentirían si tuvieran compañeras del género femenino, a lo cual el 30% respondió que les darían el mismo trato y que es indiferente si los compañeros son hombres o mujeres. En contraposición, a un 70% no comparten la misma opinión ya que consideran que las mujeres son mucho más delicadas y tendrían que estar más pendientes de ellas ante

problemas mecánicos o de cualquier tipo. Su estado de satisfacción o bienestar sería bueno.

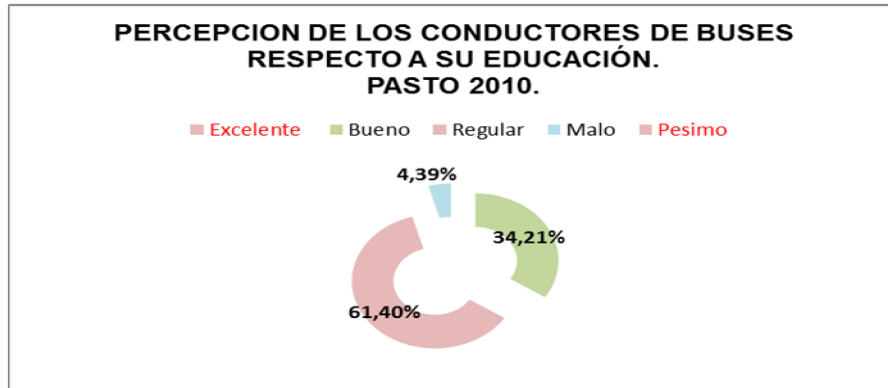
6.3.1.3. Necesidad de Entendimiento: Es la necesidad del ser humano por explorar y conocer el mundo en el que se desenvuelve, de desarrollar sus habilidades y capacidades para sentirse realizado como persona.

Conciencia: es un tema de cuidado, ya que las personas coinciden en tener valores éticos en las actividades laborales, no obstante, los resultados están sujetos al hecho de que las personas por motivos como vergüenza o temor a reproches o represarías, conteste con total sinceridad. Hecha la salvedad, se tiene que el 100% de los conductores de buses opinan que su estado de bienestar es excelente respecto a este satisfactor, ya que la empresa a la cual están vinculados es muy seria y exigente, restringiendo la posibilidad de incumplimiento de las obligaciones del conductor. Es decir, el control ejercido por parte de los superiores, hace que el conductor tenga un comportamiento ejemplar. Para ilustrar lo anterior, se tiene que la ruta mide el tiempo y la registradora cuantifica la cantidad de pasajeros, como alternativas de control. No obstante, afirman que hay oportunidad de tener dinero extra cuando se permite subir a los pasajeros sin registrarse, pero ello conlleva una multa muy alta, en caso de ser sorprendidos realizando esta actividad no permitida.

Educación: es un satisfactor que permite al individuo adquirir herramientas para competir laboralmente, mostrando directa relación con el nivel salarial y el empleo. Sin embargo, para este caso particular, como se menciono anteriormente en el capítulo II, este empleo no exige nivel educativo, pero si experiencia en conducción.

El nivel escolar alcanzado por los conductores de buses se presenta de la siguiente manera: el 54,38% son bachilleres y 45,61% acabaron solo la primaria, no alcanzan ningún otro nivel educativo. El estado de bienestar de los conductores de buses con respecto a su nivel educativo es *regular* para el 61.40% de ellos, para el 34,21% es *bueno* y finalmente, para el 4,39% es *malo*, excelente y pésimo no tienen acogida. Los conductores afirman que a pesar de que su actual empleo no les exige nivel educativo ellos sienten insatisfecha la necesidad de entendimiento en términos de educación, ya que consideran importante aprender y ascender en la vida, pero reconocen que no tienen las herramientas ni el nivel educativo para competir con un profesional, o técnico y eso ocasiona inseguridad, dado que su empleo se basa en contrataciones anuales y no son indeterminadas.

Gráfica 74.



Fuente: Este estudio

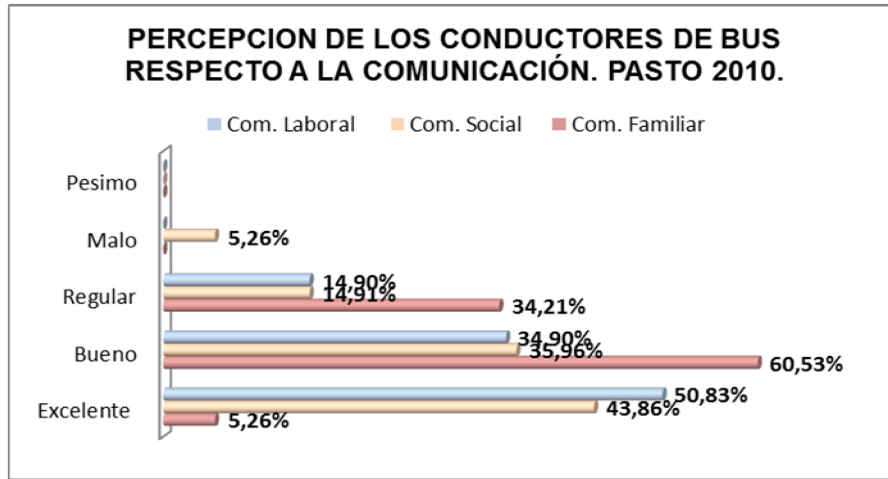
Comunicación: este satisfactor se basa en que las personas puedan dialogar con las demás e integrarse con su entorno. Se presenta en tres formas: comunicación familiar, social y laboral.

La comunicación familiar es buena para el 60,53% de los conductores de buses, regular para el 34,21%, y excelente para el 5,26% de los mismos (ver gráfica 77). Paralelamente, la comunicación social es excelente para el 43,86% y mala para el 5,26% de ellos, y finalmente, la comunicación laboral es excelente para el 50.83%, regular para el 14.90%.

La comunicación familiar tiende a ser buena, pero se entiende que en muchos casos sea regular si se le suma el hecho de que el horario de trabajo de los conductores es bastante amplio y no queda suficiente tiempo para compartir en familia. La mejor comunicación se presenta en el ámbito laboral.

En términos generales, el estado de bienestar en todas las formas de comunicación, es bueno. La opinión de los conductores respecto a este satisfactor en el aspecto laboral confirma que a pesar de tener una buena relación de solidaridad y compañerismo, es poco el tiempo en el que ellos pueden dialogar, excepto cuando la empresa les designa actividades de esparcimiento en tiempo fuera del horario laboral

Gráfica 75.

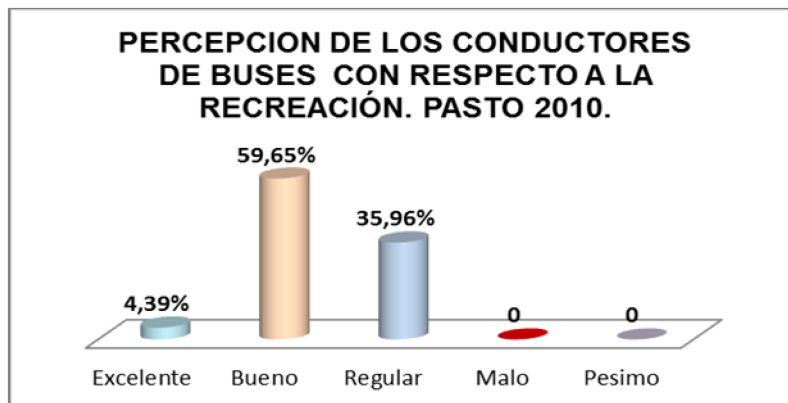


Fuente: Este estudio

Recreación: es de gran entusiasmo y de obligación tener tiempo para trabajar pero también para divertirse ya que se considera que este tiempo de diversión relaja y regula el estado de ánimo de los trabajadores. No obstante, los seres humanos descuidan este hecho y en muchos casos presentan insatisfacción.

La parte del salario de los conductores de buses destinada para la recreación asciende al 2,94%, un valor relativamente bajo en comparación al gasto realizado en satisfactores de otras necesidades. Con base en lo anterior, puede afirmarse que a la satisfacción de esta necesidad se le otorga menor atención, ya que a pesar de ser necesaria no es de inmediata urgencia y también señala la estrechez que en términos de salario presentan los conductores, ya que gran parte de su ingreso se destina a suplir la necesidad de subsistencia.

Gráfica 76.



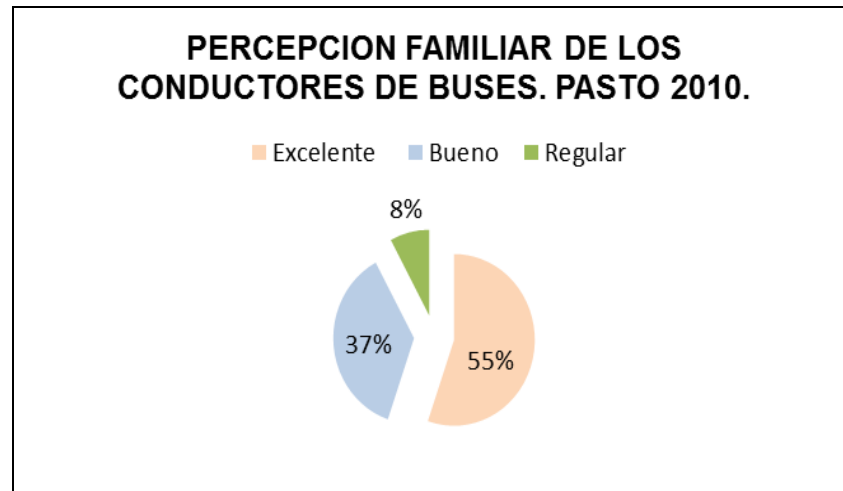
Fuente: Este estudio

El 59.65% de los conductores de buses afirma que su estado de satisfacción respecto a la recreación es bueno, el 35.96% afirma que es regular y solo un 4.39% lo considera excelente. Ello pone en evidencia que los conductores sienten que su estado de bienestar es bueno pero más cercano a lo regular que a lo excelente.

6.3.1.4. Necesidad de Identidad: es quizá la necesidad con mayor dificultad a la hora de analizarse, ya que conlleva aspectos netamente subjetivos, incurriendo en opiniones personales y morales de vida. Puesto que, “Las personas nunca llegan a conocerse ni a sí mismos, menos a los demás”³⁸

Opinión Familiar: los problemas familiares se presentan todo el tiempo y en todas las formas dependiendo de la calidad de vida, la situación económica y las relaciones interdependientes de cada hogar. De ahí la complejidad de determinar el grado en que afectan de los problemas familiares. El estado de bienestar en este satisfactor es excelente para el 55% de los conductores de buses, y es regular para el 8% de los mismos. Ninguno considera que es malo o pésimo.

Gráfica 77.



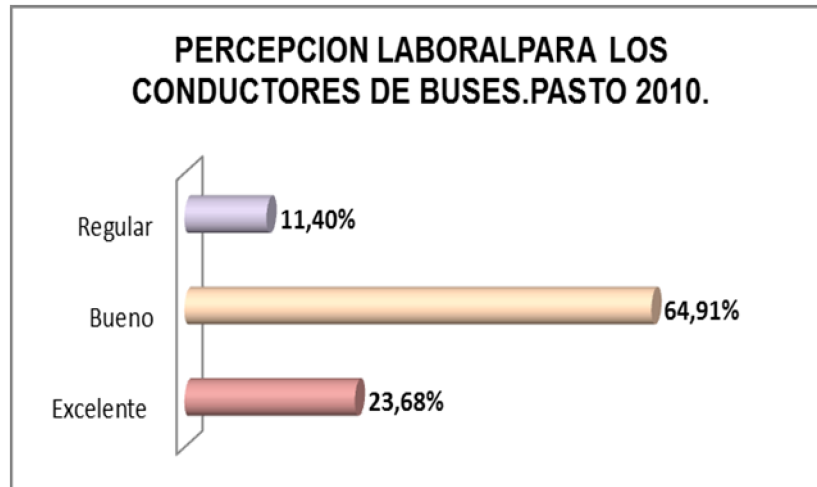
Fuente: Este Estudio

Opinión Laboral: El estado de bienestar de los conductores de buses respecto a su trabajo actual, presenta los siguientes resultados: para el 23.68% de ellos, su estado es excelente, ya que cuentan con un empleo formal, en cumplimiento de sus derechos laborales. Para la mayoría de los mismos (64.91%), el estado es bueno, ya que consideran que sus condiciones de empleo podrían mejorar. Sin embargo, son conscientes que dado su bajo nivel educativo como se señaló en el

³⁸ www.google.com.experiencias psicológicas.2010

capítulo anterior, es muy poco probable que esto suceda. En una menor proporción, están aquellos conductores que lo consideran *regular* (ver gráfica 80), y cuya aspiración es encontrar otro empleo, ello justificado en el hecho de que su horario laboral es muy extenso.

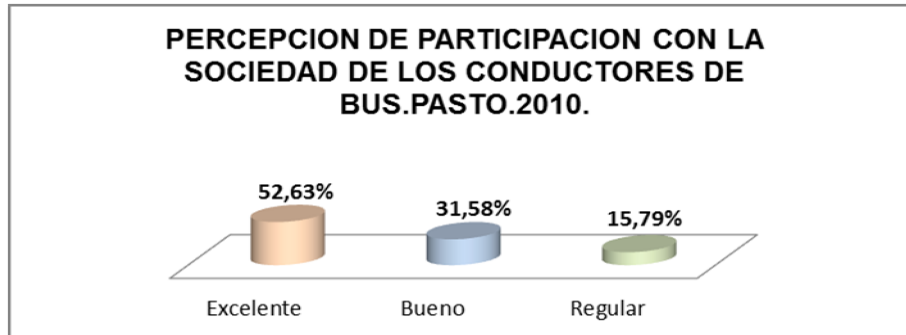
Gráfica 78.



Fuente: Este Estudio

Participación con la sociedad: Aunque es un satisfactor al cual se le presta muy poca atención, es de relevancia, dado que la interacción con las demás personas es vital en este tipo de trabajo, si se tiene en cuenta el hecho de ser conductor implica atención al público a diario. Además, dicha interacción se ve fuertemente determinada por la empresa para la cual trabajan los conductores de buses, ya que ella les exige tener el más cordial y respetuoso trato con los pasajeros, puesto que en años anteriores se han presentado numerosos comentarios y quejas por parte de la comunidad por malos tratos por parte de los conductores. El estado de bienestar en este caso, es excelente para el 52.63% de los conductores (ver gráfica 81), y regular para 15.79%, ya que han sido víctimas de robo y de malos tratos por parte de los pasajeros e incluso de algunos que no pagan el pasaje total. No obstante, en términos generales, el estado de bienestar de los conductores de bus con respecto la participación con la sociedad es excelente.

Gráfica 79.



Fuente: Este Estudio

Opinión de vida personal: este satisfactor, recopila la opinión de cada uno de los conductores y analiza qué tan satisfecho se encuentra el individuo frente a todos y cada uno de los aspectos de su vida personal.

Como se ha insistido con anterioridad, resulta difícil identificar todas las necesidades de una persona, por el hecho de que todos los seres humanos son distintos, y por ende sus preferencias también difieren y su forma de satisfacerlas. Para realizar este complejo análisis, se les preguntó a los conductores de buses, si se sienten felices con sus vidas y porqué. El resultado arroja que el 100% de ellos, se sienten felices y las razones más frecuentes son el trabajo, la salud y la familia.

6.3.2. Conductores de Taxis:

6.3.2.1. Satisfactor de Subsistencia:

Empleo: Este satisfactor es primordial para el bienestar de los conductores de taxi, ya que carecer de él, implica no poseer un salario, y por ende se cierra la posibilidad de suplir sus necesidades.

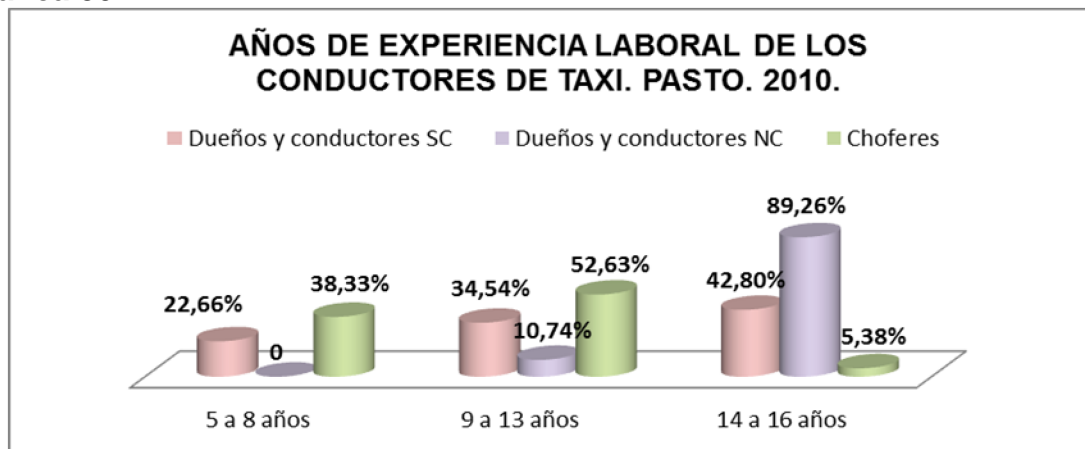
Para los choferes de este gremio, el empleo no es fijo y el tipo de contratación es verbal, por lo tanto, la totalidad de ellos, ven fuertemente afectado su bienestar por este satisfactor. Ello se sustenta en el hecho, de que, si bien actualmente se encuentran empleados, las condiciones del empleo no son estables ocasionando incertidumbre y aminorando su bienestar.

Asimismo, para los conductores de taxi que son propietarios, como aquellos que conducen y contratan choferes, el no tener empleo, como era de esperarse, les afecta en la misma proporción que a los choferes de taxi. No obstante, los dueños

tienen mayor tranquilidad y seguridad, puesto que en su calidad de dueños, disponen en cualquier momento de esta herramienta de trabajo.

Agrupando, el estado de bienestar de los conductores de taxi, en términos generales, es excelente porque cuentan con un empleo, pero ello no significa que dicho empleo, o la calidad del mismo, satisfagan todas sus expectativas.

Gráfica 80.



Fuente: Este Estudio

De otro lado, la mayoría de choferes de taxi (52,63%), tienen entre 9 y 13 años de experiencia laboral, seguidos por aquellos cuya experiencia oscila entre los 5 y 8 años, con un porcentaje de participación del 38,33% (ver gráfica 82). Ello indica, que los conductores de este tipo de vehículos en una gran proporción, son jóvenes, ubicándose con mayor frecuencia en el rango de edad de 20 a 40 años.

Simultáneamente, el 89,26% de los dueños y conductores de taxi que NC, alcanzan una experiencia laboral de 14 a 16 años, y en un porcentaje mucho más pequeño (10,74%) están los dueños y conductores que NC, con 9 a 13 años de experiencia. El rango de edad en este caso, es más amplio, y va desde los 40 hasta los 60 años.

Finalmente, el 42,80% de los dueños y conductores de taxi que SC, tienen entre 14 y 16 años de experiencia como taxistas y cuya edad oscila entre los 50 y 60 años, es decir, una edad bastante superior a la observada en los casos anteriores, y particularmente en el caso de los choferes.

Un porcentaje considerable de los mismos, (34,54%) tienen entre 9 a 13 años de experiencia y su edad promedio va desde los 30 a los 40 años.

En el caso de los dueños y conductores que SC, gran parte de ellos se dedican a una actividad adicional a la de ser conductores de taxi, lo cual les genera una rentabilidad mucho mayor que aquellos que son propietarios y conducen y más aún de los choferes.

Vivienda: respecto a este satisfactor, se identifica una relación directa entre el nivel salarial y el tipo de vivienda. Así, tal como se expuso en el capítulo previo, los choferes de taxi perciben el menor salario en comparación con aquellos que son dueños de los taxis, ya sea que NC o SC. Entonces, se tiene que el porcentaje de gasto en vivienda para este grupo, se sitúa en el 13.90%.

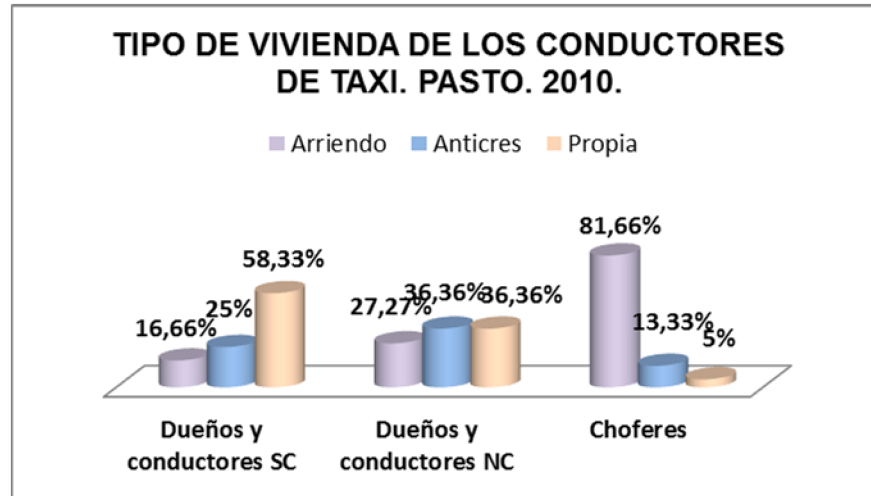
Por su parte, los dueños y conductores de taxi que NC perciben un salario más alto que los choferes y destinan el 16.2% al mismo gasto. Y finalmente, los dueños y conductores de taxi que SC, reciben un salario similar a estos últimos, aunque su nivel de ingresos neto es mayor (dado que realizan una actividad adicional al laxismo), y asignan el 11.62% de dicho salario al gasto en vivienda.

Entonces, el porcentaje de gasto más amplio lo realizan los dueños y conductores que NC, aun percibiendo un salario superior al de los choferes, lo cual se debe principalmente a que el estrato de la vivienda es más alto en este caso respecto a los demás grupos (ver tabla 24). No obstante, un porcentaje bastante significativo de los choferes de taxi, exactamente el 81.66% de ellos, viven en arrendo (ver gráfica 83), y solo 5% son propietarios de sus viviendas, señal de su precario nivel salarial.

La situación es mucho mejor para quienes son dueños y conductores que NC, puesto el tipo de vivienda en anticresis y propia, participan cada uno con cerca del 36%, en tanto que sólo el 27.27% (54 puntos porcentuales menos que en el caso anterior) vive en arrendo. Lo anterior, evidentemente justificado en un nivel salarial mucho mejor, que posibilita adquirir una vivienda propia o acumular capital para poder anticresar.

Por último, los dueños y conductores de taxi que SC, como ya se analizó previamente, presentan un nivel salarial similar al de aquellos que NC, pero, sus ingresos adicionales, permiten que el 58.33% de ellos, cuente con vivienda propia, porcentaje considerablemente superior al observado en los dos casos anteriores. En consecuencia, el porcentaje de aquellos que anticresan y arrendan, disminuye significativamente, con una participación del 25% y 16.66% respectivamente.

Gráfica 81.



Fuente: Este Estudio

Tabla 23.

PORCENTAJES POR ESTRATO DE LOS CONDUCTORES DE TAXI. PASTO .2010

	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4	Estrato 5	Estrato 6
Choferes	19.48%	48.32%	32.20%	-	-	-
Dueños y conductores que NC	-	6.25%	40.62%	14.22%	20.15%	-
Dueños y conductores que SC	-	24.12%	16.54%	42.79%	14.2%	2.35%

Fuente: Este estudio

Obviamente, el estado de bienestar de los conductores respecto a su vivienda, aumenta conforme lo hace su nivel salarial, puesto que se incrementan las posibilidades de adquirir una vivienda en mejores condiciones. También se debe considerar, que un indicador que permite establecer la calidad de la vivienda es la estratificación. Entonces, tanto el tipo de vivienda, es decir, si es arrendada, propia, etc., y el estrato en el que ella se ubique, son parámetros para determinar el grado de bienestar alcanzado.

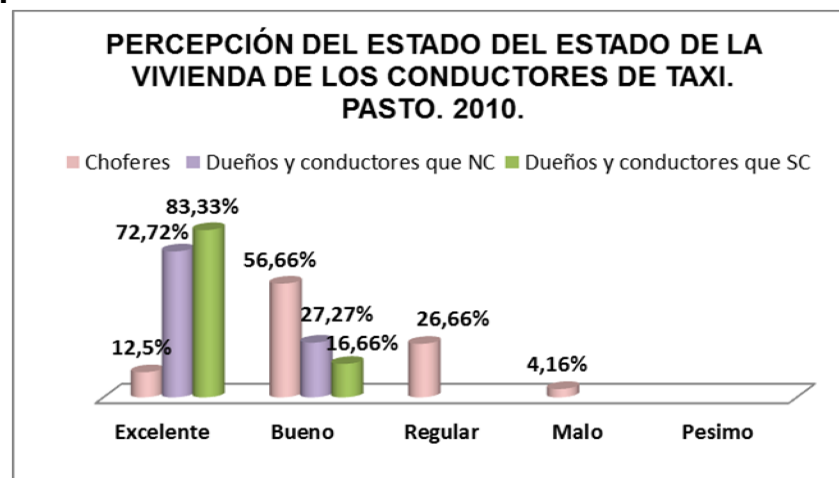
De acuerdo con lo anterior, puede afirmarse que el mayor bienestar lo perciben los dueños y conductores de taxi que SC porque la mayoría de ellos tiene casa propia y el 42.79% de los mismos vive en estrato 4. Un 24.12% vive en estrato dos y un 16.54% en estrato tres. Cabe resaltar, que en la ciudad de Pasto, se presentan

con frecuencia casos donde las personas, a pesar de vivir en estratos bajos, sus condiciones de vida no son precarias, sino que, a pesar de tener un nivel de ingreso vasto, prefiere pertenecer a un estrato bajo o medio pero donde no se vea obligado a pagar altos precios por los servicios públicos.

A lo anterior se suma el hecho de que, en general, los barrios de estratos 2 y 3 presentan un atractivo ambiente social. Además, también influye particularmente, el hecho de que si la familia se ha ubicado siempre en los barrios de estrato bajo o medio, ello se convierte en tradición, por factores importantes como las herencias. De igual manera sucede con aquellos de estratos altos.

En general, los conductores de taxi de cualquier tipo, excepto los choferes en su mayoría consideran excelente el estado de su vivienda, en tanto que es bueno y regular para la mayoría de choferes (ver gráfica 84).

Gráfica 82.



Fuente: Este estudio

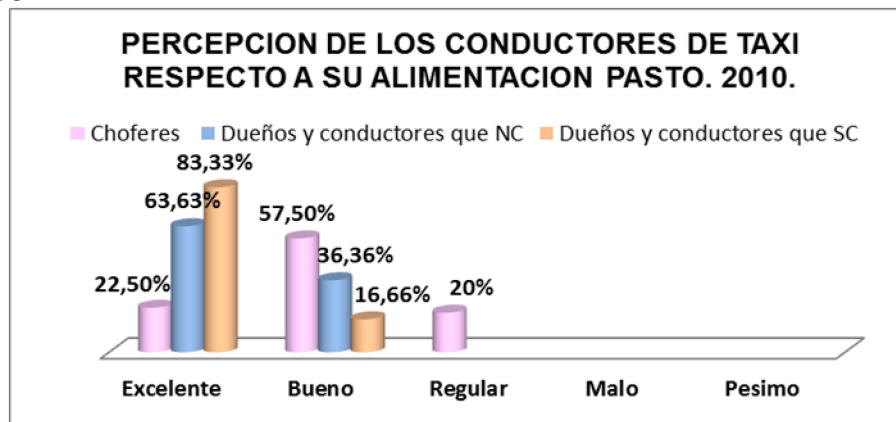
Alimentación: es uno de los satisfactores más importantes para la subsistencia del ser humano, y el porcentaje de gasto en alimentarse dependerá directamente del nivel de salario. Siendo así, se tiene que, a nivel general, el gasto en alimentos es el más amplio en la distribución total del salario. En primer lugar, el porcentaje de gasto más alto es realizado por los choferes, quienes asignan el 31.96% de su salario en la compra de los mismos. Paralelamente, los dueños y conductores de taxi que NC dedican el 22.76% para el mismo gasto, y finalmente, los dueños y conductores de taxi que SC, designan un 17.01% de su salario en la compra de alimentos. En general, los porcentajes de gasto muestran una tendencia decreciente, conforme el nivel salarial aumenta.

No existe ningún indicio de que los conductores de taxi sufran de hambre, ya que todos reservan una parte de su salario para suplir esta necesidad. El grado de satisfacción de los choferes de taxi, respecto a su alimentación, es excelente para el 22,50% ellos (ver gráfica 85), bueno para el 57,50%, y regular para un 20%. La situación es considerablemente mejor para los dueños y conductores de taxi que NC, ya que el 63,63% de ellos consideran excelente su alimentación, porcentaje bastante superior al observado en el caso de los choferes, en tanto que ninguno de ellos lo considera regular.

La tendencia se mantiene en el caso de los dueños y conductores de taxi que SC, dado que el grado de satisfacción es mucho más alto que en los casos anteriores, puesto que para el 83,33% de ellos su alimentación es excelente y buena para el 16,66% restante.

Lo anterior nuevamente se sustenta en niveles salariales más elevados, que a su vez permiten elevar el grado de satisfacción del consumidor, a través de una mayor calidad y/o cantidad del satisfactor adquirido para suplir la necesidad. No obstante, a pesar de existir diferencias entre los diferentes tipos de conductores, en términos generales, el grado de satisfacción oscila entre excelente y bueno.

Gráfica 83.



Fuente: Este estudio

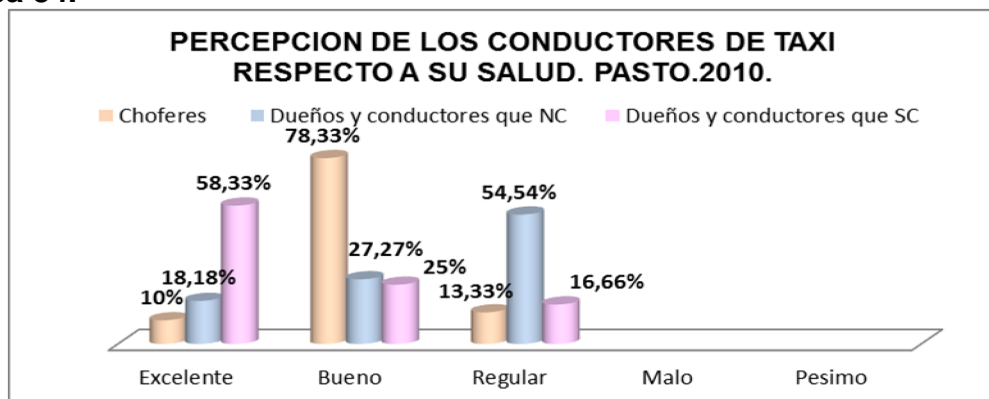
Salud: el trabajo como conductor, como se ha mencionado con anterioridad, conlleva un desgaste físico ocasionado por la falta de movilidad del cuerpo, el cual se ve sometido a la misma posición durante extensos horarios de trabajo.

Retomando parte del capítulo anterior, el tipo de conductores, que presentan el horario de trabajo más extenso, son los dueños y conductores de taxi que NC, de ahí que el 54,54% de ellos afirmen que su estado de salud es regular (ver gráfica 86).

Entretanto, el 58,53% de los dueños y conductores de taxi que SC, consideran excelente su estado de salud, comportamiento contrario al observado en el caso anterior. Por su parte, la mayoría de choferes, y más precisamente el 78.33% de ellos, creen que su estado de salud es bueno.

Cabe resaltar, que el 3,50% de los choferes de taxi no están afiliados a ningún servicio de salud y por tanto se encuentran en precarias condiciones laborales. Sin embargo, en un análisis a profundidad de este grupo, se encuentra que su estado de salud es considerado por ellos, excelente, y es por esta razón, por la cual no se sienten motivados afiliarse a alguna entidad prestadora de servicios de salud.

Gráfica 84.



Fuente: Este estudio

6.3.2.2. Necesidad de Afecto: es de difícil determinar el grado en el que se suplente esta necesidad, considerando el carácter subjetivo de la misma. Aun así, es importante su análisis para visualizar el ambiente laboral en el que se desenvuelven los taxistas.

Solidaridad: a pesar de no existir un vínculo específico que permita establecer relaciones entre los taxistas, como lo es el hecho de pertenecer a una misma empresa, existen otros factores y espacios donde ellos pueden interactuar con otros de su mismo gremio. Entre estos espacios, pueden citarse la terminal de transportes, centros comerciales y supermercados, y en general, sitios donde los taxistas esperan pasajeros.

Es precisamente en estos espacios donde se puede analizar el grado de solidaridad existente entre los taxistas, no obstante es complicado analizarlo desde fuera, en correspondencia, al preguntar al taxista acerca de esta temática, la totalidad de ellos afirma que existe solidaridad en el gremio.

Colaboración Laboral: como se ha insistido, los conductores de taxi no se encuentran vinculados a una empresa conjunta, que los motive a establecer un grado de cooperación con sus colegas. Sin embargo, ellos consideran excelente, el compañerismo manejado entre los taxistas. Un ejemplo claro de ello, se muestra en las empresas de radiotaxis, donde esta herramienta les permite a los taxistas, estar comunicados, saber a dónde se dirigen y si en caso de robo, accidente o cualquier otro inconveniente, la mayoría de ellos acuden rápidamente a prestar su ayuda. Todo esto, debido a los frecuentes robos y asesinatos que se han presentado en los últimos años a los conductores de taxi, sobretodo en altas horas de la noche. Por tanto, los encuestados coinciden en que existe plena colaboración por parte de sus iguales.

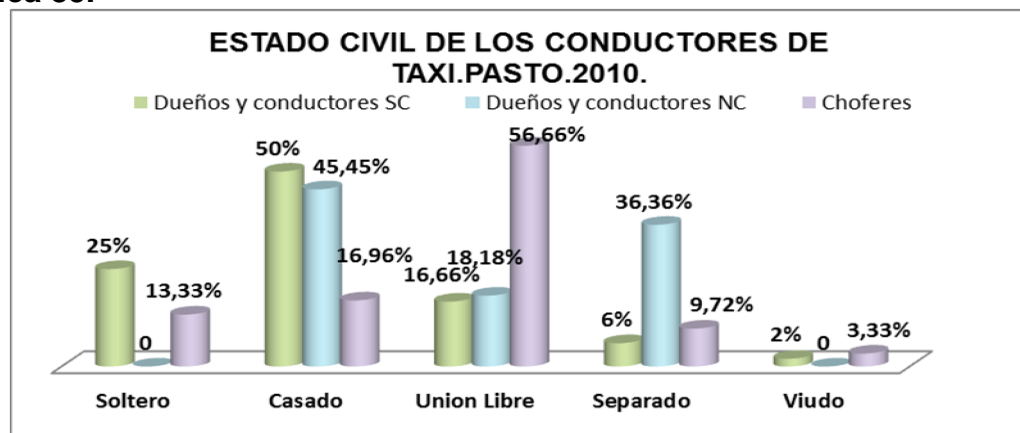
Estado civil-Ruptura: si se considera que el estado sentimental del individuo afecta su normal proceder en el trabajo, es importante determinar en qué estado se encuentra el mismo, y cómo influyen los problemas personales en el ámbito laboral.

Como se dio a conocer en el capítulo II, el 56,66% de los choferes de taxi viven en unión libre, el 16,96% están casados, el 13,33% son solteros, el 9,72% están separados y un 3,33% son viudos (ver gráfica 87).

Por su parte, el 45,45% de los dueños y conductores de taxi son casados, el 18,18% viven en unión libre y el 36,26% están separados.

Finalmente, los dueños y conductores de taxi que SC, son en su mayoría casados (50%), un 25% son solteros, un 16,66% viven en unión libre, un 6% están separados y un 2% son viudos.

Gráfica 85.



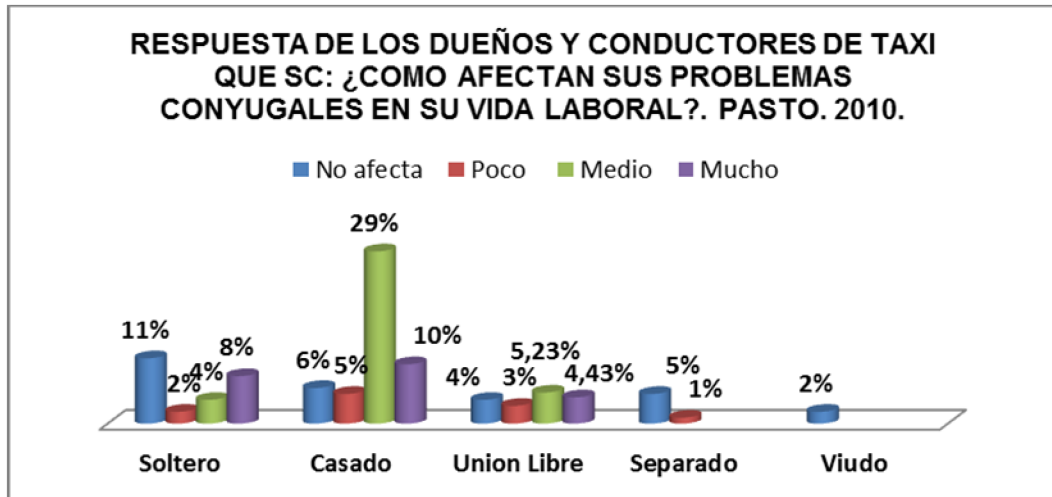
Fuente: Este estudio

Este satisfactor señala o indica el nivel de incidencia de los problemas conyugales en el normal ejercicio del trabajo o actividad desempeñada.

Solteros, separados y viudos no presentan problemas conyugales pero llevan actualmente una relación sentimental así no sea registrada como matrimonio o unión libre.

Para empezar, los dueños y conductores de taxi que SC muestran el siguiente comportamiento: al 11% de los solteros no les afectan los problemas de pareja en su trabajo, en tanto que a un 8% les afectan mucho. Por su parte a un 29% de los casados, el grado en que un problema conyugal influye en su trabajo es medio (ver gráfica 88). En general, para este grupo de conductores, el grado de influencia de este satisfactor en el normal desempeño de sus labores, es bajo y medio.

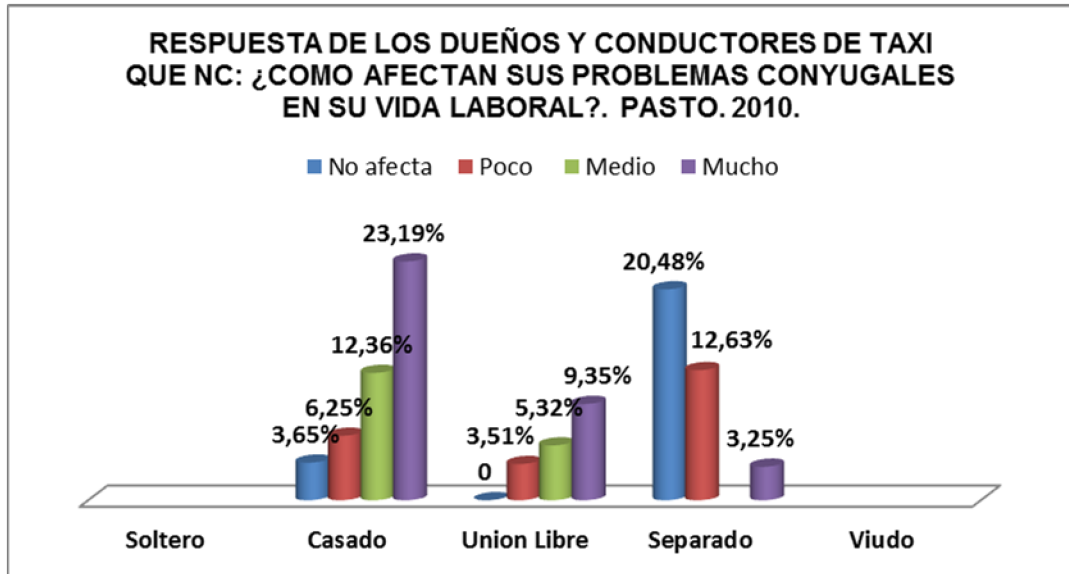
Gráfica 86.



Fuente: Este estudio

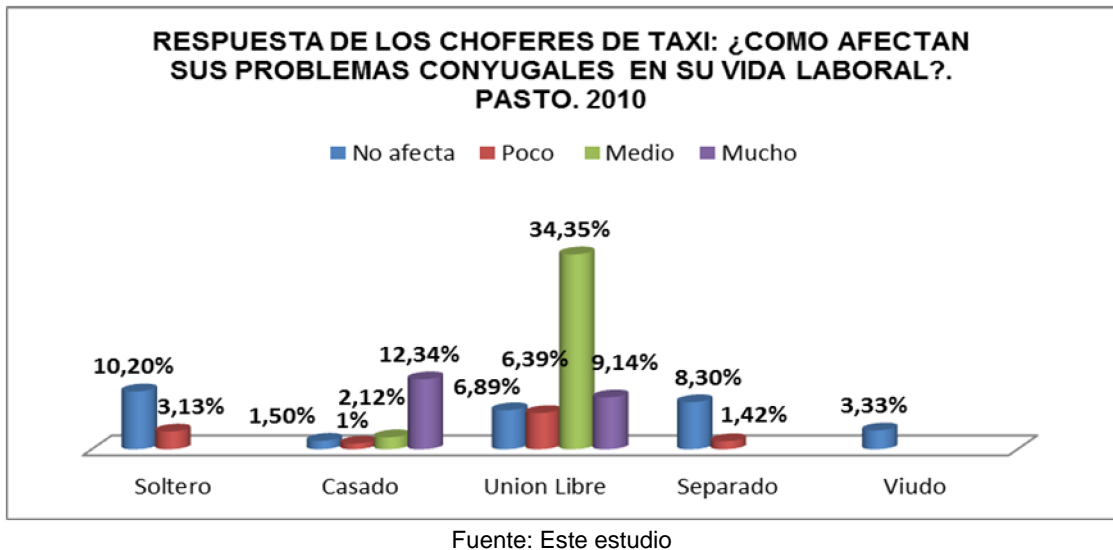
En cuanto a los dueños y conductores de taxi que NC, para el 23.19% de los casados, un problema conyugal les afecta fuertemente en su trabajo y muy poco al 3,65% de ellos (ver gráfica 89).

Gráfica 87.



Adicionalmente, el 10.20% de los choferes de taxi solteros opinan que no les afectan los problemas de pareja, mientras que a un 12.34% de los casados le afectan mucho. En resumen, para este tipo de conductores de taxi, la incidencia es media (ver gráfica 90).

Gráfica 88.



Colaboración de género: en este caso se observa una pequeñísima participación del género femenino, con un porcentaje del de 3,33% todas ellas choferes de taxi,

es decir, no se presenta el caso de mujeres que sean dueñas y conductoras a la vez. Sin embargo se les realizó la pregunta correspondiente a este satisfactor, la totalidad del género masculino respondió que aunque no se han presentado casos de poder colaborarle a género opuesto, si se diera el caso, lo harían con mucho gusto. No obstante, al analizar la contraparte, es decir las respuestas femeninas, se suscita una contradicción, puesto que la totalidad de mujeres encuestadas, afirma que los hombres conductores de taxi, son agresivos e intolerantes cuando ven una mujer al volante y más si es una taxista, ellas piensan que tal colaboración o existe en la práctica.

6.3.2.3. Necesidad de Entendimiento:

Consciencia: la totalidad de los conductores afirman que se sienten tranquilos, frente al trato que brindan a sus pasajeros, ya que son cordiales con y cobran la tarifa justa.

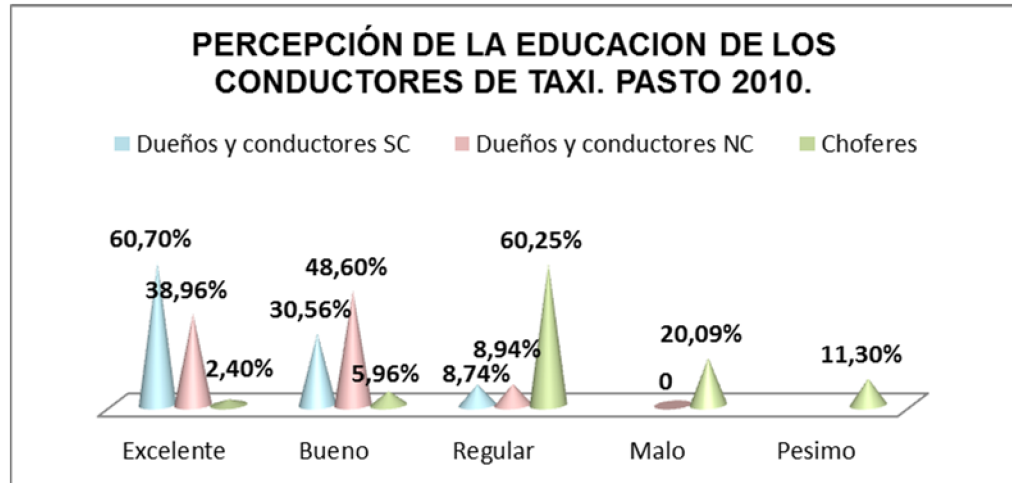
Educación: como ya se ha aseverado en varias ocasiones, este tipo de empleo no exige un nivel educativo, pero sí experiencia en conducción. De modo, que cerca de la mitad de los choferes de taxi (48.03%), solo alcanzan la básica primaria, un 37.05% la secundaria y ninguno es profesional.

La situación mejora para los conductores y choferes de taxi que NC, ya que el 40.87% de ellos son profesionales, 25.74% tecnólogos, y el 20.68% bachilleres con una participación pequeña de aquellos que tienen solo primaria o no tienen estudios. No obstante, es preocupante, por no decir alarmante, el hecho de que un grupo considerable de profesionales se vea obligado a subemplearse, desperdiciando así la preparación adquirida. Y esto es aún más crítico en el caso de los conductores y dueños de taxi que SC, donde el 60.7% de ellos son profesionales, y 15.01% tecnólogos.

Entonces, se tiene que el grado de satisfacción de los choferes respecto a su nivel educativo, es regular para el 60,25% de ellos, malo para el 20,09%, y pésimo para el 11.30% (ver gráfica 91). Es contundente que los choferes de taxi no tienen un nivel educativo por lo menos aceptable y por mismo se sienten inconformes, ya que son conscientes de que pueden lograr más, pero les falta recursos.

Por su parte, el 38.96% de los dueños y conductores que NC opinan que su educación es excelente, 48,60% la consideran buena, y el 8,94% regular. Los dueños y conductores de taxi que SC presentan el más alto grado de satisfacción respecto a su nivel educativo, ya que el 60,70% de ellos, lo califican como excelente, un 30,56% lo considera bueno, y un 8,74% regular.

Gráfica 89.



Fuente: Este estudio

Comunicación: Los dueños y conductores de taxi que SC tienen en promedio una comunicación buena en términos generales, la comunicación laboral es excelente para el 54,12% de ellos, y buena para el 45,88% de los mismos. En cuanto a la comunicación con la sociedad, el 23,62% la considera excelente, para un 47,90% es buena y para el 28,48% restante es regular. Ello se debe primordialmente a que mucha gente desconfía de los conductores de taxi, sobre todo en las horas de la noche. La comunicación familiar para este tipo de conductores es excelente (ver gráfica 92).

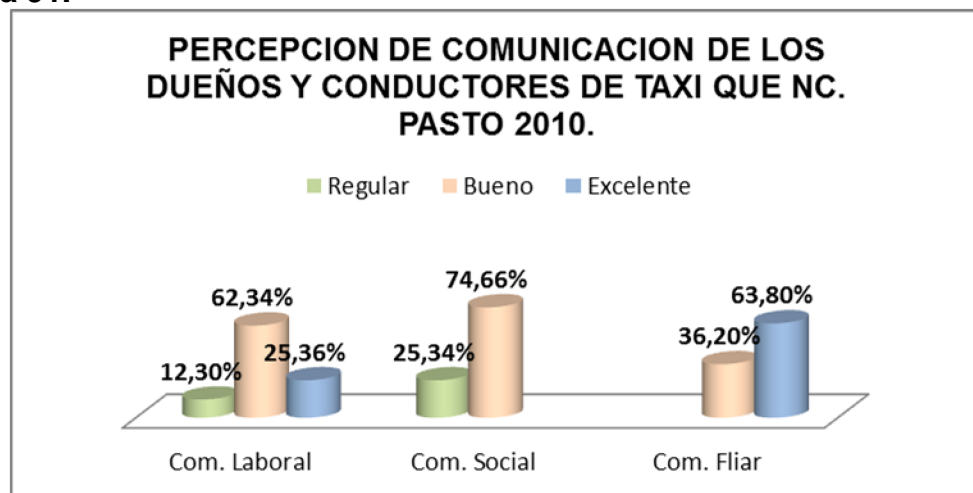
Gráfica 90.



Fuente: Este estudio

De acuerdo con los dueños y conductores de taxi que NC, la comunicación laboral es excelente al menos para el 25,36% de ellos, en tanto que el 62,34% perciben que es buena (ver gráfica 93). La comunicación social es buena para el 74,66% de los mismos, y para el 25,34% restante es regular, dado que existe un evidente nivel de desconfianza entre el taxista. La comunicación familiar presenta un nivel más alto de satisfacción, puesto que para el 63,80% de este tipo de conductores dicha comunicación es excelente. Sintetizando, la percepción del satisfactor comunicación es buena.

Gráfica 91.

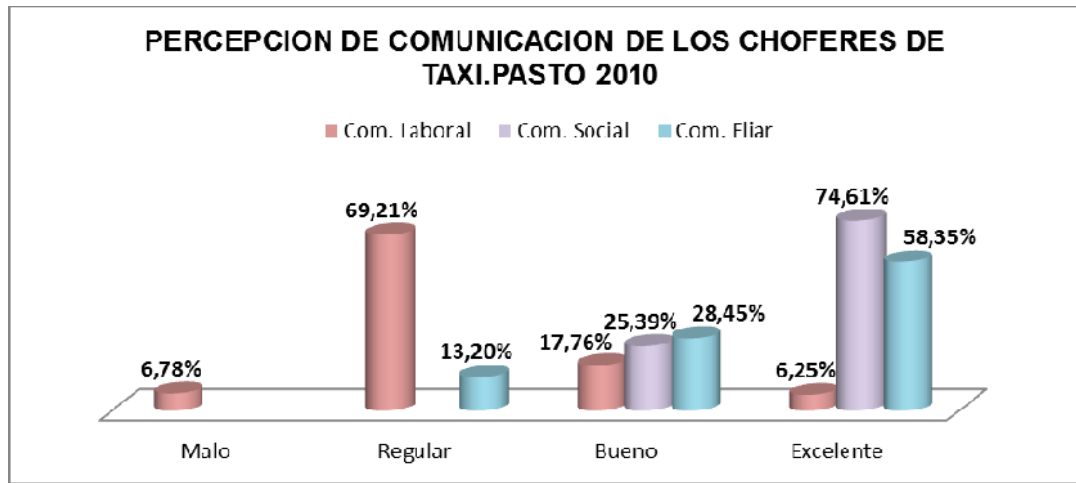


Fuente: Este estudio

Ahora bien, en el caso de los choferes de taxi, el grado de satisfacción respecto a la comunicación, es inferior al observado en los dos casos anteriores. Tal es así que para el 69,21% de los choferes (ver gráfica 94), la comunicación laboral es regular mala para otro 6,78%. Ello se sustenta, en el hecho de que hay muy pocos espacios para interrelacionarse y con mucha frecuencia se presentan casos donde los choferes actúan de forma egoísta e intransigente.

Prosiguiendo, la comunicación social mejora ostensiblemente, donde el grado de satisfacción es excelente para el 74,61% de los choferes, y afirman, que el buen trato por parte del conductor con los pasajeros y viceversa, es indispensable para generar un buen ambiente de trabajo. La comunicación familiar, al igual que en casos anteriores, presenta el grado de satisfacción más alto.

Gráfica 92.



Fuente: Este estudio

Recreación: Satisface la necesidad de esparcimiento del individuo, brindándole tranquilidad y descanso.

Aunque generalmente se le preste muy poca atención a este satisfactor, su ausencia provoca inestabilidad, situación que puede influir negativamente en el ambiente laboral. Por el contrario, si existe una buena recreación, ello contribuye a un mejor estado anímico para laborar.

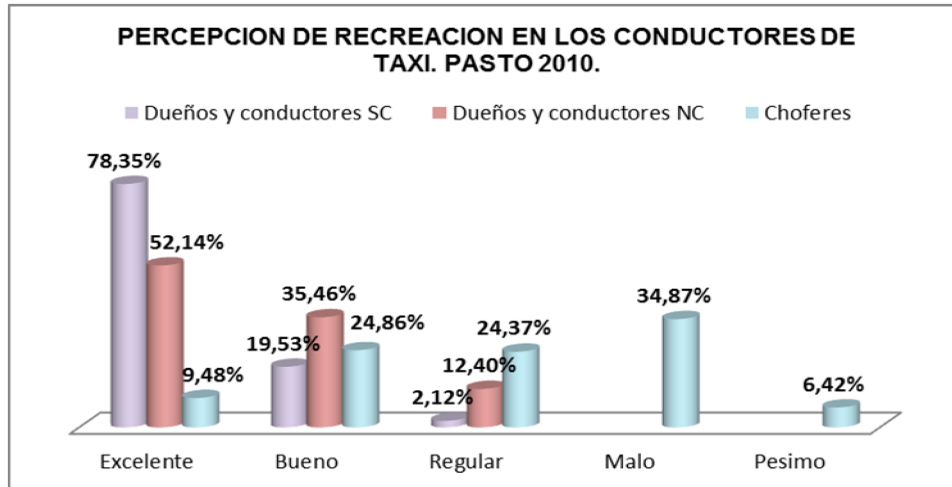
De este modo, puede afirmarse que la percepción de los dueños y conductores de taxi que SC, acerca de su recreación presenta un alto grado de satisfacción. Ello por lo menos para las casi cuatro quintas partes de ellos (78,35%), quienes la califican como excelente. Este porcentaje disminuye para los dueños y conductores de taxi que NC, ubicándose ahora en 52,14%.

Cabe resaltar, que estos dos tipos de conductores perciben los salarios más altos de todos los analizados en la presente investigación, y en general, su recreación es buena. Para quienes opinan que es regular, no es precisamente porque carecen de recursos para divertirse, sino por falta de tiempo.

Con base en lo anterior, y considerando que los choferes de taxi reciben un salario sustancialmente inferior al de los dueños y conductores ya sea que SC o NC, es de esperarse que presenten un grado de satisfacción inferior en el satisfactor en cuestión.

En conformidad, se tiene que el 34,87% de los choferes de taxi, considera que su recreación es mala, 24,37% afirman que es regular, y 6,42% creen que es pésima. La falta de recursos es la causa principal de este comportamiento.

Gráfica 93.



Fuente: Este estudio

6.3.2.4. Necesidad de Identidad: todos los conductores de taxi se consideran personas integras y sin dificultades mentales ni psicológicas.

Opinión Familiar: la familia se constituye en la célula de la sociedad, de ahí que problemas al interior de ella, afecten directamente al trabajador en su estado de ánimo y su desempeño: “La familia como grupo primario con relaciones estrechas de larga duración, donde cada uno de los familiares alimenta expectativas a pesar de las dificultades. Todo el grupo familiar ejerce una influencia emocional sobre la conducta emocional de sus miembros familiares”.³⁹

Así, es importante analizar la percepción que tienen los diferentes tipos de conductores de su actual situación familiar, y de esta manera establecer las repercusiones que dicha situación pueda tener en el ambiente laboral.

Entonces, se encuentra que el 43,76% de los choferes de taxi sienten que su situación familiar es excelente, 45,85% sienten que es buena y el 10,39% la consideran regular (ver gráfica 96). Este último, es el porcentaje más alto de los observados en la escala *regular*, ya que las dificultades económicas influyen negativamente en las relaciones familiares. Por su parte, la percepción sobre su situación familiar mejora para los dueños y conductores de taxi que NC, ya que esta es excelente para el 54,32% de ellos excelente, y solo un pequeño porcentaje cree que es regular (6,14%), ello debido a al poco tiempo que por su horario de trabajo, pueden dedicar a sus familias.

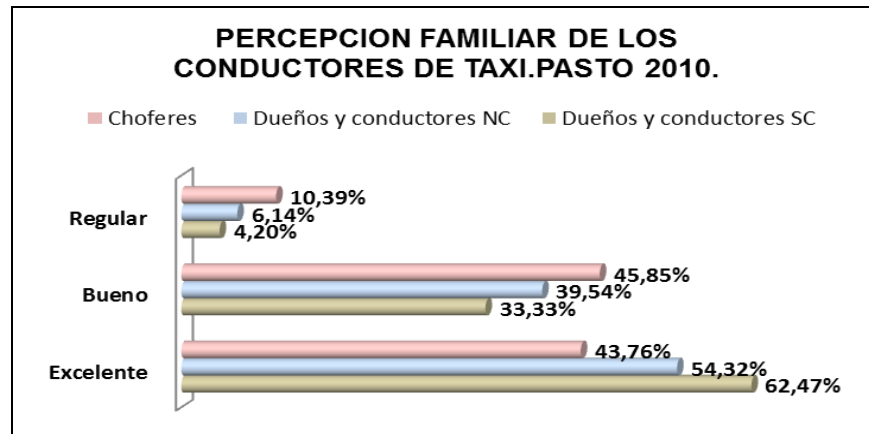
³⁹ Psicólogo Oscar Rives. Ayuda a problemas familiares.

Por esta razón, aquellos conductores que contratan chofer, presentan un grado de satisfacción más alto que en los casos anteriores, donde el 62,47% de ellos afirman que su vida familiar es excelente.

Lo interesante y llamativo de lo expuesto en los anteriores párrafos, es la tendencia encontrada en la relación salario-relaciones familiares, puesto que se identifica claramente, que entre mayor sea el nivel salarial, menores son las dificultades al interior de la familia y el porcentaje de quienes consideran *excelente* su vida familiar se incrementa.

Es preciso hacer la claridad que si bien el dinero no es lo único factor que afecta el bienestar de las familias, si es bastante influyente.

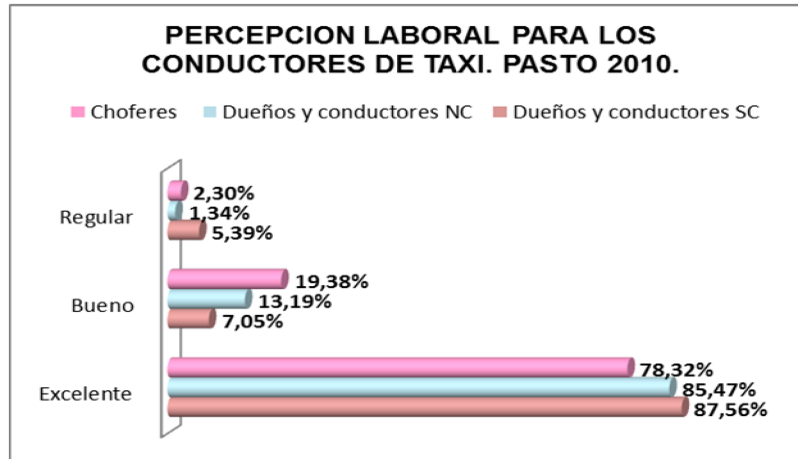
Gráfica 94.



Fuente: Este Estudio

Opinión Laboral: La relación de los taxistas con sus compañeros, independientemente del tipo de conductor en que clasifiquen, es excelente a pesar de no existir espacios propicios para interactuar (ver gráfica 97). En este sentido, situaciones particulares, como lo es el caso de la inseguridad, ha llevado a establecer entre ellos lazos de solidaridad, de manera que así no se conozcan, el vínculo de ser conductores de taxi, provoca una integración, no palpable a simple vista, sino cuando la situación lo amerita.

Gráfica 95.

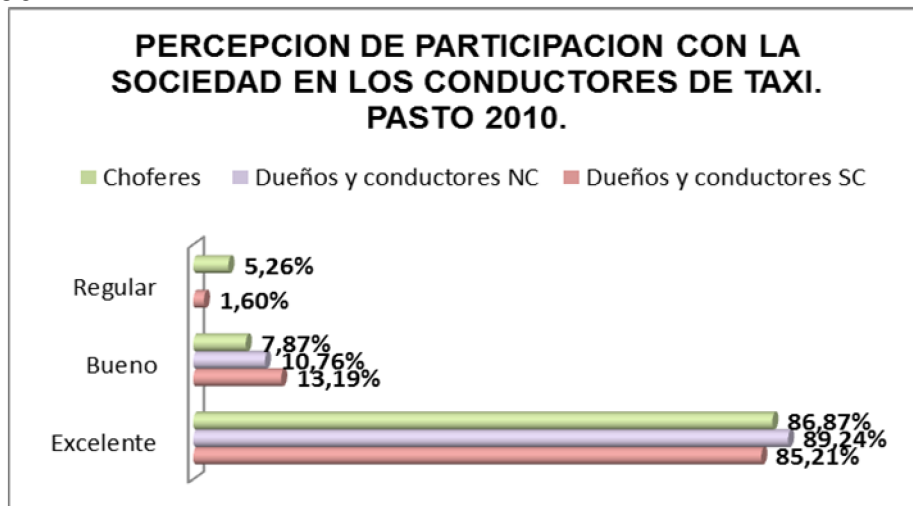


Fuente: Este Estudio

Participación con la sociedad: los conductores de taxi siempre están en constante interacción con la sociedad en general, y en especial con aquellos que utilizan sus servicios. De ahí que sea de vital importancia mantener una relación apropiada, puesto que ambos sectores, tanto quienes prestan el servicio como quienes lo solicitan, se benefician.

Al igual que en el caso anterior, la mayoría los conductores de taxis de todo tipo, sostienen que la interacción con la sociedad es excelente (ver gráfica 98), aunque hay algunos que disienten, dado que han presenciado casos de pasajeros que no pagan por el servicio e incluso les faltan el respeto.

Gráfica 96.



Fuente: Este Estudio

Opinión de vida personal:

Ante la pregunta: *¿usted se siente feliz con su vida?*, el 98,8% de los conductores de taxi en su conjunto, afirman, que a pesar de los inconvenientes que en ella se presentan, se sienten felices, en tanto que sólo el 1.2% sostiene que no es feliz debido a problemas personales. Se aclara que esta apreciación es de carácter subjetivo.

Las razones fundamentales son la salud y el trabajo aunque este último no se encuentra en óptimas condiciones, sobre todo para los choferes.

6.4. NECESIDADES Y SATISFACTORES EN EL SECTOR INFORMAL

6.4.1. Conductores de mototaxi:

6.4.1.1. Necesidad de Subsistencia:

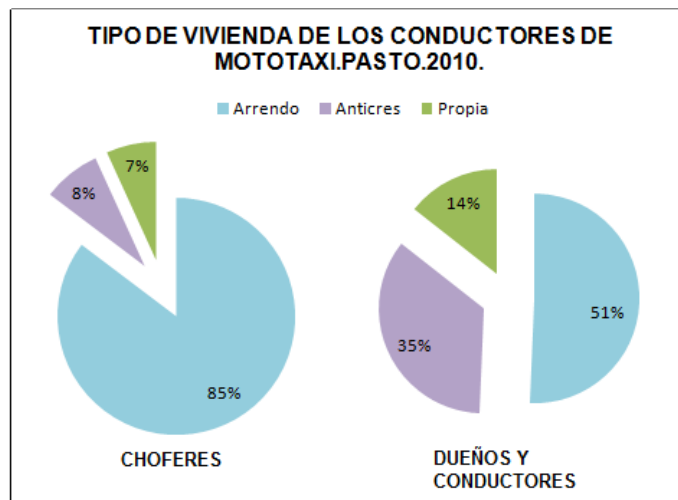
Empleo: los mototaxistas son aquellas personas catalogadas como desempleadas por un amplio periodo de tiempo y que por esta razón se han vinculado al sistema de transporte informal de pasajeros. Un autoempleo que implica riesgo, pero al mismo tiempo proporciona un salario, para dar abastecimiento a sus necesidades.

Cabe resaltar, que hasta el año 2009, los conductores de mototaxi se sentían satisfechos con su autoempleo así este se considerara informal y el mismo conllevara un sinnúmero de riesgos. Ello justificado en el que para ellos, era un “buen salario”. No obstante, la situación se torna diferente para el año 2010, donde es evidente un deterioro en el grado de satisfacción que sobre su autoempleo tienen los mototaxistas, puesto que ahora, las fuertes restricciones implementadas por la secretaría de tránsito y transporte de Pasto, para detener este fenómeno, por así decirlo, han ido en enorme menoscabo de su salario, como se observó previamente en el segundo capítulo.

Aun así, ellos continúan ejerciendo esta actividad, empujados por la necesidad y asumiendo las negativas implicaciones que ello conlleve. El periodo de tiempo que han permanecido desempleados, los ha llevado a preferir lo poco que les genera el mototaxismo, a encontrarse sin ocupación alguna. De acuerdo a la escala establecida por Max Neef, el nivel de satisfacción alcanzado sobre su empleo, para la gran mayoría de mototaxistas, asciende a un nivel 2 (conformismo). En tanto que otro 10,53% de ellos, consideran pésimo este autoempleo, pues consideran desperdiciado su nivel educativo (profesional).

Vivienda: tener vivienda y propia es primordial para la estabilidad incluso emocional del ser humano, puesto que representa seguridad. No obstante, hoy en día, contar con vivienda propia es privilegio de muy pocos, sobremanera de aquellos con salarios. Por su parte, aquellos que no cuentan con esta posibilidad, se ven obligados a optar por tipos de vivienda que implican deterioradas condiciones. Tal es así, que la mayoría de los conductores de mototaxi (el 85% de los choferes y el 51% de los dueños y conductores), viven en arrendo, convirtiéndose ésta, en el tipo de vivienda más común en este gremio (ver gráfica 99). Por otro lado, el anticresis es la segunda opción más utilizada por los mismos y como era de esperarse, son muy pocos los mototaxistas que tienen vivienda propia.

Gráfica 97.



Fuente: Este estudio

Los choferes de mototaxi por razones obvias presentan en términos de vivienda, inferiores condiciones en comparación a los dueños y conductores de mototaxi.

Ahora bien, el estrato socioeconómico, señala de alguna manera las condiciones de la vivienda, puesto que no sólo es importante tenerla o no tenerla, sino qué tanto ella se adecúa a las necesidades de quienes la habitan. Siendo así, se tiene que los choferes de mototaxi, se concentran básicamente en el estrato 2, con un porcentaje del 72,58% (ver tabla 24), el segundo estrato más bajo de la ciudad, lo cual sugiere que la calidad y ubicación de la vivienda no son las mejores.

Por su parte, los dueños y conductores de mototaxi viven en su mayoría en el estrato 3 con un porcentaje del 55,15%. Es importante resaltar, que el

mototaxismo se restringe a los cuatro primeros estratos, teniendo mayor acogida en los estratos 2 y 3.

Finalmente, después de analizar el tipo de vivienda al que acceden los mototaxistas y el estrato al que pertenecen, se procede a determinar el grado de satisfacción que bajo estos parámetros, alcanzan los mototaxistas. Así, se encuentra que el 36,47% de los choferes de mototaxi consideran regular el estado de su vivienda, convirtiéndose en el porcentaje más representativo.

Tabla 24.

**PORCENTAJE POR ESTRATO DE LOS CONDUCTORES DE MOTOTAXI.
PASTO 2010.**

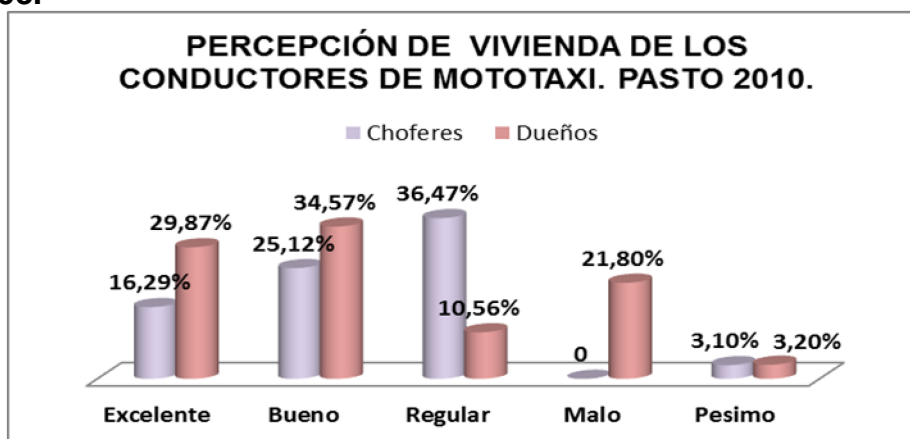
	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3	Estrato 4
Choferes	6,21%	72,58%	17,27%	3,94%
Dueños y conductores	9,67%	30,55%	55,15%	4,63%

Fuente: Este estudio

Paralelamente, para el 29,87% de los dueños y conductores de mototaxi el estado de la misma es excelente, y bueno para el 34,57%, en tanto que solo para un 10,56% es regular.

Con todo, los dueños y conductores de mototaxi, se sienten más satisfechos y de hecho presentan mejores condiciones respecto a su vivienda, en comparación a los choferes.

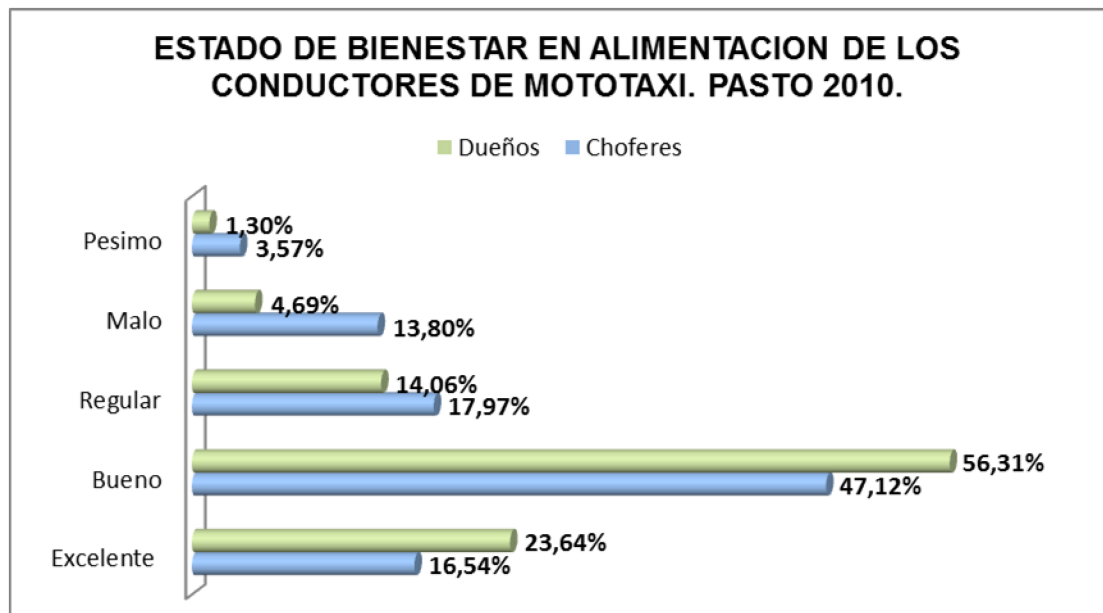
Gráfica 98.



Fuente: Este estudio

Alimentación: según el capítulo II los choferes de mototaxi gastan 41,05% de su salario en alimentación y los dueños y conductores de mototaxi distribuyen en 42,55% su salario en alimentación. La distribución se diferencia por 1.5%, pero cabe resaltar que el salario de los dueños y conductores de mototaxi es mayor con \$104.616 para el año 2010 que el salario de los choferes. De acuerdo a lo anterior se les pregunto a los conductores de mototaxi su estado de bienestar con respecto a su alimentación y los choferes tienen su mayor porcentaje en bueno con 47,12%, en excelente con 16,54%, 13,80% malo, 3,57% pésimo. 56,31% de los dueños y conductores de taxi opinan que su estado de bienestar es bueno, 23,64% excelente con un porcentaje mayor en este estado comparándolo con el porcentaje de choferes, y con menores porcentajes en regular, malo y pésimo con respecto a los choferes. Los últimos porcentajes del mal estado de bienestar se presentan porque la cantidad de dinero recibido según los conductores informales no es suficiente para satisfacer en su totalidad la alimentación requerida. En promedio el estado de bienestar para los choferes de taxi y los dueños y conductores de mototaxi es bueno.

Gráfica 99.

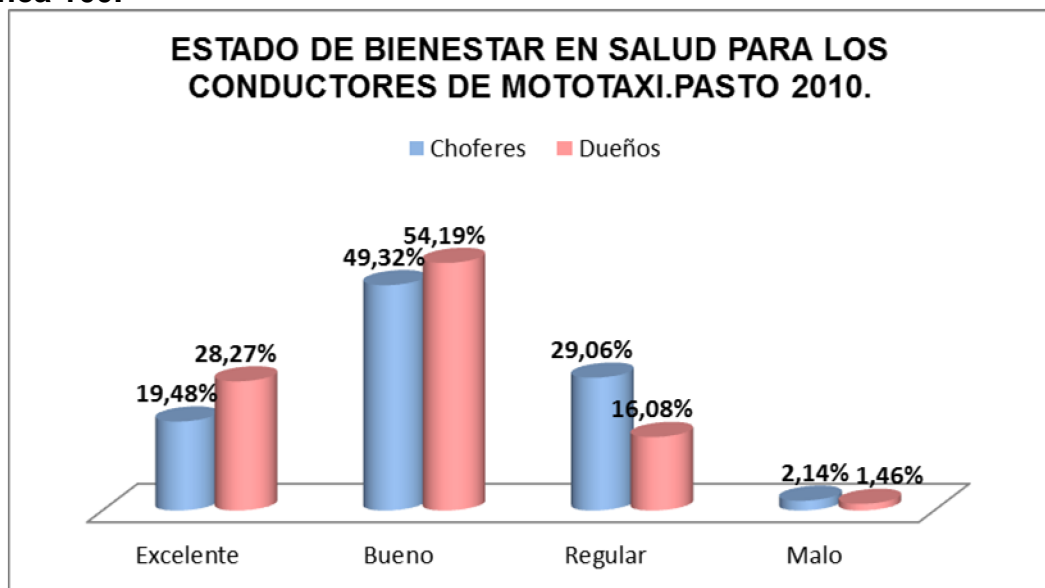


Fuente: Este estudio

Salud: para cualquier trabajo y mantener una vida digna es esencial mantener un excelente estado de salud, pero este a su vez requiere de una buena alimentación y cuidados en el ejercicio. 19,48% de los choferes opinan que su estado de bienestar frente a su salud actual es excelente, en su mayoría 49,32% bueno, 29,06% regular, 2,14% malo. 54,19% de los dueños y conductores de mototaxi

opinan que su salud es buena, y en su minoría 1,46% malo. Con respecto a estos porcentajes se puede admitir que el estado de bienestar en alimentación es bueno y por lo tanto el promedio de salud para los conductores de mototaxi también es bueno y con cifras en malo, donde existen individuos que no se sienten a gusto con su salud actual por el bajo salario que devengan y que difícilmente adquieren no alcanzan a pagar un servicio de salud y aseguran que a pesar de tener sisben, el estrato pagado por ellos es 2 o 3 y tienen que pagar un costo mínimo que prefieren no pagar.

Gráfica 100.



Fuente: Este estudio

6.4.1.2. Necesidad de Afecto: es un satisfactor personal que se puede satisfacer de muchas maneras, sin embargo 100% de los conductores afirman que se sienten queridos por sus familias y a gusto en ellas, ninguno opino que carece de afecto, que su nivel laboral es tranquilo por el apoyo de sus seres queridos.

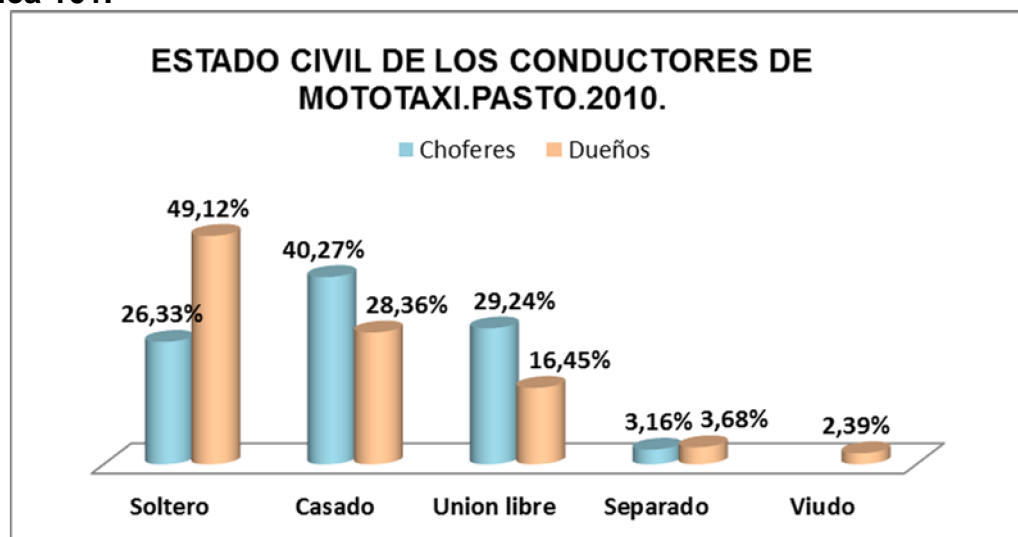
Solidaridad: es muy necesaria en los conductores de mototaxi que como ya se ha mencionado en los anteriores capítulos, se establecieron en dos cooperativas de mototaxistas para poder obtener permiso para este empleo, la secretaría de tránsito y transporte solo ha colocado trabas para que este empleo no sea aceptado sin embargo en otras ciudades de Colombia si se practica libremente, los mototaxistas deben unirse para apoyarse y tratar de pelear de forma jurídica su derecho como trabajadores informales de transporte en motocicleta. 100% de los conductores de mototaxi, que pertenecen a las cooperativas respondieron, que son completamente solidarios con sus compañeros de actividad, ya que este es un

buen empleo informal que ayuda económicamente a los desempleados que lo practican.

Colaboración Laboral: Está muy conectada al anterior satisfactor, no obstante la colaboración entre conductores de mototaxi se da cuando han establecido una relación bien sea por esperar carreras o por pertenecer a una de las dos cooperativas, porque también existen conductores de mototaxi que no pertenecen a ninguna cooperativa e incluso lo practican por tener dinero diario mas no por desempleados y no se tiene ninguna relación además de que le hacen competencia a los conductores que se dedican tiempo completo a esta actividad informal, es por esta razón que los individuos que conforman las cooperativas y se catalogan como conductores de mototaxi se esfuerzan por lograr que el Gobierno les permita trabajar libremente y tienen muchas ideas para esto, las cuales se desarrollaran ampliamente en el siguiente capítulo.

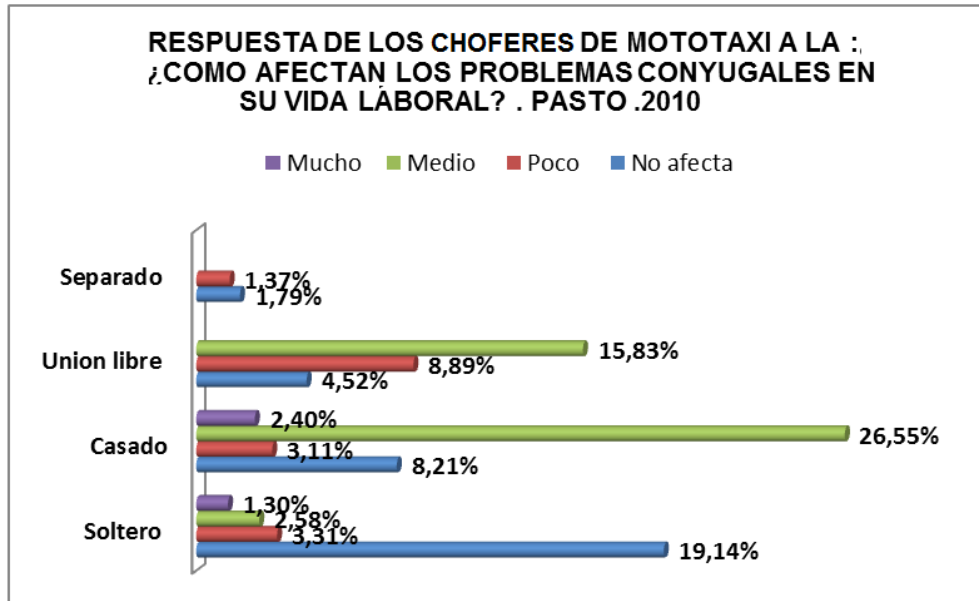
Estado civil-Ruptura: el estado sentimental de un individuo implica muchos cambios de humor y desánimos de actividad física. El porcentaje mayor de los choferes de mototaxi correspondiente a su estado civil está en casados con 40,27% le sigue unión libre con 29,24%, los dueños y conductores de mototaxi se presentan con 49,12% solteros, 28,36% casados. Es mayor el número de solteros en los dueños y conductores de mototaxi que en los choferes, lo que significa que no entrarían en el satisfactor, no obstante no quiere decir que no tengan una relación actual que si los afecte.

Gráfica 101.



Fuente: Este estudio

Gráfica 102.



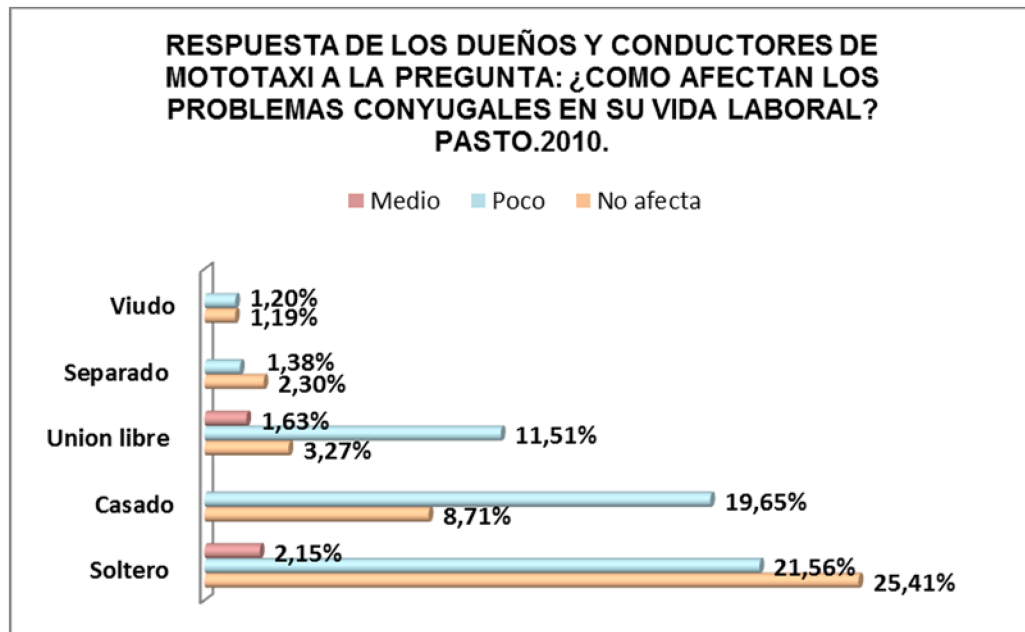
Fuente: Este estudio

El estado laboral se ve afectado por el estado anímico de las personas, no obstante los choferes de mototaxi solteros, respondieron en su mayoría que no les afecta los problemas conyugales en su actividad laboral y en menor proporción con 1,30% respondió que si les afecta mucho. En cuanto a los casados respondieron en su mayoría con 26,55% les afecta en un estado medio, y en su menor porcentaje con 2,40% mucho, los que tienen una relación de unión libre contestaron en su mayor porcentaje con 15,83% que les afecta en un estado medio y con menor porcentaje de 4,52% no les afecta, los separados en su mayor porcentaje de 1,79% no les afecta y con menor porcentaje de 1,37% les afecta poco. En promedio el bienestar de los choferes de taxi de cualquier estado civil tiene la percepción de que los problemas conyugales les afecta en un estado medio para su actividad laboral.

Para los dueños y conductores de mototaxi, solteros el estado de influencia de los problemas conyugales se presenta en mayor proporción con 25,41% en nivel uno que significa que no les afecta, y en menor proporción con 2,15% en estado medio de afectación, para los casados se genera con 19,65% en poco y en menor proporción con 8,71% no les afecta, en el caso de los que tienen unión libre su mayor porcentaje de 11,51%, se presenta en que les afecta poco y su menor promedio con 1,63% en medio, 2,30% de los separados opina que no les afecta y 1,38% les afecta poco, a 1,19% de los viudos no les afecta y a 1,20% opinan que poco. En promedio a los dueños y conductores de mototaxi en general los

problemas conyugales les afectan en sus actividades laborales una importancia de estado poco.

Gráfica 103.



Fuente: Este estudio

Colaboración de género: se observa en el capítulo II que el género en los conductores de mototaxi se presenta de la siguiente manera: en los choferes 30,77% son mujeres y 69,23% hombres, en cuanto a los dueños y conductores de mototaxi, 6,31% son mujeres y 93,69% son hombres. Se presentan más mujeres en los choferes de mototaxi que en los dueños y conductores del mismo. No obstante la percepción de los hombres con este satisfactor es dividida, ya que en su totalidad los choferes de mototaxi están de acuerdo con que las mujeres trabajen en esta actividad, porque el derecho a tener un salario y practicar una actividad en comparación a no realizar ninguna, es para todos. Sin embargo los dueños y conductores no opinan lo mismo 79,24% están de acuerdo con el trabajo de mototaxistas para la mujer, mientras que el 20,76% no está de acuerdo porque piensan que esta actividad es de bastante riesgo debido a la persecución de la policía y además se necesita ser rápido en conducción para poder transportar a las personas, y en este caso las mujeres son nerviosas por lo tanto manejan con más precaución y así es difícil transportar a los pasajeros que en general siempre prefieren una mototaxi para llegar más rápido, no obstante la totalidad de hombres mototaxistas afirman que si se presentara algún problema o eventualidad en el que tuvieran que ayudar a una mujer como accidentes o cambios de llantas, entre otros estarían dispuestos a ayudar en cualquier momento. Las mujeres por el contrario opinan que la mayoría de los hombres mototaxistas no las aceptan como

tal, y que estar incluidas dentro de las cooperativas de mototaxistas con ellos, si les molesta ya que esta es un trabajo de riesgos, sin embargo ellas afirman que lo seguirán haciendo así sus compañeros de actividad no estén de acuerdo ya que manejar una moto no es solo para hombres y no esta actividad no depende del genero sino de saber manejar una moto y conocer la ciudad, aunque aceptan que demasiado riesgoso pero que ellas si lo pueden manejar.

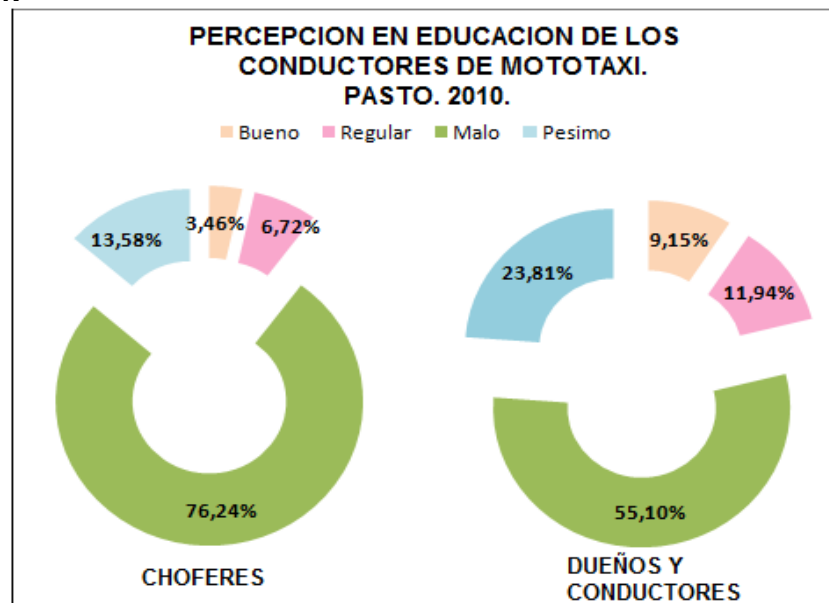
6.4.1.3. Necesidad de Entendimiento:

Conciencia: es un tema de trato delicado y de opinión propia, solo cada individuo dentro de sí sabe si sus actuaciones son buenas o malas. 15,86% de los conductores de mototaxi opinan que no se sienten bien por estar trabajando en esta actividad no porque lo que ejercen este mal, sino porque saben que podrían tener permiso para realizarla y no estar huyendo como si fueran criminales, sin embargo se encuentran tranquilos porque saben que están trabajando honradamente, el 84,14% de los conductores de mototaxi opinan porque su trabajo es normal ya que cualquier persona que no tenga trabajo busca la manera de realizar una actividad que le genere salario para poder solventar sus necesidades y que si el Gobierno no les colabora con el aumento de más empleos y las ayudas para los desempleados, ellos no pueden quedarse con las manos cruzadas y dejar que el tiempo pase mientras sufren necesidades, necesitan recurrir a cualquier actividad de empleo y esta es la mejor que encontraron, porque les genera salario y afirman que si la gente lo utiliza es porque le gusta y lo necesita.

Educación: en los anteriores capítulos especialmente en el II, se aclara que para poder competir por un empleo de calidad, se necesita tener un nivel de educación alto, dentro de los dueños y conductores de mototaxi 28,42% tienen un nivel técnico y 10,53% son profesionales, pero el mayor porcentaje se presenta en secundaria con 43,16%, en el caso de los choferes el nivel más alto de educación se presenta en primaria con 46,16% y no los porcentajes restantes no son mayores del grado de secundaria. Con los anteriores datos es muy notorio que los conductores de mototaxi se están dedicando a esta actividad porque no han podido encontrar un empleo satisfactorio, se entiende a través del estudio que existen conductores de mototaxi que realizan esta actividad por diversión y por tener dinero diario, de hecho solo lo practican horas, es por eso que la presente investigación estudia las características socioeconómicas de los conductores de mototaxi que se establecen y se registran como conductores informales de mototaxi ante los registros de las dos asociaciones existentes en Pasto de mototaxi, con lo cual se entiende que son individuos que solo se dedican al mototaxismo y que se registran como tal.

La razón por la cual persisten los mototaxistas para que los formalicen es precisamente que ellos se acogen a esta actividad como un único empleo, al cual le dedican la mayor parte del día (Ver en capítulo I), están conscientes que su nivel escolar es bajo y es de gran dificultad escoger otro empleo que la verdad no está en oferta, no solamente por el baja demanda de las empresas por buscar personal para emplear sino también su exigente calidad educativa para ejercerlo. Del grupo de choferes 76,24% opina que su educación es mala, 13,58% pésima, recordando que ellos son precisamente los que menos nivel de educación han logrado ya que no pasa de la secundaria, sin embargo hay un 3,46% que se siente bien y esto se presenta generalmente en algunos de los choferes que no han estudiado ningún grado ya que ellos piensan que no hay necesidad de estudiar para conducir una moto pero si para tener mejor empleo, pero se contradicen al decir que tienen una calidad de vida baja, porque a través de la educación es que precisamente se puede tener una oportunidad para mejorar esa calidad. En cuanto a los dueños y conductores 55,10% opinan que su educación es mala, 23,81% pésima porque no han podido lograr el nivel de estudios requeridos para competir por un empleo con alto nivel de salario, no obstante 9,15% opina que está bien ya que tienen grados profesional, pero con la aclaración de que a pesar de tener una profesión y se sienten bien por lo que han logrado, no han podido alcanzar competir y ganar por un empleo en el cual si puedan ejercer su profesión, entonces ante su empleo se sienten pésimo. Concluyendo el nivel de estabilidad en educación para los conductores de mototaxi en promedio es mal y pésimo.

Gráfica 104.



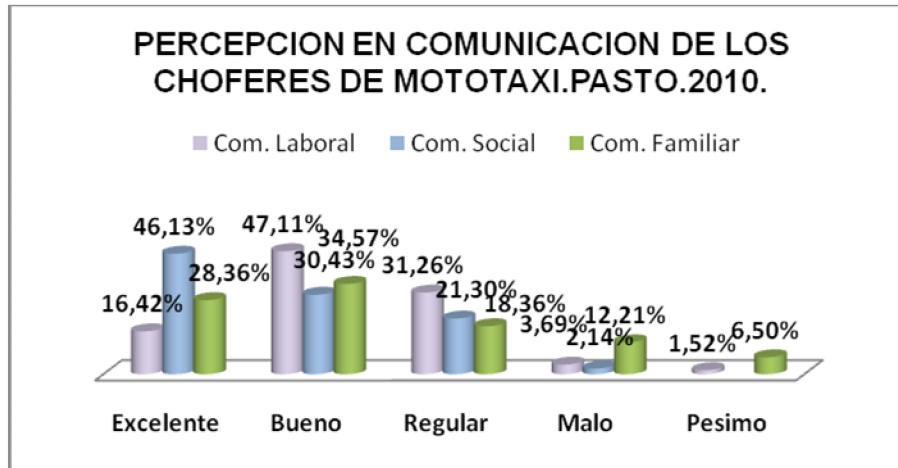
Fuente: Este estudio

Comunicación: es vital para el ser humano tener comunicación con los demás individuos ya que para relacionarse en todos los ámbitos es necesario desarrollarla. La comunicación para los choferes y dueños y conductores de mototaxi, es similar en sus porcentajes de opinión en los tres tipos de comunicaciones, comenzando con la comunicación laboral en general para los dos tipos de choferes se presenta la mayoría de opinión en bueno, ya que ellos afirman que su relación con los demás conductores de mototaxi es buena porque se tienen que entender y relacionarse en las reuniones de las asociaciones y en las protestas para defender sus derechos como mototaxistas, sin embargo solo se reúnen para eso y no para tener una excelente comunicación laboral ya que cada uno busca sus propios intereses y lo demás es realmente competir por los pasajeros y llegar a tener un buen el mayor salario diario posible. Cabe destacar que existe un porcentaje menor en excelente de 16,42% en los choferes y de 26,35% en los dueños y conductores, esto se debe a que para las dos asociaciones existen líderes que a su vez conforman el grupo administrativo de las mismas, ellos opinan que su relación es excelente por la bastante relación que tienen ellos con sus compañeros de actividad. Se demuestra que el liderazgo se presenta más en los dueños y conductores que en los choferes.

En cuanto a la comunicación social, los conductores de mototaxi presentan una percepción promedio buena frente a la comunicación con sus pasajeros, en los choferes de 30,43% y en los dueños y conductores 28,32%, pero existen porcentajes menores en regular y malo, es porque algunos de los conductores de mototaxi piensan que muchos de los conductores de mototaxi que no están vinculados como tal y que no pertenecen a las asociaciones y que además practican esta actividad no por trabajo sino por conveniencia los hacen para robarle a sus pasajeros y por esta razón se ha disminuido el nivel de confianza de los pasajeros para subirse a una mototaxi, lo que perjudica enormemente a los conductores de mototaxi que si son honrados y practican esta actividad como un trabajo, es por esta razón que piden a gritos que los carneticen y les den la posibilidad de trabajar reconociéndolos a ellos y a sus motos, al igual que las empresas de taxi.

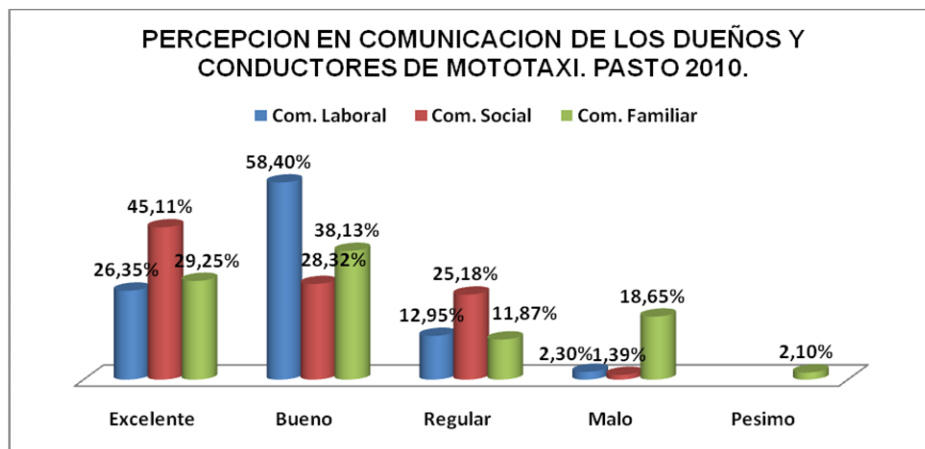
La comunicación familiar para los conductores de mototaxi en promedio es buena, pero se presentan porcentajes más bajos en regular, malo y pésimo, y esto significa que la relación con sus familias no es la adecuada, ellos afirman que este aspecto se presenta de tal manera, debido a los problemas económicos que tienen por tener un salario bajo y no fijo.

Gráfica 105.



Fuente: Este estudio

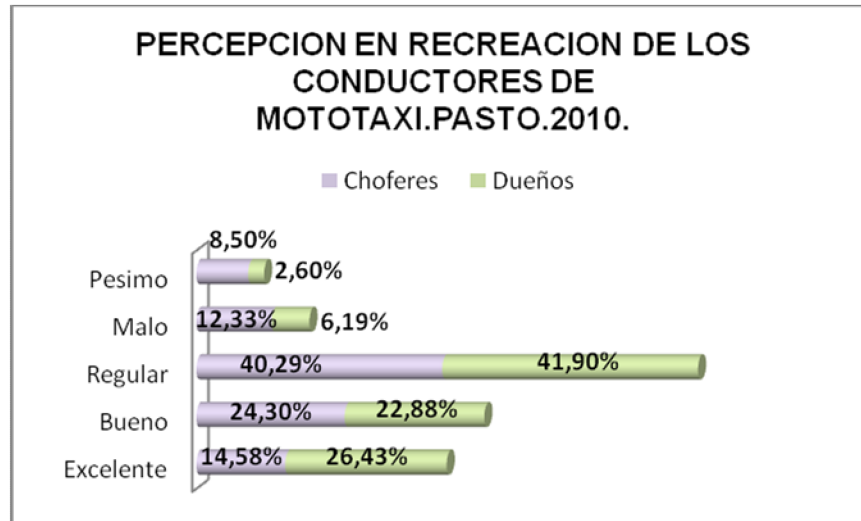
Gráfica 106.



Fuente: Este estudio

Recreación: para todos los individuos es necesario tener momentos y días de descanso ya que el desgaste físico y mental, debe ser recuperado no solo con el sueño sino también con recreación. Para los choferes de mototaxi la mayor percepción con respecto a recreación como se puede ver en la siguiente grafica se presenta en su mayoría con 40,29% en regular, 14,58% en excelente y el menor con 8,50% en pésima, en el caso de los dueños y choferes de mototaxi el mayor porcentaje se presenta en el mismo estado regular que en el de los choferes con 41,90%, 26,43% en excelente y 2,60 como el menor porcentaje en pésimo.

Gráfica 107.



Fuente: Este estudio

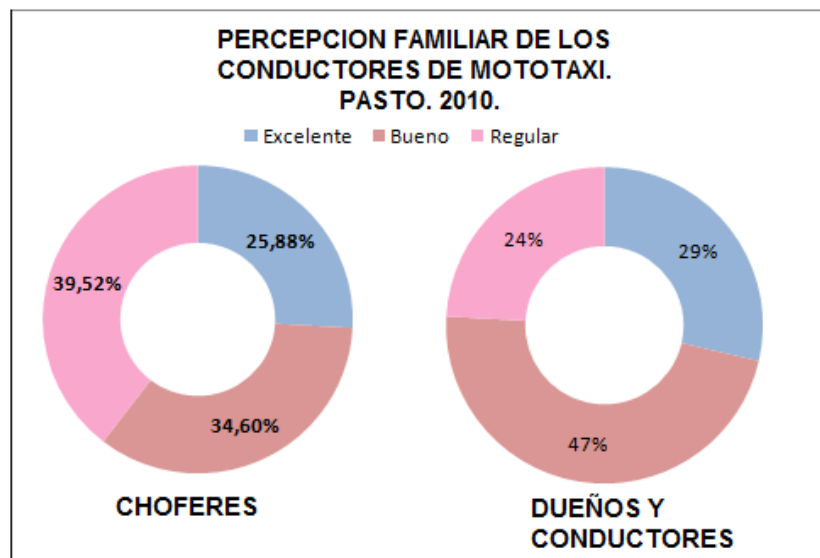
Como se puede observar los datos son muy similares en cuanto a la opinión sobre este satisfactor, la mayoría de los conductores de mototaxi dicen que es regular porque si se presenta recreación y parte de su salario se destina a este satisfactor (observar capítulo II), sin embargo no se da del modo que ellos quisieran especialmente por la falta de recursos y porque ese dinero puede tener otros usos más importantes, la parte de los conductores que opinan que están en excelente afirman que no hay que quejarse al contrario cualquier diversión es recreación y debe ser vista así por pequeña que sea, mientras que una parte más mínima piensa que se siente pésimo con su recreación porque no salen a ninguna parte no solamente por la falta de recursos sino porque también el fin de semana que generalmente se utiliza para tener recreación especialmente los domingos se convierte en un día de trabajo con tantas necesidades por satisfacer.

6.4.1.4. Necesidad de Identidad: es específica por la condición que cada individuo tenga de sí mismo y de su vida, es de difícil generalización ya que no todos piensan igual sin embargo se utiliza niveles de calificación de 1 a 5 que califican el estado anímico de las personas con cada estado de su vida.

Opinión Familiar: los conductores de mototaxi tienen porcentajes similares en cuanto a su opinión de vida familiar, los choferes en su mayor porcentaje con 39,52% es regular, y con menor de 25,88% excelente, en cuanto a los dueños y choferes de mototaxi, 47% tienen la percepción de bueno y 24% regular como menor porcentaje. El ámbito económico es de vital importancia para poder satisfacer necesidades no solo personales sino también familiares, este afirman los conductores de mototaxi es el principal problema familiar, ya que el salario

ayuda a tener mejor calidad de vida, en el aspecto material, no obstante en el caso de los dueños y conductores de mototaxi se presenta mayor porcentaje en bueno porque ellos tiene mejores salarios (ver capítulo II) en comparación con los choferes, pero en comparación con los conductores formales no se da el mismo caso. Existen porcentajes en excelente ya que los conductores de este grupo piensan que los problemas familiares se presentan por dinero pero también por otras condiciones y deben sentirse felices de tener familia y viven con el poco salario que les brinda esta actividad, aunque tengan muchas necesidades no satisfechas en su totalidad o no satisfechas de ninguna manera.

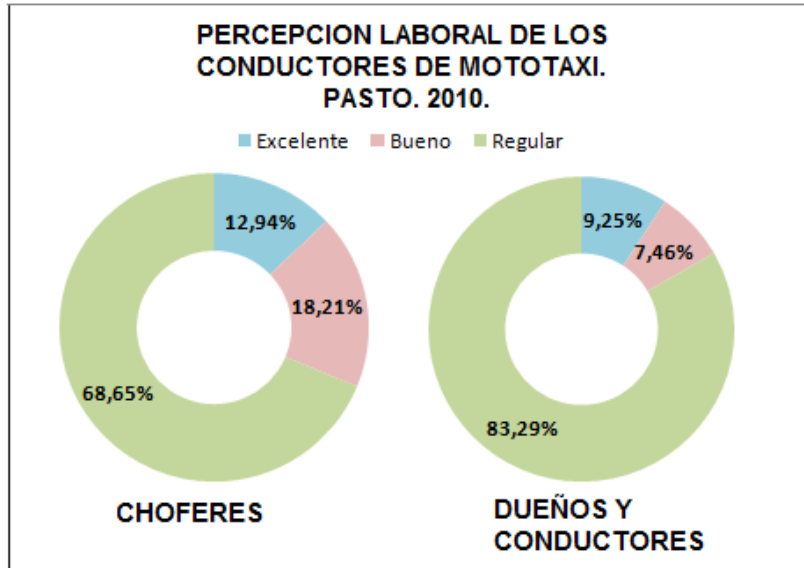
Gráfica 108.



Fuente: Este Estudio

Opinión Laboral: los conductores de mototaxi realizan esta actividad principalmente por la falta y dificultades de encontrar un empleo formal, lo que conlleva a frustración y ocio. No obstante los conductores de mototaxi se sienten satisfechos con la nueva actividad de empleo que realizan con 12,94% en los choferes y 9,25% en los dueños y conductores, la mayor participación se presenta en regular con 68,6% para los choferes y con 83,29% para los dueños y conductores de mototaxi, este empleo sería de gran utilidad y satisfacción si se realizará una empresa y se administrara como las empresa de taxi, opinan los conductores de mototaxi. En cuanto a su percepción laboral no se encuentran bien y por el contrario se sienten muy mal de ser perseguidos todo el día, de no tener más formas de encontrar un empleo honrado y que les facilite tener mejor salario, sin embargo la actividad que realizan no es de dificultad y es divertida, si los formalizaran como conductores de mototaxismo tendrían mejores posibilidades de salario y de estabilidad, estas últimas razones se analizaran con más detalle en el siguiente capítulo.

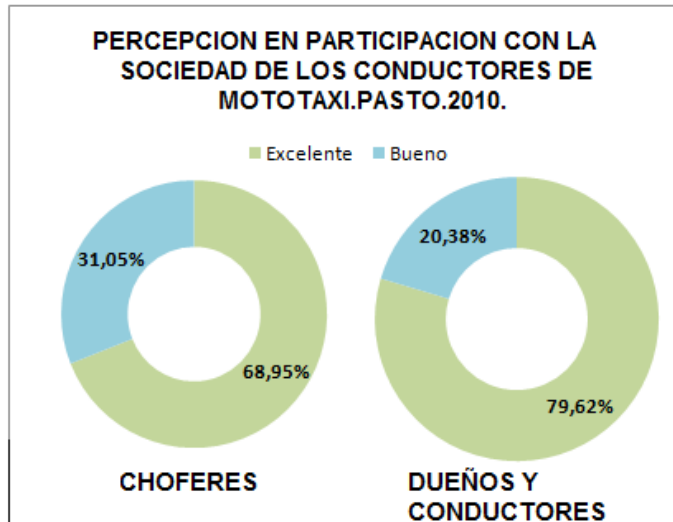
Gráfica 109.



Fuente: Este Estudio

Participación con la sociedad: A los ciudadanos que pertenecen a la ciudad de pasto se les complica cada vez mas transportarse y sobre todo el tiempo que gastan para ir de un lugar a otro. La actividad del mototaxismo ha sido asumida con gran demanda por parte de los usuarios, que son los que hacen que con su movilización los conductores de mototaxi puedan tener un salario por esta actividad. Los trancones, el tiempo perdido en la ruta de un bus y el puerta a puerta, son algunas de las causas por las cuales el usuario prefiere el mototaxi según los conductores de los mismos. Existen personas a las que no les gusta transportarse en moto por el peligro de caerse o últimamente por los robos que realizan algunos conductores de moto que realizan la actividad del mototaxismo no por trabajo sino para aprovecharse de sus pasajeros, y esto hace que baje la credibilidad en los mototaxistas, sin embargo los conductores de mototaxi afirman que cada persona se transporta de la manera que más le sirva y le guste y que hay muchas personas que si lo utilizan, según los mototaxistas el mejor mercado de transporte de pasajeros se da en los barrios de menor estrato, plazas de mercado y centros comerciales, aunque en general en toda la ciudad se encuentran personas que piden ser llevados por una mototaxi. Los choferes de mototaxi en su mayoría con 68,95%, opina que su actividad como moto taxista tiene una participación excelente con la sociedad, y los dueños y conductores de mototaxi en su mayoría con 79,62% opina excelente. En promedio los conductores de mototaxi se sienten excelentes con la participación con la sociedad.

Gráfica 110.



Fuente: Este Estudio

Opinión de vida personal: en este satisfactor se puede destacar de muchas maneras pero principalmente la felicidad con la vida. 80% de los conductores de mototaxi en su totalidad respondieron que su percepción con la vida es excelente, por la salud, la familia, hijos y por Dios que les regala su vida. 20% de los conductores de mototaxi opinan que su vida es regular ya que su trabajo es de dificultad y que a pesar de que tienen salud y una vida, no se sienten satisfechos porque si les falta satisfacer necesidades básicas se empezaran a deteriorar como la mala alimentación, empeorar en salud, en calidad de vida en general. Los conductores de mototaxi afirman que su empleo en la actualidad no es el mejor y que les trae muchos riesgos, porque no solamente no es permitido sino que también tienen costos de partes por parte de la policía que en todo momento esta persecución de los mismos. Prefieren tener este tipo de riesgos a quedarse de brazos cruzados ya que opinan que es mejor tener dinero poco en el día a nada.

Existen muchas posibilidades e incluso planteadas por los mismos conductores de mototaxi para poder llegar a un acuerdo con el Gobierno y así lograra su formalización dentro del mercado laboral, los conductores están dispuestos a escuchar y ser escuchados para llegar a una buena solución, porque para ellos esta actividad es lucrativa y de beneficio para ellos y la sociedad, están consientes que deben tener ciertas responsabilidades y derechos que asumen con gusto, si se les diera la oportunidad de trabajar libremente, esta situación se analizará más detalladamente en el siguiente capítulo.

7. POSIBLES ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN A LAS CONDICIONES SOCIOECONÓMICAS DE LOS CONDUCTORES DEL SUBSECTOR TRANSPORTE PÚBLICO URBANO FORMAL E INFORMAL EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO PARA EL AÑO 2010.

De acuerdo a la presente investigación, este capítulo se desarrolla primero con un resumido contexto de la situación de empleo en el sector formal e informal, se establece una posible definición para el caso del empleo de los taxistas, ya que no cumplen con la reglamentación de empleo formal luego se analiza la problemática socioeconómica de la informalidad frente a la formalidad en el subsector transporte, el papel que ha cumplido el Gobierno con este tema y como se presenta esta situación en Pasto para el año 2010, y finalizando se presenta varias opciones de posible solución para esta problemática socioeconómica.

El mercado laboral siempre ha sido una parte fundamental dentro de la economía ya que de acuerdo a este funcionamiento, los individuos encuentran empleo dependiendo la demanda laboral de las empresas o actividades, de acuerdo a unas reglas establecidas por el gobierno para su contratación para que tengan las condiciones mínimas de vida y no se encuentran en una situación de desventaja con respecto a su contratante, de acuerdo a su salario, horario, salud y pensión, este reglamento en cumplimiento hace parte de la definición de un empleo formal, el problema surge cuando la demanda de las empresas se abastece y la oferta sigue creciendo, porque las personas ya no encuentran donde emplearse y se convierten en desempleados, tomando la teoría de Keynes, este desempleo no es voluntario y por lo tanto los individuos que no consiguen empleo en el sector formal, se incorporan en el sector informal donde no se encuentran las mismas condiciones pero pueden ejercer una actividad que les generen un salario, en muchas ocasiones este mercado laboral informal presenta mejores condiciones de horario y salariales que el sector formal, sin embargo la diferencia se presenta en la seguridad del sector formal debido a su nivel de contractual o el contrato que se establece por escrito, mientras que el sector informal no tiene ninguna seguridad y puede tener mayores y menores valores con respecto al salario e incluso puede desaparecer. El mercado laboral entonces se divide en formal e informal, este caso, se presenta en todos los sectores y subsectores económicos, uno de los sectores económicos de más importancia y con más participación como se evidencia en los antecedentes del presente estudio es el sector terciario, dentro del cual se encuentra, el subsector transporte. Este servicio es totalmente necesario en la vida de los individuos, para trasladarse de un lugar a otro.

En la ciudad de Pasto se encuentra el servicio formal de transporte público urbano representado por las empresas de buses, y de taxis. Los conductores de los buses según la presente investigación, tienen un nivel de vida normal, con un empleo

que se considera excelente debido a su seguridad salarial mas no a la cantidad, no obstante también tienen seguridad en su afiliación a salud y pensión, y a todas las exigencias mínimas de un empleo formal. A pesar de que el nivel de salario no sea el más beneficioso, no es el más bajo y con el valor de este salario (ver capítulo II) que es mayor al SMLV, se puede satisfacer con mayor bienestar las necesidades básicas, pero este es el mejor empleo calificado en comparación con el empleo de los demás conductores del sector formal e informal por su seguridad en contratación, y por recibir cada mes su salario con la mismo valor, sin depender de la cantidad de pasajeros que utilicen este servicio mensualmente. Sin embargo en el largo plazo si les afectara esta situación, la cual se analizara posteriormente.

El sector formal también se compone de los conductores de taxi, quienes se dividen en tres tipos de conductores: los choferes de taxi, quienes son los más inseguros porque no tienen salario fijo, ni contrato escrito sino verbal con el cual pueden faltar a su palabra en cualquier momento, presentan una calidad de empleo regular, no por su salario sino por no tener seguridad en su empleo, tienen una calidad de vida normal y a pesar de tener un salario que casi se iguala a los conductores de buses no expresan satisfacción con su presente empleo. En el caso de los dueños y conductores de taxi tampoco tienen un salario seguro pero tienen la seguridad de ser los dueños del taxi y tener un salario de diferente valor todos los días, su calidad de empleo es buena ya que a pesar de que al ser dueños de taxi obtengan mayores beneficios siguen teniendo complicaciones en sus restricciones laborales como empleados formales ya que en su gran mayoría no las cumplen, presentan los niveles de salarios más altos de todos los conductores y su calidad de vida es excelente y mejora al nivel de su ampliación económica.

El sector informal se compone de los conductores de mototaxi, quienes a su vez se dividen en los choferes y dueños y conductores de mototaxi. Los choferes de mototaxi tienen una pésima calidad de empleo no cumplen con ninguna de las exigencias del estado por tener un salario digno, presentan una baja calidad de vida, y su salario es inseguro y variante todo el tiempo. En el caso de los dueños y conductores de mototaxi se presenta un poco más de salario que tampoco alcanza el SMLV al igual que los choferes presentan pésima calidad de empleo, por lo tanto también presentan baja calidad de vida.

En comparación los conductores del sector formal tienen mejor calidad de empleo que los conductores del sector informal, no obstante existen diferencias entre empleos del sector formal ya que como se mencionó los conductores de buses presentan las mejores condiciones de empleo y por lo tanto en calidad de vida pero en los conductores de taxi no se presenta la misma situación primero porque se dividen en choferes de taxi quienes presentan condiciones bajas de empleo contradictorio con los dueños y conductores de taxi que presentan condiciones

buenas de empleo por ser propietarios del vehículo, es importante recordar que más rentable ser dueño de algún taxi o moto que ser el chofer. Sin embargo a pesar de que la totalidad de conductores de taxi pertenecen al sector formal del subsector transporte no exige las condiciones requeridas por el Gobierno, y se presentan de diferente forma:

- El salario es mayor en los tres tipos de conductores de taxi que el SMLV y eso representa una ventaja y mejor calidad de vida al tener más oportunidad de satisfacción de sus necesidades, sin embargo el salario sobretodo en el caso de los choferes no es fijo, así que tienen que trabajar con más esfuerzo para poder adquirir un salario que se iguale todos los días.
- El nivel de contratación es nulo, solo se presenta por verbal y se puede faltar cuando se quiera, sin embargo los que más sufren con este tipo de contrato son los choferes de taxi quienes no tendrían empleo seguro.
- Las horas laborales son más extensas y no hay requerimiento de horas seguras, aquí se encuentran diferencias de percepciones ya que algunos taxistas trabajan más horas y otros menos sin embargo trabajan más de las horas establecidas por la ley (8 horas diarias).
- El caso más contradictorio de empleo formal se presenta en la afiliación de salud y pensión (ver capítulo I), donde la afiliación se da por gusto y disposición económica de cada conductor de taxi, existe la unión de que entre mayor es la capacidad económica mejor es la afiliación a los dos servicios, sin embargo no hay exigencia por parte del Gobierno para este tipo de conductores a pesar de pertenecer al sector formal.

Debido a estas contradicciones y la libertad por parte del Gobierno para que los conductores de taxi paguen o no su cumpliendo en las restricciones de empleo formal, la presente investigación propone y se arriesga a definir a los conductores de taxi como empleados formales que no presentan algunas condiciones de empleados formales, como se analizó a través del estudio, porque no presentan todas las condiciones de empleados formales especialmente en su inseguridad de salario, no obstante son los conductores que mejor salario perciben sobretodo en el caso de los dueños y conductores (ver capítulo II), su calidad de empleo es buena.

Siguiendo con la comparación del sector formal e informal, el caso de los conductores de mototaxi es denigrante ya que ellos comienzan con un empleo no permitido mas no ilegal, que les beneficia económicamente con un salario mayor al SMLV y que se iguala para algunos de los conductores del sector formal (conductores de buses y choferes de taxi) en el año 2009, con estas buenas expectativas de la nueva actividad, se empieza a tener una oferta excesiva de conductores de mototaxi, que no solamente emplea a individuos de la zona urbana

sino también de la zona rural e incluso de otras ciudades y departamentos, por su excelente acogida por parte del usuario, representando a su vez empleo informal, pero también más violencia y delincuencia por parte de los mismos moto taxistas, perjudicando enormemente a la ciudad; por su parte los conductores del sector formal empiezan a notar la disminución en sus demanda de pasajeros y en el caso de los conductores de taxi aún más ya que su salario depende de las carreras realizadas diariamente y por su mayor tarifa, las personas preferirían demandar el servicio de una mototaxi por lo que se vieron más perjudicados que todos los demás conductores. Para el año 2010, se presentan restricciones por parte de la Alcaldía y de la secretaría de tránsito y transporte de la ciudad para este tipo de conductores informales, las cuales se establecen para detener no solo la cantidad de motos circulantes en la ciudad sino también bajar el nivel de delincuencia y ayudar a los conductores del sector formal a no tener más bajas en su salario. Se comienza con la restricción de pico y placa para motos, se prosigue con la no circulación de motos en ciertas horas del día por el centro de la ciudad, luego con la restricción del parrillero hombre que fue la última y la más definitiva para bajar el salario de los conductores de mototaxi. Con estas restricciones los conductores de mototaxi se disminuyeron enormemente al igual que su salario no sobrepasa el SMLV, y su calidad de vida.

Según el presente estudio existen 380 conductores de mototaxi inscritos como empleados de única actividad frente a las dos asociaciones de moto taxistas, sin embargo existen muchos más que ejercen esta actividad y no se encuentran registrados. Esta cantidad de individuos se encuentran sin empleo permitido y no tienen ningún tipo de ingreso por otra actividad, según el Gobierno debería dedicarse a otro tipo de actividad porque está ya tiene oferentes permitidos y la nueva modalidad genera delincuencia. Para los conductores de buses no se presenta ningún tipo de disminución económica ya que ellos reciben su salario mensual fijo más las horas extras en el corto plazo, pero sí afecta con gran disminución las ganancias de la empresa de buses, la cual no ha disminuido personal porque existe una cantidad representativa de pasajeros y porque es de norma legal cubrir todas las rutas que están catalogadas en el nuevo plan de transporte, sin embargo hay una disminución muy grande de pasajeros que a su vez disminuyen las utilidades de la empresa y también disminuyen las horas extras de sus conductores. En este momento la empresa ha sentido cambios económicos que pueden superar sin despedir conductores, sin embargo en un mediano o largo plazo se verán obligados a hacerlo por las bajas demandas de pasajeros en el servicio de bus. Por otra parte a los conductores de taxi les afecta más la nueva modalidad de transporte ya que ellos tienen una tarifa muy alta y las personas prefieren demandar una mototaxi o un bus que una carrera de taxi y esto los he perjudicado mucho. Sin embargo en el presente estudio se ha realizado un promedio de salarios de los conductores (ver capítulo II) en los cuales se analiza que el nivel salarial siempre ha tenido una tendencia al aumento mas no hacia

ninguna disminución, en el caso de los conductores del sector formal, por lo tanto se concluye que la nueva actividad del mototaxismo no ha traído pérdidas al salario de los conductores que pertenecen al sector formal del transporte, pero si ha perjudicado sus posibles mayores utilidades sino ejercieran esta actividad.

Los conductores de mototaxi representan una solución para el transporte de los usuarios y ha sido aceptado por gran parte de la ciudadanía ya que si lo utiliza, el salario de los mototaxistas se debe en una totalidad a los usuarios que demandan este servicio. El cambio de salario y de condiciones de los conductores de mototaxi ha sido drástico llevando no solamente a una disminución masiva de su salario sino también a generarles un autoempleo que no es digno y que representa peligro y dificultades sociales para quien lo ejerce, los mototaxistas han tomado esta actividad como una fuente de salario para satisfacer sus necesidades, tienen una fuerte opinión de que este si se los permitieran sería un empleo que les beneficiaría a ellos y a sus usuarios, pero que tanta persecución por parte de la policía ha hecho que ellos tengan que huir como ladrones o como si estuvieran realizando algo ilegal mas no algo no permitido sin tener delincuencia de por medio, incluso aceptan que económicamente podrían progresar pero que la mayoría de las personas que ejercen esta actividad no tienen buen nivel educativo (ver capítulo III) y que esto conlleva a dedicarse a una actividad informal que no les exija ningún nivel de educación. Algunos de ellos tienen la percepción de que con los años le ha llegado a tener amor a esta actividad a pesar de sus peligros y restricciones porque con ella han podido sacar a sus familias adelante, prefieren trabajar con este empleo que catalogan como no digno que estar desocupados y tener problemas de pobreza aún más aguda. Se debe tener en cuenta que son muchos los que se consideran conductores de mototaxi y que gracias a esta actividad han salido de la pobreza para trasladarse no a una excelente condición de vida pero si a una mejor, por lo tanto si ellos dejaran de ejercer esta actividad, los conductores del sector formal no tendrían pérdidas pero si mayores utilidades, que con una visión del desempleo no mejoraría, todos estos conductores pasaran a ser desempleados trayendo consigo más delincuencia y pobreza. Las posibles soluciones que se plantean a continuación están basadas en las cifras del presente estudio y en las entrevistas con los conductores de mototaxi de acuerdo a su nivel de vida y situación actual con su actividad:

- ✓ Se cree que es de vital importancia resaltar una vez más *que la actividad de los mototaxistas no ha traído consecuencias de disminución de salario a los conductores del sector formal pero si menores utilidades de las que podrían llegar a tener si los mototaxistas no estuvieran*, debido a esto se plante como principal solución crear una empresa de servicio de mototaxi igual a la que tienen actualmente los taxistas y de esta forma hacer de esta actividad un empleo formal, que tenga las mismas restricciones y obligaciones de cualquier empresa conformada legalmente al igual que las que prestan servicio de taxi.

Con esto se logrará tener empleo formal o se puede definir como formal que no cumpla con todos los requisitos de empleo formal como sucede con los conductores de taxi. Si este proceso se llevara a cabo se presentara poco a poco, con esto se disminuirán las utilidades de los mismos ya que tendrán que pagar impuestos y otros valores legales pero la actividad seguirá siendo rentable, si esto se pudiera llevar a cabo se necesita lo siguiente como obligaciones principales:

Para evitar la delincuencia y la abundancia de conductores de mototaxi, se deben inscribir los conductores con sus datos personales y datos de la moto con la cual van a realizar la actividad, con el fin de carnearlos, uniformarlos y así los usuarios los podrán diferenciar de los demás conductores de motos no solamente para utilizar el servicio sino también para identificarlos en cualquier eventualidad que se presente como robos o accidentes.

En el caso de accidentes se debe efectuar para la incorporación de un conductor de mototaxi a la posible empresa un riguroso examen de conducción que permita ofrecer al usuario un excelente servicio. Además deberá tener todos los papeles en regla como lo establece la secretaría de tránsito y transporte y todos los accesorios que le exijan como cascos, chalecos, rodilleras, entre otros, para el conductor y su pasajero. Se ha planteado mucho la idea incomoda de los usuarios en tener que usar un casco para todos, pero estas serían razones de gusto y preferencia de utilizar este servicio por parte de los demandantes.

No se debe inscribir y recibir a todas las posibles mototaxi, deben tener algunas características principales como que solo ejerzan esta actividad diaria y los conductores no tengan ningún otro tipo de ingreso, que lleguen hasta un máximo de tiempo para trabajar en el día y que no sea propietario de más de una moto.

Concluyendo esta posible solución se debería estudiar la tarifa de usar una mototaxi, ya que tiene más ventajas que subir en un bus mas no en un taxi por su comodidad y su también servicio de puerta a puerta, entonces se debería establecer un valor con previo estudio económico más alto que el de un pasaje de bus para disminuir demanda y no perjudicar a la empresa de bus y menor que el de una carrera de taxi porque representa mayores beneficios.

La anterior propuesta si se aplicara no se presentara rápidamente por todos los permisos y estudios micro y macro económicos que representa, por lo tanto deberá estudiarse más internamente y se presentara a su vez lentamente.

Por eso el presente estudio plantea otro tipo de posibles soluciones que tampoco se darán inmediatamente pero que pueden tener visión de resolver esta problemática en el futuro:

- ✓ Realizar el mismo procedimiento de la creación de la o las empresas de servicio de mototaxi, pero dejarlos ejercer solo en algunos días como 3 días a la semana, con la misma tarifa pero registrados de la misma forma.
- ✓ Buscar la forma de que el Gobierno busque alternativas de empleo para los conductores de mototaxi en otras actividades si esta no se define como un empleo permitido, porque el desempleo les otorga más problemáticas, ya que no solamente se evidencia la desocupación de este grupo de personas sino también la pobreza y la caída a su vez de la demanda de productos y servicios que ellos a su vez demandan con el poco salario que reciben.

Para finalizar este capítulo se establece que las decisiones de la situación de los conductores de mototaxi, solo se presenta con la atención del Gobierno, ya que esta problemática no solo se presenta en la ciudad de Pasto, sino en casi todos los departamentos de Colombia y se ha convertido en un grave problema no solamente económico sino también social. Se estudia a favor la situación de los conductores formales pero también se debe concientizar la situación de las personas que se auto emplean en esta nueva actividad de transporte, que reconoce muchas consecuencias negativas si se restringe totalmente. Además de analizar la situación tan denigrante en la cual estos conductores ejercen esta actividad se debe establecer como principal punto de atención la calidad de vida de estas personas y que se dedicaran a realizar si ya no pueden ejercer el mototaxismo, porque esto traerá más problemas socioeconómicos al país.

CONCLUSIONES

El sector formal presenta mejores condiciones socioeconómicas para sus conductores en comparación con los conductores del sector informal que son pésimas.

La calidad de empleo se basa en tener seguridad y cumplimiento en derechos y deberes como empleado, por esta razón los conductores de buses tienen una excelente calidad de empleo, ya que cumplen con todas las condiciones establecidas por el Gobierno para tener como mínimo un empleo digno. Los conductores de taxi pertenecen al sector formal pero no cumplen con algunas características de ser empleados formales como: no tener un salario fijo mensual, trabajar más de las ocho horas diarias establecidas, no tener un contrato escrito sino verbal (en el caso de los choferes) y la afiliación a salud y pensión se presenta por gusto y facilidad de cada conductor, cabe destacar que no tienen seguridad pero son los que mayor salario obtienen. El sector informal por su parte no tiene ningún tipo de seguridad, presentan una pésima calidad de autoempleo, que los hace no tener derechos y reciben un trato de delincuentes, pero prefieren tener este tipo de trato a no ejercer ninguna actividad y quedar totalmente desempleados.

Los conductores del sector formal representados por los conductores de buses y de taxi, han tenido una tendencia de crecimiento en sus salarios y por lo tanto en sus mayores posibilidades de satisfacer sus necesidades, lo contrario sucede con el sector informal compuesto por los conductores de mototaxi que tuvieron una disminución importante de su salario y por lo tanto de su nivel de vida. Los conductores del sector formal se benefician mucho en comparación al sector informal. Solo los dueños y conductores de taxi que SC presenten niveles altos en educación, los demás se presentan en gran mayoría que no pasan de la secundaria y en el sector informal es más precaria la situación educativa por esta razón no pueden competir por un empleo formal que no pertenezca al subsector del transporte o a un sector que no les exija tener alta nivel educativo alto.

La nueva modalidad de transporte público urbano no permitida llamada mototaxismo no presenta disminución ni fuertes pérdidas a los salarios de los conductores del sector formal, pero si representa un nuevo competidor dentro de este mercado por lo tanto la cantidad salarial ganada por los conductores de mototaxi representa una disminución en una mayor utilidad que podrían estar ganando los conductores del sector formal.

La calidad de vida y la posibilidad de satisfacer completamente sus necesidades básicas dependen en su mayoría del salario que se obtenga, por lo tanto los que

mejores condiciones de satisfacción tienen son los dueños y conductores de taxi, seguidos por los conductores de buses y los choferes de taxi, en conclusión todos los conductores del sector formal tienen mejores condiciones de vida que los conductores de mototaxi que pertenecen al sector informal.

Los conductores de mototaxi esperan con ansiedad próximas soluciones para que su actividad se convierta en un empleo permitido o que el Gobierno tome medidas drásticas contra el desempleo y ellos pueden ejercer un empleo digno que no exija nivel de educación alto porque la mayoría de los conductores del sector informal no la tienen, pero se destaca que un porcentaje mínimo de conductores de mototaxi, es profesional y no ha conseguido empleo por las condiciones tan difíciles de incorporarse al mercado laboral formal.

BIBLIOGRAFIA

RIASCOS, Julio Cesar. Análisis Introductorio al mercado dual del trabajo. Barcelona: Antoni Bosch, editor, s.a., 2003, 447 p. ISBN 84-95348-08-x.

CÁRDENAS, Mauricio. Introducción a la Economía Colombiana. Primera edición.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. DANE Colombia.

DE RUS, Ginés; CAMPOS, Javier y NOMBELA, Gustavo. Economía del transporte.

Desarrollo a Escala humana, conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones. Manfred A. Max-Neef. 1993

DINÁMICA DEL DESEMPLEO EN COLOMBIA. una propuesta de empalme de las encuestas de hogares con base en la tasa de desempleo. Juan Byron correa f.

ESTUDIO SOBRE LA CALIDAD DE EMPLEO EN COLOMBIA. Stefano Farné. 2003

INFORMALIDAD REGIONAL EN COLOMBIA EVIDENCIA Y DETERMINANTES. Gustavo Adolfo García cruz

Instrumentos y metodología de planes de movilidad y transporte en las ciudades medias colombianas. Ing. Diego Alexander Escobar García

MACROECONOMÍA. Parte tres

OSPINA, Germán. Colombia: Desarrollo Económico Reciente en Infraestructura. Balanceando las necesidades sociales y productivas de infraestructura Informes de Base. Sector Transporte. Septiembre 1, 2004.

NETGRAFIA

Disponible en:

<http://www.banrep.gov.co/economia/>.

<http://www.dane.com/.co>.

<http://www.dian.gov.co>.

<http://www.dnp.gov.co>

<http://es.encarta.msn.com/>.

<http://www.gobernaciondenariño.com/>.

<http://www.google.com/>.

<http://www.ministerio de transito.com/>.

ANEXOS



Anexo A. Encuestas

UNIVERSIDAD DE NARIÑO FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS PROGRAMA DE ECONOMIA

ENCUESTADOR: Estudiante Egresado no titulado

Diana Alexandra Zambrano

OBJETIVO: Determinar la caracterización socioeconómica del mercado Laboral Formal a través de los conductores de buses públicos urbanos que corresponden a la empresa “Ciudad Sorpresa” de la Ciudad de Pasto.

INSTRUCCIONES: Conteste las siguientes preguntas con el mayor grado de confiabilidad ya que solo tiene un fin académico por lo tanto no se necesita ni nombres, direcciones o teléfonos. La mayoría de las preguntas serán marcadas solo con una X, las demás con los planteamientos establecidos en cada una de ellas. Si presenta alguna duda para responder una pregunta hacérselo saber a quien la este elaborando para recibir la respectiva instrucción. Cualquier observación puede anotarla al final del cuestionario.

CONDUCTORES DE BUSES

1. **GÉNERO:** M F
2. **EDAD:** _____ Años
3. **ESTADO CIVIL:** Casado(a) Soltero(a) Viudo(a) Unión Libre(a)
Separado(a)
4. **ESTRATO:** (el que aparece en el recibo del luz o agua)
1 2 3 4 5 6 OTRO ¿CUÁL? _____
5. **TIPO DE VIVIENDA:**
PROPIA ARRENDADA ANTICRESADA
OTRA ¿CUÁL? _____
6. **NIVEL DE ESCOLARIDAD:**
NINGUNO PRIMARIA SECUNDARIA TÉCNICO PROFESIONAL
OTRO ¿CUÁL? _____

7. **OCUPACIÓN: CONDUCTOR(a)**

SI TIENE OTRA ¿CUÁL? _____

8. ¿EXISTE ALGUN MIEMBRO DE SU FAMILIA QUE RECIBA UN INGRESO A PARTE DE USTED?

SI NO

9. ¿USTED TIENE AFILIACION A SALUD? SI NO
¿PORQUE? _____

(SI SU RESPUESTA ES SI, CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 12.)

10. ¿COMO ES SU AFILIACIÓN A SALUD?:

EPS IPS SISBEN OTRA ¿CUÁL? _____

11. ¿CUÁNTO PAGA MENSUALMENTE POR SU AFILIACIÓN A SALUD?:

\$ _____

12. ¿USTED TIENE AFILIACION A PENSION? SI NO ¿PORQUE? _____

(SI SU RESPUESTA ES SI, CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 14)

13. ¿CUÁNTO PAGA POR SU AFILIACION MENSUAL A PENSION?:

\$ _____

14. ¿SU SALARIO MENSUAL EN EL AÑO 2009 FUE DE APROXIMADAMENTE?:

15. ¿SU SALARIO MENSUAL ACTUALMENTE ES DE APROXIMADAMENTE?:

16. ¿SU SALARIO LO RECIBE? (PUEDE MARCAR MÁS DE UNA OPCIÓN):

DE SU TRABAJO

DE RECURSOS DE CRÉDITO

POR CONCEPTO DE INTERESES POR PRÉSTAMOS, ARRENDAMIENTO

OTROS _____ ¿CUÁLES? _____

17. ¿CUÁL ES LA DISTRIBUCIÓN DEL SU SALARIO ENTRE CONSUMO Y AHORRO?

CONSUMO ____% AHORRO ____%

18. ENTRE LAS SIGUIENTES ALTERNATIVAS DE CONSUMO, ¿USTED COMO DISTRIBUYE PORCENTUALMENTE SU SALARIO?

____% ALIMENTACIÓN ____% VESTIDO ____% VIVIENDA ____% EDUCACIÓN
____% SALUD ____% SERVICIOS ____% COMUNICACIÓN ____% TRANSPORTE
____% RECREACIÓN ____% OTROS ¿CUÁLES? _____

19. ¿USTED ES DUEÑO DE BUSES?

SI ¿CUÁNTOS TIENE? _____ NO

20. ¿CUÁNTO TIEMPO HA TRABAJADO DE CONDUCTOR (A) DE BUS?:

21. ¿CUANTOS DÍAS DE LA SEMANA TRABAJA?:

22. ¿CUANTAS HORAS DEL DIA TRABAJA?: _____

23. ¿CUAL ES SU HORA DE LLEGADA Y SALIDA A SU TRABAJO?:

LLEGADA _____ SALIDA _____

24. ¿TIENE TIEMPOS DE DESCANSO?

SI ¿DE CUANTO TIEMPO? _____ NO

25. ¿CON EL NUEVO PLAN DE MOVILIDAD EL NÚMERO DE PASAJEROS?

IGUAL AUMENTO ¿EN CUANTO?__ DISMINUYO ¿EN CUANTO? _____

26. ¿USTED ESTA TRABAJANDO CON CONTRATO? SI NO

(SI SU RESPUESTA ES SI CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA No.29)

27. ¿EL CONTRATO ES DE FORMA? VERBAL ESCRITA

28. ¿QUÉ CONDICIONES TIENE SU CONTRATO?

29. ¿USTED CREE QUE SU VEHICULO ES CONFIABLE Y COMODO?: SI
NO

30. DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS CALIFIQUE DE 1 A 5 (1 MALO, 5 EXCELENTE), EL ESTADO DE SATISFACCION EN EL QUE SE ENCUENTRA USTED ACTUALMENTE.

__ EMPLEO, __ VIVIENDA, __ ALIMENTACION, __ SALUD, __ EDUCACION,
__ SOLIDARIDAD LABORAL, COLABORACION LABORAL, __ ESTADO CIVIL-
RUPTURA, __ COLABORACION DE GENERO, __ CONCIENCIA, __ EDUCACION,
__ COMUNICACION LABORAL, __ COMUNICACION FAMILIAR, __
COMUNICACION CON LA SOCIEDAD, __ RECREACION.

(SI TIENE QUE CONTARNOS ANECDOTAS O SITUACIONES CON RESPECTO A SU SATISFACCION HAGALO EN LA PARTE DE OBSERVACIONES)

31. DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS, CALIFIQUE 1,2 O 3 (1 POCO, 2 REGULAR, 3 MUCHO) ¿COMO LO AFECTA LOS SIGUIENTES PROBLEMAS?

_____ PROBLEMAS FAMILIARES _____ PROBLEMAS CONYUGALES
_____ PROBLEMAS LABORALES _____ PROBLEMAS SOCIALES

32. ¿CÚAL ES SU OPINION FAMILIAR?

33. ¿CÚAL ES SU OPINION DE SU TRABAJO?

34. ¿USTED SE CONSIDERA FELIZ?

SI NO ¿POR QUÉ? _____

35. ¿USTED CONSIDERA QUE SU TRABAJO LE GENERA BIENESTAR A LA SOCIEDAD?

SI ¿DE QUE FORMA? _____ NO

36. ¿QUÉ OPINA USTED DE LOS TAXIS COLECTIVOS?:

37. ¿QUÉ OPINA USTED DEL MOTOTAXISMO?:

38. ¿CUÁLES SON LAS MEDIDAS QUE USTED CREE EL GOBIERNO DEBERÍA UTILIZAR CON EL TRANSPORTE ILEGAL DE PASAJEROS?

39. ¿QUE LE DIRÍA USTED A LAS PERSONAS QUE UTILIZAN ESTE MEDIO DE TRANSPORTE?

40. SI TUVIERA LA OPORTUNIDAD ¿CUAL CREE QUE SON LAS POSIBLES ALTERNATIVAS PARA MEJORAR PROBLEMATICAS EN SU SITUACION LABORAL?

OBSERVACIONES:

¡MUCHAS GRACIAS!



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

ENCUESTADOR: Estudiante Egresado no titulado.

Diana Alexandra Zambrano

OBJETIVO: Determinar la caracterización socioeconómica del mercado Laboral Formal a través de los conductores de taxis públicos urbanos que corresponden a la Ciudad de Pasto.

INSTRUCCIONES: Conteste las siguientes preguntas con el mayor grado de confiabilidad ya que solo tiene un fin académico por lo tanto no se necesita ni nombres, direcciones o teléfonos. La mayoría de las preguntas serán marcadas solo con una X, las demás con los planteamientos establecidos en cada una de ellas. Si presenta alguna duda para responder una pregunta hacérselo saber a quien la este elaborando para recibir la respectiva instrucción. Cualquier observación puede anotarla al final del cuestionario.

CONDUCTORES DE TAXIS

1. **GÉNERO:** M F

2. **EDAD:** _____ Años

3. **ESTADO CIVIL:** Casado(a) Soltero(a) Viudo(a) Unión Libre(a)
Separado(a)

4. **ESTRATO:** (el que aparece en el recibo del luz o agua)

1 2 3 4 5 6 OTRO ¿CUÁL? _____

5. **TIPO DE VIVIENDA:**

PROPIA ARRENDADA ANTICRESADA OTRA
¿CUÁL? _____

6. **NIVEL DE ESCOLARIDAD:**

NINGUNO PRIMARIA SECUNDARIA TÉCNICO PROFESIONAL
OTRO ¿CUÁL? _____

7. **OCUPACIÓN:** CONDUCTOR(a)

SI TIENE OTRA ¿CUÁL? _____

8. ¿EXISTE ALGUN MIEMBRO DE SU FAMILIA QUE RECIBA UN INGRESO A PARTE DE USTED?

SI NO

9. ¿USTED TIENE AFILIACION A SALUD? SI NO
¿PORQUE? _____

(SI SU RESPUESTA ES SI, CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 12.)

10. ¿COMO ES SU AFILIACIÓN A SALUD?:

EPS IPS SISBEN OTRA ¿CUÁL? _____

11. ¿CUÁNTO PAGA MENSUALMENTE POR SU AFILIACIÓN A SALUD?:

\$ _____

12. ¿USTED TIENE AFILIACION A PENSION? SI NO ¿PORQUE? _____

(SI SU RESPUESTA ES SI, CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 14)

13. ¿CUÁNTO PAGA POR SU AFILIACION MENSUAL A PENSION?:

\$ _____

14. ¿SU SALARIO MENSUAL EN EL AÑO 2009 FUE DE APROXIMADAMENTE?:

15. ¿SU SALARIO MENSUAL ACTUALMENTE ES DE APROXIMADAMENTE?:

16. ¿SU SALARIO LO RECIBE? (PUEDE MARCAR MÁS DE UNA OPCIÓN):

- DE SU TRABAJO
- DE RECURSOS DE CRÉDITO
- POR CONCEPTO DE INTERESES POR PRÉSTAMOS, ARRENDAMIENTO
- OTROS _____ ¿CUÁLES? _____

17. ¿CUÁL ES LA DISTRIBUCIÓN DEL SU SALARIO ENTRE CONSUMO Y AHORRO?

CONSUMO ____% AHORRO ____%

18. ¿COMO DISTRIBUYE SU SALARIO ENTRE LAS SIGUIENTES ALTERNATIVAS DE CONSUMO?

___% ALIMENTACIÓN ___% VESTIDO ___% VIVIENDA ___% EDUCACIÓN
___% SALUD ___% SERVICIOS ___% COMUNICACIÓN ___% TRANSPORTE
___% RECREACIÓN ___% OTROS ¿CUÁLES? _____

19. ¿USTED ES DUEÑO DEL TAXI?

SI ¿CUÁNTOS TIENE? _____ NO

(SI SU RESPUESTA ES SI CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO PASE A LA PREGUNTA 21)

20. ¿USTED COMO DUEÑO DE TAXI TIENE LA NECESIDAD DE CONTRATAR CHOFERES?

SI CUANTOS _____ NO

21. ¿TRABAJA POR TURNOS (SOLO EN EL DIA O SOLO EN LA NOCHE) DIARIAMENTE?:

SI ¿CUÁNTOS? _____ NO

22. ¿CUANTOS DÍAS DE LA SEMANA TRABAJA?:

23. ¿CUANTAS HORAS DEL DIA TRABAJA?:

24. ¿CUAL ES SU HORA DE LLEGADA Y SALIDA A SU TRABAJO?:

LLEGADA _____ SALIDA _____

25. ¿TIENE TIEMPOS DE DESCANSO?

SI ¿DE CUANTO TIEMPO? _____ NO

26. ¿CÚAL ES LA EMPRESA A LA CUAL SE ENCUENTRA INSCRITO EL TAXI QUE MANEJA ACTUALMENTE? (Marque con una x)

___ Flota Guaitara, ___ Autopasto S.A, ___ Galeras S.A, ___ Juambu S.A.,

___ Coonartax

27. ¿CUÁLES SON LAS TARIFAS MENSUALES QUE PAGA A LA EMPRESA A LA CÚAL ESTA REGISTRADO? _____

28. ¿USTED ESTA TRABAJANDO CON CONTRATO? SI NO
 (SI SU RESPUESTA ES SI CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 31)
29. ¿EL CONTRATO ES DE FORMA? VERBAL ESCRITA
30. ¿QUÉ CONDICIONES TIENE SU CONTRATO?
31. ¿USTED CREE QUE SU VEHICULO ES CONFIABLE Y COMODO? SI
 NO
32. ¿USTED REALIZA LAS CARRERAS DE COLECTIVOS? SI NO
 (SI SU RESPUESTA ES SI, CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 35).
33. ¿CUÁNTAS VECES APROXIMADAMENTE REALIZO LAS RUTAS DE COLECTIVOS AL DIA EN EL AÑO 2009? _____
34. ¿CUÁNTAS VECES APROXIMADAMENTE REALIZA LAS RUTAS DE COLECTIVOS AL DIA EN EL AÑO 2010?: _____
41. DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS CALIFIQUE DE 1 A 5 (1 MALO, 5 EXCELENTE), EL ESTADO DE SATISFACCION EN EL QUE SE ENCUENTRA USTED ACTUALMENTE.
 __ EMPLEO, __ VIVIENDA, __ ALIMENTACION, __ SALUD, __ EDUCACION,
 __ SOLIDARIDAD LABORAL, COLABORACION LABORAL, __ ESTADO CIVIL-
 RUPTURA, __ COLABORACION DE GENERO, __ CONCIENCIA, __ EDUCACION,
 __ COMUNICACION LABORAL, __ COMUNICACION FAMILIAR, __
 COMUNICACION CON LA SOCIEDAD, __ RECREACION.
- (SI TIENE QUE CONTARNOS ANECDOTAS O SITUACIONES CON RESPECTO A SU SATISFACCION HAGALO EN LA PARTE DE OBSERVACIONES)
42. DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS, CALIFIQUE 1,2 O 3 (1 POCO, 2 REGULAR, 3 MUCHO) ¿COMO LO AFECTA LOS SIGUIENTES PROBLEMAS?
 _____ PROBLEMAS FAMILIARES _____ PROBLEMAS CONYUGALES
 _____ PROBLEMAS LABORALES _____ PROBLEMAS SOCIALES
43. ¿CÚAL ES SU OPINION FAMILIAR?
44. ¿CÚAL ES SU OPINION DE SU TRABAJO?

45. ¿USTED SE CONSIDERA FELIZ?
SI NO ¿POR QUÉ? _____
46. ¿USTED CONSIDERA QUE SU TRABAJO LE GENERA BIENESTAR A LA SOCIEDAD?
SI ¿DE QUE FORMA? _____ NO
47. ¿QUÉ OPINA USTED DE LOS TAXIS COLECTIVOS?:
48. ¿QUÉ OPINA USTED DEL MOTOTAXISMO?:
49. SI TUVIERA LA OPORTUNIDAD ¿CUAL CREE QUE SON LAS POSIBLES ALTERNATIVAS PARA MEJORAR PROBLEMATICAS EN SU SITUACION LABORAL?

OBSERVACIONES:

¡MUCHAS GRACIAS!



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

ENCUESTADOR: Estudiante Décimo Semestre de Economía

Diana Zambrano

OBJETIVO: Determinar el comportamiento económico y social del Mercado Laboral Informal a través de las motos inscritas en las asociaciones como mototaxi de la Ciudad de Pasto.

INSTRUCCIONES: Conteste las siguientes preguntas con el mayor grado de confiabilidad ya que solo tiene un fin académico por lo tanto no se necesita ni nombres, direcciones o teléfonos. La mayoría de las preguntas serán marcadas solo con una X, las demás con los planteamientos establecidos en cada una de ellas. Si presenta alguna duda para responder una pregunta hacérselo saber a quien la este elaborando para recibir la respectiva instrucción. Cualquier observación puede anotarla al final del cuestionario.

CONDUCTORES DE MOTOS

1. **GÉNERO:** M F
2. **EDAD:** _____ Años
3. **ESTADO CIVIL:** Casado(a) Soltero(a) Viudo(a) Unión Libre(a)
Separado(a)
4. **ESTRATO:** (el que aparece en el recibo del luz o agua)
1 2 3 4 5 6 OTRO ¿CUÁL? _____
5. **TIPO DE VIVIENDA:**
PROPIA ARRENDADA ANTICRESADA
OTRA ¿CUÁL? _____
6. **NIVEL DE ESCOLARIDAD:**
NINGUNO PRIMARIA SECUNDARIA TÉCNICO PROFESIONAL
OTRO ¿CUÁL? _____
7. **OCUPACIÓN:** CONDUCTOR(a)

SI TIENE OTRA ¿CUÁL? _____

8. ¿EXISTE ALGUN MIEMBRO DE SU FAMILIA QUE RECIBA UN INGRESO A PARTE DE USTED?

SI NO

9. ¿USTED TIENE AFILIACION A SALUD? SI NO
¿PORQUE? _____

(SI SU RESPUESTA ES SI, CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 12.)

10. ¿COMO ES SU AFILIACIÓN A SALUD?:

EPS IPS SISBEN OTRA ¿CUÁL? _____

11. ¿CUÁNTO PAGA MENSUALMENTE POR SU AFILIACIÓN A SALUD?:

\$ _____

12. ¿USTED TIENE AFILIACION A PENSION? SI NO ¿PORQUE? _____

(SI SU RESPUESTA ES SI, CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA 14)

13. ¿CUÁNTO PAGA POR SU AFILIACION MENSUAL A PENSION?:

\$ _____

14. ¿SU SALARIO MENSUAL EN EL AÑO 2009 FUE DE APROXIMADAMENTE?:

15. ¿SU SALARIO MENSUAL ACTUALMENTE ES DE APROXIMADAMENTE?:

16. ¿SU INGRESO O SALARIO LO RECIBE? (PUEDE MARCAR MÁS DE UNA OPCIÓN):

DE SU TRABAJO

DE RECURSOS DE CRÉDITO

POR CONCEPTO DE INTERESES POR PRÉSTAMOS, ARRENDAMIENTO

OTROS _____ ¿CUÁLES? _____

17. ¿CUÁL ES LA DISTRIBUCIÓN DEL SU INGRESO ENTRE CONSUMO Y AHORRO?

CONSUMO _____% AHORRO _____%

18. ¿COMO DISTRIBUYE SU SALARIO ENTRE LAS SIGUIENTES ALTERNATIVAS DE CONSUMO?

___% ALIMENTACIÓN ___% VESTIDO ___% VIVIENDA ___% EDUCACIÓN
___% SALUD ___% SERVICIOS ___% COMUNICACIÓN ___% TRANSPORTE
___% RECREACIÓN ___% OTROS ¿CUÁLES? _____

19. ¿USTED ES DUEÑO DE MOTOS?

SI ¿CUÁNTAS TIENE? _____ NO

20. CUÁNTO TIEMPO HA TRABAJADO DE CONDUCTOR (A) DE MOTO COMO FORMA DE TRANSPORTE PÚBLICO?

21. ¿CUANTOS DÍAS DE LA SEMANA TRABAJA?:

22. ¿CUANTAS HORAS DEL DIA TRABAJA?: _____

23. ¿CUAL ES SU HORA DE LLEGADA Y SALIDA A SU TRABAJO?:

LLEGADA _____ SALIDA _____

24. ¿TIENE TIEMPOS DE DESCANSO?

SI ¿DE CUANTO TIEMPO? _____ NO

25. ¿USTED ESTA TRABAJANDO CON CONTRATO? SI NO

(SI SU RESPUESTA ES SI CONTESTE LA SIGUIENTE PREGUNTA DE LO CONTRARIO CONTINUE CON LA PREGUNTA No.28)

26. ¿EL CONTRATO ES DE FORMA? VERBAL ESCRITA

27. ¿QUÉ CONDICIONES TIENE SU CONTRATO?

28. ¿PORQUE REALIZA ESTE TRABAJO INFORMAL?:

29. ¿USTED CREE QUE SU MOTO ES CONFIABLE, COMODO Y SEGURA?:

SI NO

50. DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS CALIFIQUE DE 1 A 5 (1 MALO, 5 EXCELENTE), EL ESTADO DE SATISFACCION EN EL QUE SE ENCUENTRA USTED ACTUALMENTE.

__ EMPLEO, __ VIVIENDA, __ ALIMENTACION, __ SALUD, __ EDUCACION,

___ SOLIDARIDAD LABORAL, COLABORACION LABORAL, ___ ESTADO CIVIL-
RUPTURA, ___ COLABORACION DE GENERO, ___ CONCIENCIA, ___ EDUCACION,
___ COMUNICACION LABORAL, ___ COMUNICACION FAMILIAR, ___
COMUNICACION CON LA SOCIEDAD, ___ RECREACION.

(SI TIENE QUE CONTARNOS ANECDOTAS O SITUACIONES CON RESPECTO A SU SATISFACCION
HAGALO EN LA PARTE DE OBSERVACIONES)

**51. DE LOS SIGUIENTES ASPECTOS, CALIFIQUE 1,2 O 3 (1 POCO, 2
REGULAR, 3 MUCHO) ¿COMO LO AFECTA LOS SIGUIENTES PROBLEMAS?**

___ PROBLEMAS FAMILIARES ___ PROBLEMAS CONYUGALES
___ PROBLEMAS LABORALES ___ PROBLEMAS SOCIALES

52. ¿CÚAL ES SU OPINION FAMILIAR?

53. ¿CÚAL ES SU OPINION DE SU TRABAJO?

54. ¿USTED SE CONSIDERA FELIZ?

SI NO ¿POR QUÉ? _____

**55. ¿USTED CONSIDERA QUE SU TRABAJO LE GENERA BIENESTAR A LA
SOCIEDAD?**

SI ¿DE QUE FORMA? _____ NO

56. ¿QUÉ OPINA USTED DE LOS TAXIS COLECTIVOS?:

57. ¿QUÉ OPINA USTED DEL MOTOTAXISMO?:

**58. SI TUVIERA LA OPORTUNIDAD ¿CUAL CREE QUE SON LAS POSIBLES
ALTERNATIVAS PARA MEJORAR PROBLEMATICAS EN SU SITUACION
LABORAL?**

OBSERVACIONES:

¡MUCHAS GRACIAS!