

Determinar el Perfil Socioeconómico y Ocupacional de los Transportadores Informales de Vehículos de la Ciudad de Bucaramanga 2022.

Proyecto de grado presentado como requisito para optar el título de

Administrador de Empresas

NRC 15-29032

Estudiantes

Karen Yirletza Ibarra Chuzcano ID. 636848

Diana Patricia Montañez Villabona ID. 640823

Anuar Hinestroza Rodríguez ID. 636113

Director Metodológico

Carlos Alonso Díaz Uribe

Director de Línea

Yolanda Núñez Pinzón

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Programa Administración de Empresas

Floridablanca

2022

Tabla de Contenido

1. Introducción.....	7
2. Justificación.....	9
3. Descripción del problema.....	11
3.1. Planteamiento del Problema.....	11
3.2. Formulación del Problema.....	14
4. Objetivos.....	15
4.1. Objetivo General.....	15
4.1.1. Objetivos Específicos.....	15
5. Marco Referencial.....	16
5.1. Marco Histórico.....	
5.2. Marco Teórico.....	19
5.3. Marco Conceptual.....	23
5.4. Marco Legal.....	24
6. Metodología de la Investigación.....	26
6.1. Tipo de investigación.....	
6.2. El enfoque de la Investigación.....	
6.3 Diseño de investigación.....	26
6.4. Población y Muestra Poblacional.....	27
6.5. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Información.....	
7. Cronograma.....	¡Error! Marcador no definido.
8. Presupuesto.....	¡Error! Marcador no definido.
9. Resultados Esperados.....	55
10. Referencias Bibliográficas.....	56

Lista de figuras.

<u>FIGURA 1 GENERO</u>	24
<u>FIGURA 2 EDAD.</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.25
<u>FIGURA 3 DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN LUGAR DE NACIMIENTO.</u>	25
<u>FIGURA 4 DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN ESTADO CIVIL</u>	26
<u>FIGURA 5 ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA</u>	26
<u>FIGURA 6 TENENCIA DE LA VIVIENDA</u>	27
<u>FIGURA 7 NÚMERO DE HIJOS</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.27
<u>FIGURA 8 NIVEL EDUCATIVO.</u>	28
<u>FIGURA 9 AFILIACIÓN A SALUD.</u>	29
<u>FIGURA 10 PROPIEDAD DEL VEHÍCULO</u>	29
<u>FIGURA 11 RESPONSABLE PAGO DEL VEHÍCULO.</u>	30
<u>FIGURA 12 RESPONSABLE DE PAGO DEL VEHÍCULO, SEGÚN ENTIDAD FINANCIADORA.</u>	30
<u>FIGURA 13 ACTIVIDAD REALIZADA ANTES DE DEDICARSE AL TRANSPORTE INFORMAL.</u>	¡ERROR!
MARCADOR NO DEFINIDO.1	
<u>FIGURA 14 JORNADA DE TRABAJO.</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.2
<u>FIGURA15 JORNADAS DE TRABAJO (PROPIETARIO).</u>	32
<u>FIGURA16 JORNADAS DE TRABAJO (NO PROPIETARIO).</u>	33
<u>FIGURA17 HORAS DE ACTIVIDAD, SEGÚN PROPIEDAD DEL VEHÍCULO (PROPIETARIO).</u>	33
<u>FIGURA18 HORAS DE ACTIVIDAD, SEGÚN PROPIEDAD DEL VEHÍCULO (NO PROPIETARIO).</u>	34
<u>FIGURA19 TRABAJO DOMINGOS Y FERIADO PROPIEDAD DEL VEHÍCULO (PROPIETARIO).</u>	34
<u>FIGURA20. TRABAJO DOMINGOS Y FERIADO PROPIEDAD DEL VEHÍCULO (NO PROPIETARIO).</u> ..	35
<u>FIGURA21 INGRESOS BRUTOS DIARIOS DEL SERVICIO DEL VEHÍCULO. (PROPIETARIO).</u>	¡ERROR!
MARCADOR NO DEFINIDO.35	
<u>FIGURA22. INGRESOS BRUTOS DIARIOS DEL SERVICIO DEL VEHÍCULO (NO PROPIETARIO).</u>	36
<u>FIGURA23 RESPONSABILIDAD FINANCIERA, POR INGRESOS (NO RESPONSABILIDAD DE PAGO).</u> ..	36
<u>FIGURA 24 RESPONSABILIDAD FINANCIERA, POR INGRESOS (RESPONSABILIDAD DE PAGO).</u>	38
<u>FIGURA25 ACTIVIDAD QUE DESEARÍA REALIZAR.</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.8

<u>FIGURA 26 MOTIVOS DE MULTA.....</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
<u>FIGURA27 MOTIVO DE VISITA AL MÉDICO.....</u>	39
<u>FIGURA28 RAZONES DEL TRANSPORTE INFORMAL EN VEHÍCULOS.....</u>	¡ERROR!
MARCADOR NO DEFINIDO.	
<u>FIGURA29 ELEMENTOS DE SEGURIDAD UTILIZADOS.....</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
<u>FIGURA30 APORTE A PENSIÓN.</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.2
<u>FIGURA 31 POSICIÓN FRENTE A LA AFIRMACIÓN: SER TRANSPORTADOR INFORMAL ES UN BUEN TRABAJO</u>	43
<u>FIGURA32 POSICIÓN LA AFIRMACIÓN: OTRAS PERSONAS ME ADMIRAN POR SER TRANSPORTADOR INFORMAL.....</u>	43
<u>FIGURA33 POSICIÓN A LA AFIRMACIÓN: UN EMPLEO FIJO ES MEJOR QUE SER TRANSPORTADOR INFORMAL.....</u>	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.4
<u>FIGURA34. AFIRMACIÓN: QUIERO SEGUIR SIENDO TRANSPORTADOR INFORMAL EN VEHÍCULOS DURANTE LOS PRÓXIMOS SEIS MESES O MÁS.....</u>	44

Resumen.

La presencia del transporte informal en vehículos en el municipio de Bucaramanga como en varios territorios del país, como lo manifiesta en varios estudios, es la presencia de niveles de desempleo altos que hacen que ingresen a esta actividad.

La presente investigación es de tipo descriptivo, diseño cuantitativo. Se estudiaron aspectos como caracterización sociodemográfica, socioeconómica y la estructura económica y empleabilidad de los transportadores informales en vehículos.

Entre las recomendaciones que se les hicieron, es hacer un análisis, tipificación y caracterización de los transportadores informales y así poder dar soluciones acordadas con los actores para dar pasos vía a la formalidad en una ciudad con altos porcentajes de informal laboral como en el municipio de Bucaramanga.

Palabras Claves: Informalidad, Transporte Informal, Economía Informal, Informalidad laboral

Abstract

The presence of informal transport in vehicles in the municipality of Bucaramanga as in several territories of the country, as manifested in several studies, is the presence of high levels of unemployment that make them enter this activity.

This research is descriptive, quantitative design. Aspects such as sociodemographic, socioeconomic characterization and the economic structure and employability of informal transporters in vehicles were studied.

Among the recommendations that were made to them, is to make an analysis, typification and characterization of informal transporters and thus be able to provide solutions agreed with the actors to take steps towards formality in a city with high percentages of informal labor as in the municipality of Bucaramanga.

Keywords: Informality, Informal Transport, Informal Economy, Labor Informality

1. Introducción.

En varias ciudades del país el transporte informal ha ido conquistando protagonismo como medio de transporte. Es cada vez más frecuente, utilizar vehículos y motocicletas por parte de los ciudadanos para transportarse a sus colegios, trabajos, universidades, fiestas u otros lugares, y se ha transformado en el medio de supervivencia laboral para personas que en su mayoría son de insuficientes recursos, convirtiéndose en una respuesta al creciente desempleo y, a su vez, en un problema social. Según cifras oficiales de la Dirección de tránsito de Bucaramanga y de la Alcaldía Municipal, en Bucaramanga se localizan más de 90 “terminalitos” y se concentran en 6 puntos (1. Calles 34 y 33 entre carreras 15 y 16, en cercanías a la plaza de Mercado Central 2. Carreras 15,16,17 y 18 entre Avenida Quebradaseca y Calle 45 3. Norte de Bucaramanga entre los sectores de la Cemento y el CAI de la Virgen 4. Calle 105 de Provenza 5. Carrera 33 entre calles 45 y 52 y 6. Carrera 33 con Calle 30, cerca de la plaza Guarín). Durante los últimos años el fenómeno del transporte informal en vehículos en el municipio de Bucaramanga ha crecido a tasas importantes y con ello se han causado una serie de consecuencias positivas y negativas en torno a esta actividad. Un agravante adicional tiene que ver con el tema de la seguridad vial, Según los resultados del estudio, el 22% de los conductores no cuenta con licencia de conducción, SOAT ni revisión tecno-mecánica. Tampoco con algún tipo de capacitación básica en normas de tránsito, lo que los convierte en un medio de transporte potencialmente inseguro.

El estudio muestra los principales resultados de la encuesta realizada a los conductores de vehículos que se dedican a la actividad del transporte informal, con el fin de obtener información relevante asociada a la prestación del servicio en la ciudad de Bucaramanga.

La encuesta consintió conocer el origen, carga familiar, entorno, el nivel educativo, afiliación al sistema de seguridad social y las capacidades para facilitar el servicio a la población, por parte de los conductores informales. También, reconoció la situación socioeconómica de este grupo poblacional, apreciada como el primordial origen en el progreso de esta actividad, que si bien es reconocida por los conductores del servicio como ilegal e informal es, desde su punto de vista, la opción más inmediata de generación de ingresos para sus hogares.

2. Justificación.

Esta investigación se realizó para brindar una perspectiva de la situación social, económica y de empleabilidad de los transportadores informales de vehículos particulares en la ciudad de Bucaramanga; para que las entidades gubernamentales, gremios como Fenalco, asociaciones de transportadores y la academia aborden el tema del alto grado de informalidad laboral en el transporte y generen estrategias y medidas en cuanto lo pertinente por ejemplo al aporte a pensiones y a la seguridad social de los trabajadores de esta actividad económica del municipio; además para construir un perfil laboral y socioeconómico que tienen las personas que laboran en este oficio.

Asimismo, se elaboró un estudio que permita identificar las características de la prestación del servicio de transporte público en vehículos particulares en cuanto a su organización económica, tipos de vehículos que usan para prestar el servicio, rentabilidad, costos y caracterización de las personas implicadas en la prestación del servicio.

Igualmente, reconoce e identifica la situación socioeconómica de este grupo poblacional, estimada como la principal causa en el desarrollo de esta actividad, que, si bien es reconocida por los conductores del servicio como informal e ilegal es, desde su punto de vista, la opción más inmediata de generación de ingresos para sus familias. La investigación sobre sus perspectivas de desarrollo a partir de la identificación de sus perfiles ocupacionales, le concede al estudio un valor agregado que, aunado al diseño de políticas públicas de

inclusión productiva, podrían señalar medidas apropiadas para reducir los impactos negativos del transporte informal en la movilidad del municipio, reduciendo simultáneamente los efectos colaterales –sobre la salud, estabilidad económica y calidad de vida de esta población que surgen como consecuencia de la inusitada práctica de esta actividad. (Red de Observatorios Regionales del Mercado de Trabajo, p.7)

Es importante mostrar información que permita ahondar en la actividad del transporte informal y acercar en el tema a los interesados a un análisis académico. Una amplia categoría de labores está permeada por la informalidad, trabajos de poca calidad que los lleva a situaciones de vulnerabilidad y pobreza.

De la misma manera, este trabajo permite conocer la realidad de empleabilidad y socioeconómica de los conductores del transporte informal en el municipio de Bucaramanga.

A los autores nos va a permitir y a todos los interesados en el tema, ser conscientes de la problemática desde el contexto político y social de una realidad como es el transporte informal, que, en la región, en Colombia y a nivel latinoamericano es histórica. En lo profesional nos permite, exponer ideas, proyectos, posibles soluciones que vayan dirigidos a contribuir y aliviar la realidad de la empleabilidad y socioeconómica de los trabajadores informales

3. Descripción del problema

3.1 Planteamiento del Problema

En el tema del transporte informal se ha transformado en el común denominador de muchas ciudades del mundo y en América Latina: Japón, Italia, España, Brasil, Bolivia, México, Holanda, Perú, Cuba, China, Francia, Nicaragua, India, y Alemania, son algunos de los países donde el transporte informal en vehículos ha sido utilizado como medio alternativo a la movilidad u elección para el sector turístico.

El transporte informal según diferentes estudios realizados por ejemplo por la Red ORMET, está asociada generalmente con el desempleo, correspondencia que ha sido referida desde que el fenómeno empezó a fortalecerse a principios de la década anterior. Se arguye que esta actividad representa una contestación fuerte para atenuar y comprimir el desempleo que caracteriza las regiones donde el fenómeno se ha tornado especialmente fuerte, haciendo hincapié en la falta de oportunidades profesionales como el principal componente responsable en crear la reproducción y acrecentar la posibilidad de persistir en el mismo. La tasa de desempleo nacional en el año 1999 consiguió un máximo histórico de 21% durante enero del 2001, momento en el cual el transporte informal empieza a constituir una fuente de empleo importante en la región Caribe extendiéndose después en varios municipios de Colombia y el municipio de Bucaramanga no ha sido la excepción (Castillo, 2011, p.1).

La proporción de ocupados informales en las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 47,3% para el trimestre abril - junio 2021. Para el total de las 23 ciudades y áreas metropolitanas fue 48,5%. En el trimestre abril – junio 2021, en las 13 ciudades y áreas metropolitanas, la proporción de hombres ocupados que eran informales fue de 46,5%, mientras que esta proporción para las mujeres fue de 48,4%. Para el periodo de análisis, Bucaramanga presentó una informalidad del 54,5%; superior a la informalidad de las 23 principales ciudades de 48.5 %. El 90,5% de los ocupados en las 13 ciudades y áreas metropolitanas en el período abril – junio 2021 reportaron estar afiliados a seguridad social en salud. En cuanto a pensiones, la proporción de ocupados cotizantes fue 50,3%. Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2021)

Para el mes de junio de 2021, la tasa de desempleo en Colombia fue 14,4%, lo que representó una reducción de 5,4 puntos porcentuales comparado con el mismo mes del 2020 (19,8%). En el trimestre abril- junio de 2021, Bucaramanga registró una tasa de desempleo de 13,8%. En la capital santandereana, se registró una reducción de 0,3 puntos porcentuales, pps, con relación al trimestre marzo- mayo de 2021 y de 7,9 pps frente al trimestre abril- junio de 2020. En dicho periodo hubo 86.000 personas sin empleo. El más reciente informe del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane) evidenció que 1,58 millones de jóvenes estuvieron desocupados en el trimestre de abril a junio de este año. Así, la tasa de desempleo juvenil en ese periodo se ubicó en 23,3%, que es un promedio entre una tasa de desempleo que bordea 30% para las mujeres jóvenes y de 18,5% para hombres jóvenes, lo cual nos lleva a una brecha de género de 11,4 puntos porcentuales. DANE (2021)

Según la dirección de Tránsito de Bucaramanga, existen más de 90 “terminalitos” del transporte informal y su gran mayoría opera en el centro de Bucaramanga, previamente

identificados. De enero a junio de 2021 se sancionaron 69 conductores por servicio informal, en comparación con 2020 se presenta una disminución del 90%.

De la misma manera, como menciona Santos (2020):

“En Bucaramanga, el transporte informal está más organizado que el transporte convencional”, así lo denunció Jaime Andrés Beltrán, actual concejal y excandidato a la alcaldía. En total en el área metropolitana se han identificado más de 90 terminalitos ‘piratas’ y no parece haber forma de controlarlos. Según la denuncia del concejal Beltrán, en un recorrido hecho por la ciudad, se pudo establecer que muchos de estos puntos de concentración de transportadores informales, cuentan con un coordinador, venta de tiquetes, filas de turnos, rutas establecidas y hasta radioteléfonos para informar sobre los controles de las autoridades. “No podemos combatir la informalidad, si no tenemos como realmente suplir la necesidad de transporte a la gente que tiene que llegar a sus barrios y a su trabajo. Esta situación es resultado de la ausencia del Estado y de una planeación clara frente al transporte masivo”, señaló Beltrán. Un estudio hecho por la escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Industrial de Santander reveló que cerca del 15% de usuarios que necesitan desplazarse recurren al transporte informal. Lo más grave es que cerca del 92% de las personas, objetos de la investigación, lo califican como eficiente en términos de tiempo de viaje y costo.

Edwin Hernán Pinzón Rodríguez, presidente de la Asociación de Inversionistas del Transporte Convencional, Asintransco, aseguró que, hablemos de pérdidas para que dimensionemos la problemática: El cupo de los buses que hace algunos años podría

negociarse hasta en \$100 millones, hoy por mucho nos darán \$50 millones porque saben que este negocio ya no es rentable, va en pique. En una ruta complementaria, por ejemplo, para no irnos tan años atrás, recogíamos 150 pasajeros por día, hoy con las que nos asignó el AMB recogemos por mucho 30 personas. Realmente no da y de esto mantenemos a nuestras familias y les damos estudio a nuestros hijos”, señaló uno de los transportadores. Las empresas del transporte público convencional aseguran que escasamente llegan a los 55 mil viajes día, representando pérdidas cercanas a los \$1.300 millones. Por su parte, Metrolínea dice que pasó de tener en un día hábil 108 mil validaciones a 35 mil (p. 5)

Para enfrentar la expansión del fenómeno del transporte informal se debe examinar los diferentes perfiles de la población que se dedica a esta actividad y indagar en cada caso la mejor forma de crear mayores y mejores oportunidades de empleo por medio de incentivos a los empresarios que vinculen laboralmente, generen condiciones viables o apoyen programas que beneficien a los transportadores informales.

3.2 Formulación del Problema

¿Cuál es el perfil socioeconómico y ocupacional de los transportadores informales de vehículos de la ciudad de Bucaramanga?

4 Objetivos

4.1 Objetivo General

Determinar el perfil socioeconómico y ocupacional de los transportadores informales de vehículos de la ciudad de Bucaramanga.

4.1.1 Objetivos Específicos

Realizar un análisis de las variables socioeconómicas del mercado laboral en el último año en la ciudad de Bucaramanga.

Determinar el perfil ocupacional de los transportadores informales en vehículos en la ciudad de Bucaramanga.

Caracterizar la prestación del servicio de transporte informal en vehículos en términos de su estructura económica en la ciudad de Bucaramanga.

5 Marco Referencial

5.1 Marco Histórico.

Por otro lado, como mencionan Martínez, Rodríguez y Arévalo (2020):

La movilidad urbana en la ciudad de Bucaramanga está conformada por los medios de transporte público, privado y humano. El incremento del parque automotor en el Área Metropolitana de Bucaramanga, trae consigo consecuencias no solo en la congestión vehicular, sino también una problemática social, afectando el nivel de satisfacción de los habitantes de la ciudad que utilizan los medios públicos de transporte, ya que no se sienten a gusto con la duración o tiempo de viaje que gastan en los trayectos que realizan diariamente, motivo por el cual utilizan un sistema llamado “transporte informal” el cual es ilegal y está conformado por moto, carro pirata, TAXI Colectivo y UBER. De acuerdo a lo diagnosticado en el Plan de Desarrollo 2016 - 2019 “GOBIERNO DE LOS CIUDADANOS Y LAS CIUDADANAS” de la ciudad de Bucaramanga, la crisis actual que vive Metrolínea debido al bajo registro de validaciones, se debe a la poca cantidad de usuarios del transporte, que utilizan este medio, por la deficiente frecuencia de paso de los buses en sus rutas, generando un nivel de insatisfacción por parte de los pasajeros, debido a que se paga una tarifa para recibir un buen servicio, que no se recibe. Es así que los usuarios insatisfechos recurren al transporte informal que, en algunos casos, califican como eficiente en términos de tiempo de viaje y costo. (p.2)

Asimismo, el Observatorio Regional del Mercado de Trabajo del Cesar (2012):

En la última década, en muchas ciudades del país la motocicleta ha ido ganando protagonismo como medio de transporte. Resulta fácil observar, cada vez con mayor frecuencia, el uso de la motocicleta para desplazarse a lugares de trabajo, escuelas, universidades, eventos o a cualquier otro lugar al que, especialmente por daños en la infraestructura vial, no es posible acceder en un vehículo automotor.

El incremento en el número de motocicletas demuestra, a todas luces, que el servicio de transporte público no ha respondido a las exigencias de los usuarios.

En la costa caribe, por ejemplo, las deficiencias en el transporte público actual, en aspectos relacionados con el número de rutas, el estado de los vehículos, el tiempo de recorrido, frecuencia, inclusive el trato poco cordial de algunos conductores, ha motivado a los usuarios en la elección del mototaxi como un medio de fácil acceso, rápido y de relativo bajo costo, cuya presencia se ha extendido a todos los sectores de la ciudad.

Muy a pesar de las nuevas modalidades implementadas por las empresas transportadoras, a la ineficiencia del transporte público urbano se suma la exigua cobertura del servicio en áreas periféricas, donde se asienta una parte considerable de la población de menores ingresos (p.6)

Como sugieren, Rojas y La Rosa (2017):

El presente trabajo estudia el proceso de implementación de la Reforma del Transporte en Lima Metropolitana, en el caso del Corredor Azul. El transporte

público en la capital se ha caracterizado por ser caótico, siendo las “combis” y “cústers” un sistema de transporte distinguido por ser bastante informal. Esto ha afectado negativamente la calidad que brinda este servicio, en detrimento de la seguridad de los pasajeros y peatones; y el desarrollo sostenible de la ciudad. Es así que en la gestión municipal de Susana Villarán (2011-2014) se inicia una de las políticas públicas más ambiciosas en materia de ordenamiento de transporte público, luego de años de gestión centrada en la inversión vial y de infraestructura de transporte público masivo. Siendo la reforma del transporte una de las principales políticas públicas de transporte que la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) impulsó para reorganizarlo como un Sistema Integrado de Transporte (SIT). A partir de la elaboración de un estudio de caso y del uso de entrevistas semiestructuradas, esta investigación de carácter cualitativo busca identificar los factores que caracterizaron el proceso de implementación del Corredor Azul en un contexto adverso para la MML. Ante el corto periodo municipal para implementar una reforma de tal magnitud, la revocatoria de autoridades y el peligro de falta de continuidad de políticas públicas con la nueva gestión es que la implementación del primer de los corredores complementarios, el Corredor Azul, presentaba obstáculos. Uno de los principales obstáculos era la falta de una autoridad única de transporte que permita una gestión común entre las funciones del municipio del Callao, el de Lima y el Ministerio de Transporte, todos con competencia para planificar y gestionar el transporte público en la ciudad. De esta forma, un problema público tan complejo y con presencia de multiplicidad de actores debe ser examinado desde una perspectiva de

coordinación. Los resultados principales obtenidos en esta investigación muestran que la coordinación en sus dimensiones político-técnica y horizontal-vertical son factores que facilitan la implementación de una política pública; siendo en el liderazgo político un elemento que permite la concreción de una política pública y no la presencia simultánea de las cuatro dimensiones mencionadas (p.7)

5.2 Marco Teórico

Por otro lado, como menciona Mena (2019):

El transporte ha evolucionado para adaptarse a las necesidades de las sociedades, sin embargo en Colombia los medios tradicionales de transporte no dan abasto para satisfacer las necesidades de toda la población como la cobertura de rutas, los horarios de transporte y el costo de los pasajes de los mismos, lo que ha generado que en las ciudades se presente el fenómeno de los transportes informales, actualmente con el uso y la implementación de nuevas tecnologías se han incorporado diferentes tipos de transporte que se manejan a través de plataformas digitales y que igualmente no cumplen con los requisitos legales, normativos y con estándares de seguridad como si lo cuentan los otros medios legales de transporte masivo (p.2)

Calderón, 2016, como se citó en Mena, 2019:

El Transporte Público Terrestre de pasajeros en Colombia está atravesando cambios desde el marco jurídico y legal hasta la implementación de nuevos modelos de servicio al cliente que contribuyen al crecimiento auto sostenible para la industria del Transporte, es así como la tecnología juega un papel muy

importante en la innovación y generación de nuevas ideas de negocio en el sector transportador, en la actualidad se conocen diferentes modalidades de transporte informal al igual que diferentes aplicaciones tecnológicas que permiten que el usuario pueda viajar en el Transporte público (Transporte colectivo, Transporte masivo, Transporte individual, Transporte de Radio Acción Nacional, y Transportes Especial de Pasajeros) buscando como alternativa la mejor oportunidad de satisfacer las necesidades en el desplazamiento a nivel de movilidad en general.

Cervero, 2000, como se citó en Carmona, 2020:

El libro *Informal transport in the development World*, ofrece una síntesis sobre el estado del transporte informal en el mundo en desarrollo. El texto de Cervero realiza una conceptualización del transporte informal sobre la base del vínculo de éste con las dinámicas del llamado sector informal (Fouracre, 1977; Higgins, 1976; Silcock, 1986, 1981, Rimmer, 1984). Así, partiendo de una clara lógica dualista (formal–informal), el autor asume el sector informal como aquel que llena un “vacío” en el que actividades y servicios urbanos vitales, en ausencia del Estado y la iniciativa privada formal, son asumidos por las “poblaciones pobres y marginadas”.

Esta visión del sector informal se ancla en los estudios de Keith Hart en Ghana (Hart, 1971; 1973), que sirvieron, a su vez, como sustento del diagnóstico de la Organización Internacional del Trabajo sobre el empleo en Kenia (ILO, 1972). Noiseux (2000), Bangasser (2000) y Cortés (1988), entre otros, señalan que para Hart (1973) el sector informal emerge como escenario de oportunidad de ingresos

económicos para las masas de migrantes campesinos que a su arribo a las ciudades no encuentran ofertas de empleo estables en el sector formal. Así, en la amplia gama de productos y servicios que se ofrecen en el sector informal (Hart, 1973:69-73), el transporte informal aparece, junto a otros servicios no especializados (reparación de calzado, sastrería, cuidado doméstico), como factores esenciales del alto dinamismo económico del sector, en los cuales la baja inversión de capital, las altas rentabilidades y los reducidos niveles de instrucción o formación requeridos, facilitan la vinculación y, en síntesis, la obtención de ingresos que garantizan la subsistencia en las urbes en expansión.

Según Lautier (2003, 2004), Charmes (1992, 1987) y Sethuraman (1981), la existencia del sector informal, en el cual se ubica al transporte informal, se propone desde una perspectiva analítica emergida de la teoría del desarrollo económico de Lewis (1955; 1954). Allí, el principal problema de las economías de los países subdesarrollados radica en la disponibilidad de grandes contingentes de mano de obra desocupada que no logra su inserción en la naciente industria.

Sin lugar a dudas, la perspectiva desarrollista propuesta por Lewis (1955, 1954) representó un recurso teórico privilegiado para explicar las condiciones del subdesarrollo en el tercer mundo. De allí que se hiciera énfasis en las potencialidades del sector informal en cuanto factor de generación de empleo en los espacios urbanos. Por ello, las diversas actividades –como el transporte informal– desempeñadas por la “mano de obra sobrante” de Lewis, son entendidas como unidades productivas que encuentran en el espacio urbano de los países del tercer mundo el “vacío” que están llamadas a ocupar.

Aunado a los claros rasgos desarrollistas de los estudios del transporte informal elaborados desde la década de 1970, es posible encontrar vasos comunicantes con algunos de los postulados del sector informal urbano del Programa Regional del Empleo para América Latina y el Caribe –PREALC– de la OIT, las políticas del Banco Mundial sobre el desarrollo urbano y la informalidad en los países del tercer mundo, y los análisis de la ONU acerca de la forma de lograr avances significativos en temas vinculados con la pobreza urbana. Otro elemento indicativo del horizonte analítico de los estudios sobre transporte informal desarrollados desde estas perspectivas, es la manera en la preconizan, en ausencia de una reflexión teórica sólida, las bondades de éste y para ello acuden a visiones de la informalidad como la de Hernando de Soto (1987), para quien se deben aprovechar las potencialidades de la informalidad para crear una “una base empresarial amplia” que sustente la configuración de una “economía auténticamente democrática; es decir, una economía de mercado” (Hernando de Soto, 1987:296).

Esta revisión sobre el sentido que asume el estudio de “fenómeno” de la informalidad urbana en los llamados, hasta la década de 1980, países subdesarrollados permite observar que existe un interés manifiesto por describir más que comprender la configuración de actividades económicas que, desde la mirada de la OIT y el PREALC, son consideradas como informales. En tal medida, como se verá con detalle en el siguiente apartado, el estudio del transporte informal, al asumir como referente dicho horizonte de análisis, hallará en este una fuente de empleo y, por lo tanto, su carácter urbano estará dado más

por su localización absoluta que por su papel en la configuración de los procesos de producción desigual del espacio en las metrópolis latinoamericanas (p.161-163)

5.3 Marco Conceptual

Como lo menciona el Estatuto General de Transporte, Ley 336 de 1996:

Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte... se diferencia del transporte privado en cuanto a que el primero persigue la prestación remunerada del servicio de transporte a terceros por parte de sujetos dedicados profesionalmente a esa actividad y debidamente habilitados por el Estado, el transporte privado busca satisfacer necesidades propias particulares (p.6)

El Servicio de Transporte Público Formal debe entenderse como el servicio de transporte público colectivo prestado por vehículos afiliados a empresas legalmente constituidas, los cuales se movilizan dentro del perímetro urbano, o a la periferia de este, cuyo valor es determinado por las autoridades competentes en cada municipio en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios Por otro lado, El servicio de Transporte Informal constituye entonces aquella prestación de

servicio de transporte público colectivo prestado por vehículos particulares que no están afiliados a empresas legalmente constituidas (MINTRANSPORTE, 2007).

5.4 Marco Legal

Como lo indica el Departamento Nacional de Planeación (DPN):

La Ley 1429 de Formalización y Generación de Empleo, que fue expedida por el Congreso el 29 de diciembre de 2010, busca generar incentivos a la formalización en las etapas iniciales de la creación de empresas con el fin de aumentar beneficios y disminuir los costos de formalizarse. El objetivo de la ley es formalizar empleos y empresas que hoy son informales; Generar más empleos formales; Mejorar ingresos de la población informal, de los desempleados en desventaja y de pequeños empresarios. La norma está dirigida a facilitar la creación, la formalización y la sostenibilidad de las empresas, especialmente las pequeñas empresas (p.1)

Asimismo, Mintrabajo “mediante el Decreto 567 de 2014, busca consolidar el trabajo decente, ampliar la cobertura de seguridad social para todos y desarrollar políticas activas de empleo”

Como lo indica el Ministerio del Trabajo (2021):

Por el cual se adiciona la Sección 10 al Capítulo 1 del Título 6 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1072 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo y se crea el apoyo para la generación de empleo para jóvenes dentro de la Estrategia Sacúdete. Que en el marco de lo establecido en los pactos estructurales

contenidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 "Pacto por Colombia, pacto por la equidad", el Pacto 111 denominado "PACTO POR LA EQUIDAD: Política SOCIAL MODERNA CENTRADA EN LA FAMILIA, EFICIENTE, DE CALIDAD Y CONECTADA A MERCADOS - Un pacto por la equidad para ampliar las oportunidades de todas las familias colombianas" estableció dentro de sus objetivos la promoción de la inclusión social, económica y política de los jóvenes que contribuya al desarrollo económico y (social del país a través de diferentes medios (p.5)

6. Metodología de la Investigación

6.1 ENFOQUE.

Cuantitativo, “ya que usa la recolección de datos para probar hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías” (Sampieri, Fernández y Baptista, 2010, p. 4).

6.2 TIPO.

El estudio es de tipo descriptivo. “Consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno para establecer su estructura o comportamiento. Los estudios descriptivos miden de forma independiente las variables, y aun cuando no se formulen hipótesis, las primeras aparecerán enunciadas en los objetivos de investigación” (Arias, 1999, p. 33).

6.3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN O TIPIFICACIÓN

No experimental transversal: “Se realiza sin manipular deliberadamente variables. Se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos” (Sampieri, Fernández y Baptista, 2010, p. 16).

VARIABLES.

Los aspectos que se van a estudiar para dar respuesta al interrogante planteado en la formulación del problema son:

1. Caracterización Sociodemográfica
2. Caracterización Socioeconómica.
- 3 Estructura Económica y Empleabilidad

6.4 POBLACIÓN Y MUESTRA

POBLACION

20.000 vehículos informales que laboran en el Municipio de Bucaramanga, según la Dirección de Transito de Bucaramanga 2020.

MUESTREO.

El cálculo del tamaño de la muestra

Una fórmula muy extendida que orienta sobre el cálculo del tamaño de la muestra para datos globales es la siguiente:

$$n = \frac{k^2 * p * q * N}{(e^2 * (N-1)) + k^2 * p * q}$$

p= Es la proporción de individuos que poseen en la población la característica de estudio.

q= Es la proporción de individuos que no poseen esa característica.

N= Es el tamaño de la población.

k= El nivel de confianza indica la probabilidad de que los resultados de nuestra investigación sean ciertos.

e=Es el error.

n= Es el tamaño de la muestra

Margen de error: 5%

Nivel de Confianza: 95%

Luego, de acuerdo a la fórmula descrita, para efectos de este estudio, se estimó un tamaño de muestra de vehículos informales:

Muestra: 377

El Muestreo es: Probabilístico simple aleatorio.

3.5 DISEÑO Y TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

INFORMACIÓN PRIMARIA:

- Entrevista directa a los conductores informales.

INFORMACIÓN SECUNDARIA:

- Informes de la Dirección de Transito de Bucaramanga.

TRABAJO DE RECOLECCIÓN INFORMACIÓN PRIMARIA:

- Participación: 3 Encuestadores, 3 digitadores.
- Prueba piloto con la aplicación de encuestas.
- Capacitación y entrenamiento a encuestadores, con el objetivo de manejar un idioma común frente a la aplicación e interpretación de cada pregunta.
- Entrevista directa a los conductores informales.

6 Análisis de Resultados

El presente estudio nos muestra los principales resultados de la encuesta realizada a los conductores de vehículos que se dedican a la actividad del transporte informal, con el fin de conseguir información relevante asociada a la prestación del servicio en el Municipio de Bucaramanga. El instrumento aplicado permitió conocer el entorno, la procedencia, afiliación al sistema de seguridad social, carga familiar, situación socioeconómica, capacidades para prestar el servicio y el nivel educativo, por parte de los conductores informales.

Figura 1.

Género

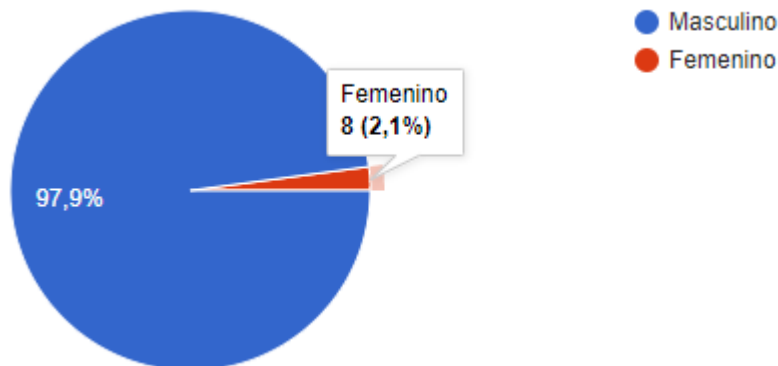


Figura 1. Género de los transportadores informales.

Según la encuesta realizada, la actividad del transporte informal se suman las mujeres en un porcentaje bajo, lo cual confirma que en el municipio de Bucaramanga dicho transporte en vehículos es una actividad exclusiva del género masculino. La población de los conductores, está conformada por 2,1% de mujeres y un 97,9% de hombres.

Figura 2.

Residencia del conductor.

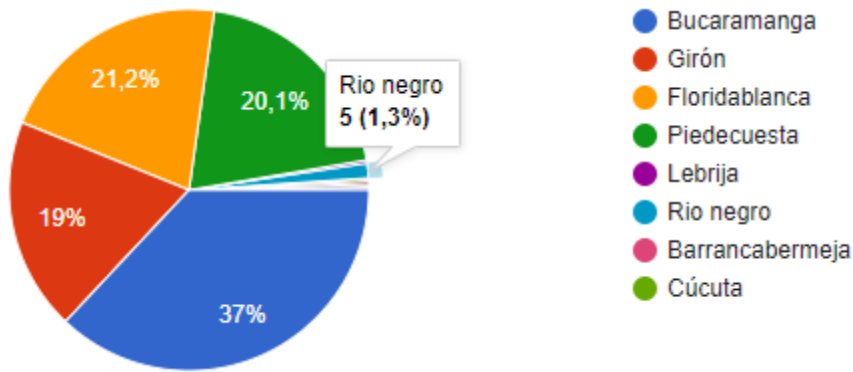


Figura 2. Lugar de residencia de los conductores informales

La Figura 2 revela que el 35 % de los transportadores encuestados tiene el lugar de residencia en la ciudad de Bucaramanga, el 21,2 % en Floridablanca, en Piedecuesta el 20,1% y el 19% tiene su lugar de residencia el municipio de Girón.

Figura 3.

Edad.

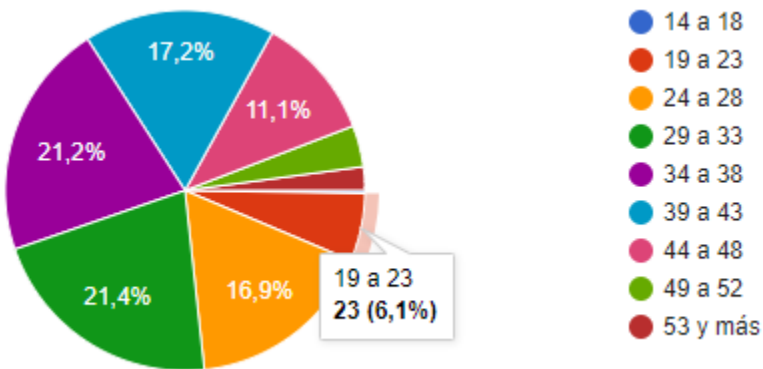


Figura 3. Edad de los conductores informales

En Bucaramanga, la edad de los conductores informales encuestados oscila entre los 24 y los 43 años. La distribución por grupos que tiene la misma edad permitió percibir que el ejercicio de la actividad se agrupa en la población con edades comprendidas entre 24 y 43 años. Su participación es del 76,7%, seguido por quienes conforman el grupo entre 44 y 48 años, con una proporción cercana al 11,1% de la población que considera la conducción en el transporte informal su actividad económica principal.

Figura 4.

Estado Civil.

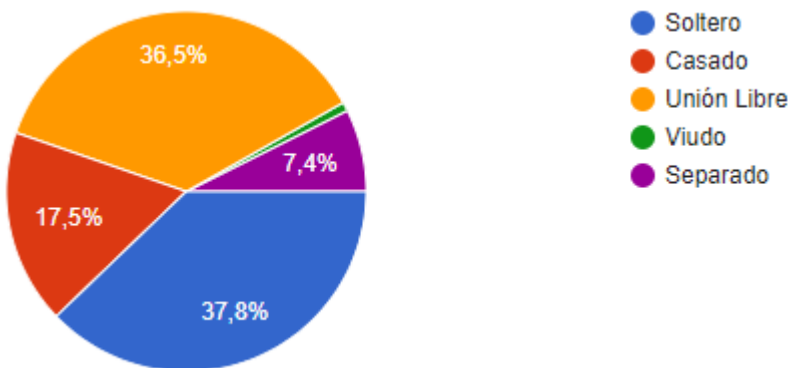


Figura 4. Estado civil de los conductores informales.

Los resultados señalan que esta actividad es desplegada casi equitativamente por solteros y la unión libre, con una participación del 37,8% y 36,5% respectivamente. La divergencia principal, entre los conductores que exteriorizan uno u otro estado civil, son las horas de trabajo diarias. Con pocos compromisos en el hogar y un menor número de personas a cargo, el estado de los primeros les permite trabajar en la actividad una mayor cantidad de tiempo.

Figura 5.

Número de Hijos.

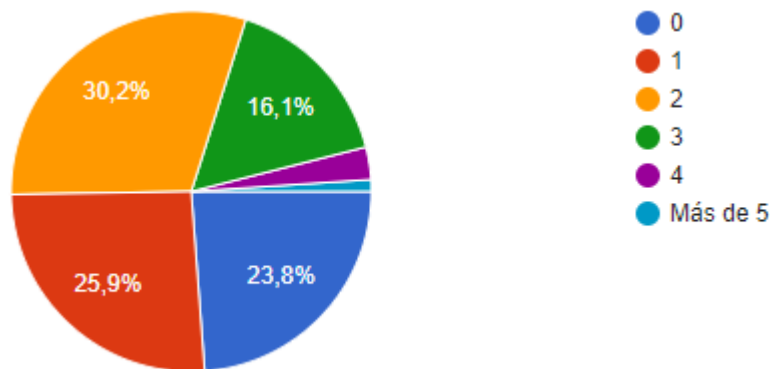


Figura 5. Número de hijos de los conductores informales.

Según los resultados de la encuesta se obtuvo que, el 56,1% de los conductores tiene entre 1 y 2 hijos, el 23,8% indicó no tener descendencia; mientras que un 20,1% de ellos marcó que el número de hijos a su cargo es superior a 3.

Si bien es cierto que cerca del 38% de los conductores es soltero, su estado civil no implica una pequeña tasa reproductiva. En realidad, el estudio expresó que alrededor del 25,9% de los encuestados tiene cuando menos un hijo y por ende compromisos de sustento, salud y formación, etc. Lo que origina a deliberar que estas personas no dejarán la actividad de conductor de transporte informal, sin antes conseguir otro medio de sostén que responda a la satisfacción de sus necesidades primordiales y las de su familia.

Figura 6.

Propiedad de la vivienda.

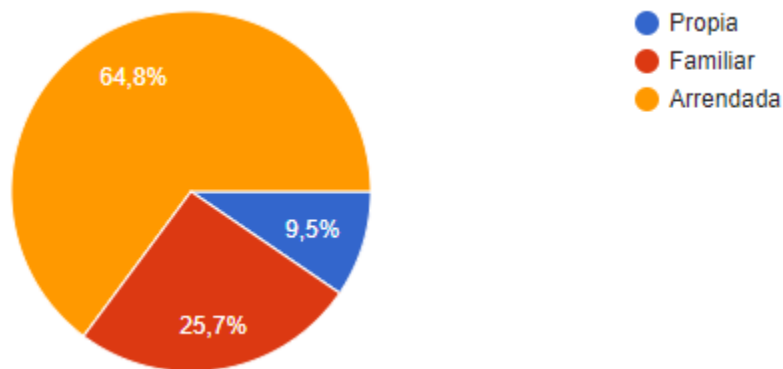


Figura 6. Propiedad de la vivienda de los conductores informales.

El estudio permitió identificar igualmente, la realidad de los conductores informales en el factor habitacional, estableciendo que alrededor del 64,8% de ellos habita en vivienda arrendada; el 25,7% en vivienda familiar y el 9.5% en vivienda propia. La proporción de propietarios de vivienda en la población de estudio, es muy inferior a la presentada en la Encuesta de Calidad de Vida del DANE de 2020 para las cabeceras municipales de la región oriente, según la cual el 40,3 % de los hogares habitan en vivienda propia.

Figura 7.

Estrato Socioeconómico.

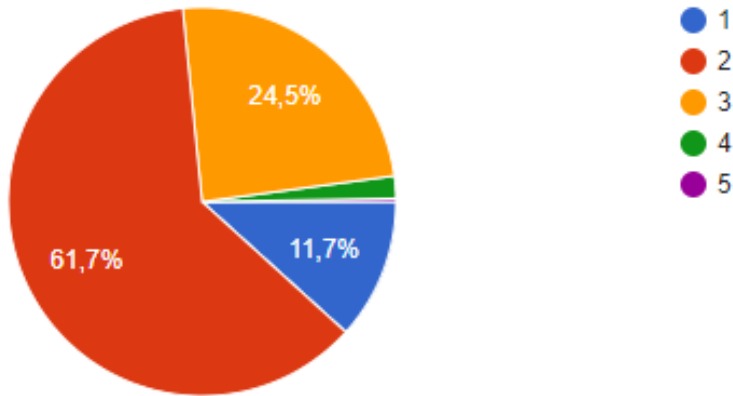


Figura 7. Distribución por estratificación socioeconómica de los conductores informales.

La distribución de los conductores informales en la investigación señaló que, la actividad es desplegada principalmente por personas con un bajo nivel socioeconómico. Los encuestados que muestran dicha categoría constituyen el 73% de la muestra, de ellos alrededor del 61,7% pertenece al estrato dos.

Figura 8.

Estrato Socioeconómico.

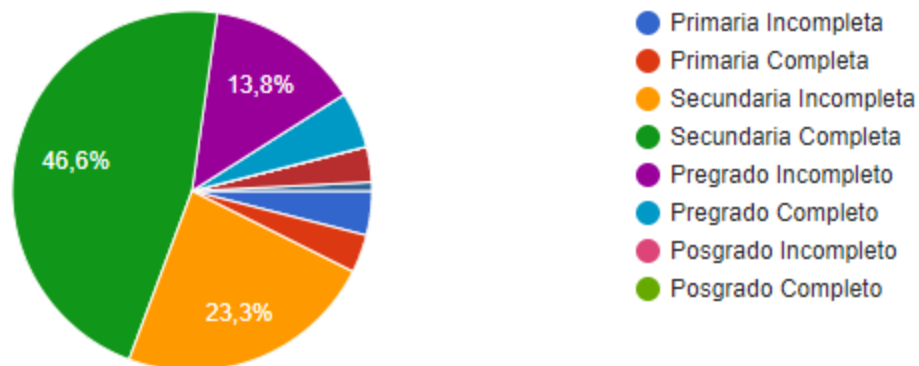


Figura 8. Distribución según nivel educativo de los conductores informales.

El nivel educativo alcanzado, es un elemento que interviene en el progreso particular y familiar del individuo. En el asunto de los conductores informales, el desarrollo de la actividad, desde los 24 años de edad, ha instaurado graves restricciones para terminar su proceso de formación (técnica, tecnológica o universitaria), restringiendo así, su inclusión al mercado de trabajo formal. Se observa, que el 46,6% de los conductores termina sus estudios secundarios. Preocupante la presencia de conductores encuestados con estudios técnicos, tecnológicos y universitarios completos, que corresponde a un 9%. Ello representa una cifra global de 22,8%, que incluye también a aquellos que han adelantado estudios de educación superior y no lo terminaron. Una ínfima parte de los conductores encuestados se encuentran preparados académicamente pero no han alcanzado a ubicarse en actividades ajustadas a su profesión o conforme a su competencia laboral. Dos datos notables en materia de nivel educativo son: el hecho de que 46,6% de los encuestados solamente posee estudios secundarios completos y que cerca también del 23,3% no concluyó sus estudios secundarios.

Figura 9.

Actividad laboral antes de dedicarse al transporte informal.

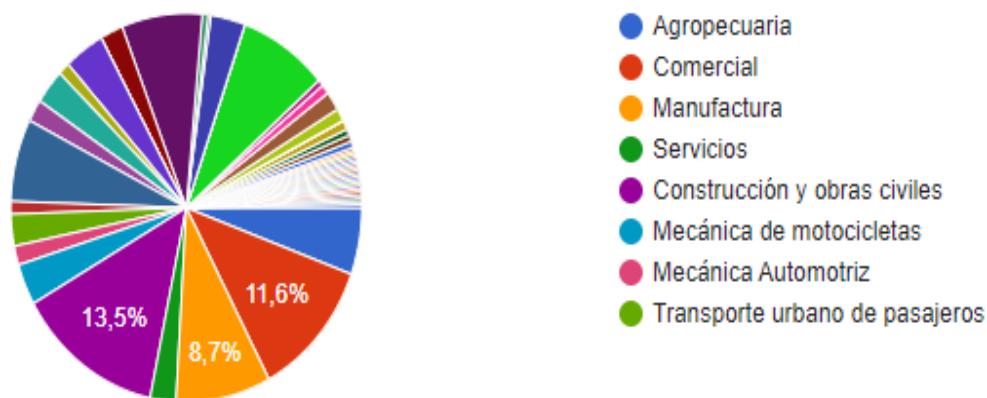


Figura 9. Distribución según actividad realizada antes de dedicarse al transporte informal.

Resulta pertinente señalar el tipo de actividad que la población objeto de estudio realizaba antes de dedicarse a la labor transportador informal, con el objetivo de tener como referentes, para las alternativas de solución, los perfiles laborales de esta población. Acorde con lo que sucede en Santander, en lo referente al mercado laboral, como se presenta en la figura 9, el 11,6% de la población se dedicaba a labores comerciales, rama de actividad del sector terciario. Respecto de las otras actividades económicas, se encontró que el 13,5% trabajaba en construcciones y obras civiles, el 8,7% desarrollaba actividades en la industria manufacturera y un 5.6% desplegaba actividades agropecuarias. Por último, hay que señalar que sólo el 6,9% de los encuestados se encontraba estudiando.

Figura 10.

Propietario del vehículo.

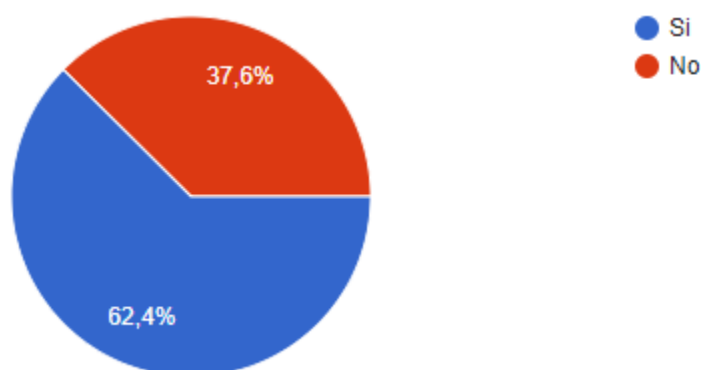


Figura 10. Distribución según propiedad del vehículo.

Se refiere a la forma, medio o mecanismo que le está permitiendo hacer uso del vehículo para prestar el servicio informal. Tal y como lo muestra la figura 10, la mayor parte de los conductores son propietarios de su vehículo 62.4%. El 37.6% restante de los conductores obtuvieron su vehículo a través de la tercerización, es decir, mediante el alquiler diario.

Figura 11.

Responsable de pago del vehículo.

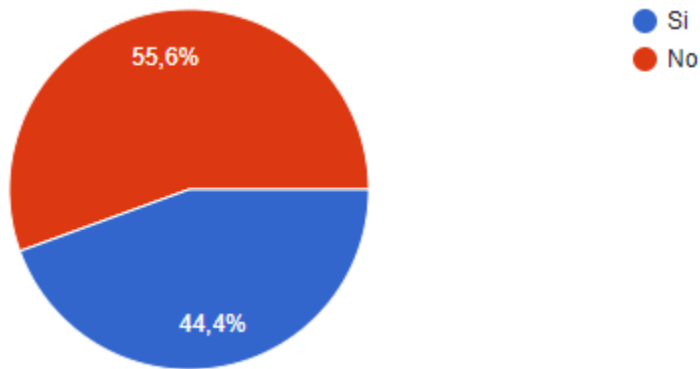


Figura 11. Distribución según responsable del pago del pago del vehículo.

El 44,4% de los encuestados son responsables del pago del vehículo, este porcentaje es acorde con la figura 10 donde podemos observar que el 62,4% son propietarios del vehículo. Asimismo, el 55,6% de la población manifiesta no ser responsable del pago, conforme con el 37,6% que declaró no ser propietario del vehículo.

Figura 12.

Responsable del pago del vehículo.

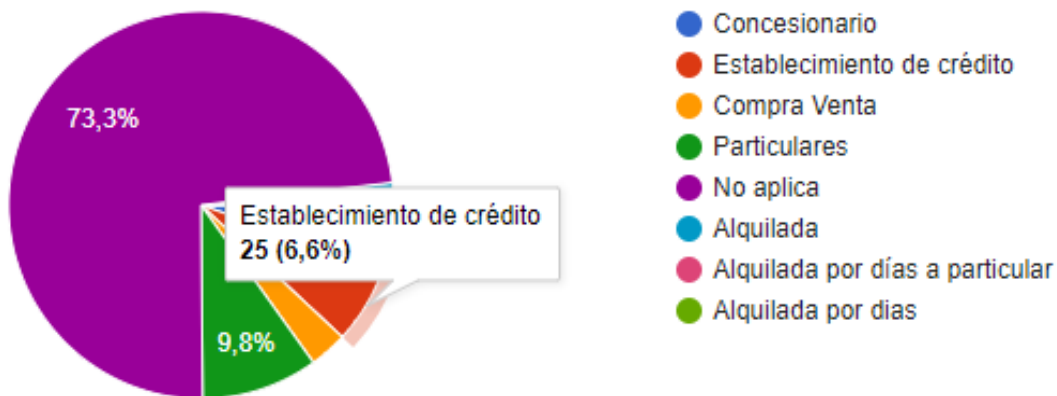


Figura 12. Distribución como responsable de pago del vehículo, según entidad financiadora.

El 9,8% de quienes están pagando el vehículo, se la cancelan a un particular, el 6,6% a un establecimiento de crédito. El 73,3% dicen que la pregunta no aplica, ya que son propietarios sin deudas. Los particulares son comerciantes que compran el vehículo y las entregan a los interesados para que éstos la paguen diaria o semanalmente, pero a intereses mucho más altos.

Figura 13.

Jornada de trabajo.

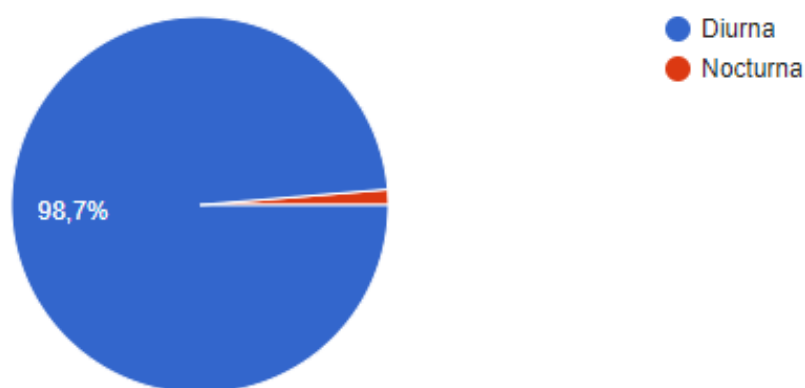


Figura 13. Distribución de la población, según jornada de trabajo

Los resultados del estudio muestran que aproximadamente un 99% de la población encuestada trabaja en la jornada diurna, mientras que solamente el 1% manifestó que labora en la jornada nocturna.

Figura 14.

Propiedad del vehículo, por jornadas de trabajo.



Figura 14. Distribución de la población, según propiedad de la motocicleta, por jornadas de trabajo (propietario).

Como se indicó antes, el 62.4% de la población de conductores informales es propietario del vehículo con la que labora, mientras que el porcentaje restante labora para familiares o particulares. Relacionando este aspecto con el ejercicio de la actividad en cada una de las diferentes jornadas laborales, se encontraron los siguientes resultados: Para el caso de la jornada diurna, entre propietarios y no propietarios de vehículos es poca la diferencia que se presenta respecto a la participación activa de los mismos: el 58% de los conductores no propietarios del vehículo labora durante el día, mientras que, del total de propietarios, el 61,9% ejerce la actividad durante este mismo horario.

Para la jornada nocturna la participación entre grupos es un poco similar e inclinada un poco hacia la población no dueña del vehículo. Así, del total de propietarios, el 9% trabaja durante la noche, en tanto que de los no propietarios la participación es del 11,6%. Respecto de la jornada de trabajo de domingos y feriados se presentan poca diferencia porcentual a lo registrado para la

prestación del servicio durante el día: la participación de los no propietarios agrupa al 30,4% del total de esta población, 29% de propietarios que trabaja durante estos días. En fin, no existen diferencias marcadas en términos de jornada laboral.

Figura 15.

Dedicación de trabajo diurno, por horas de actividad, según propiedad del vehículo.

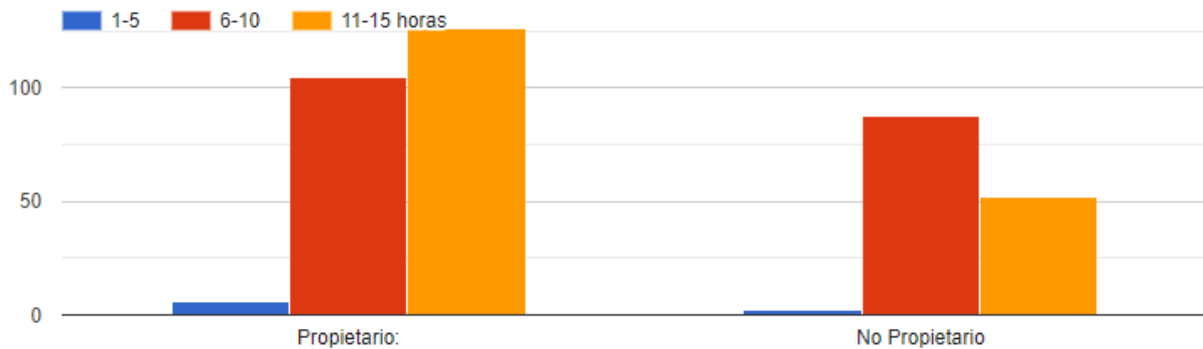


Figura 15. Distribución de la población con dedicación de trabajo, por horas de actividad, según propiedad del vehículo (Propietario).

Durante la jornada de trabajo aproximadamente el 44,3% de la población de conductores informales propietaria dedica al servicio entre 6 y 10 horas, mientras que el 53,2% trabaja entre 11 y 15 horas. Un mínimo de 2,5% labora entre 1 y 5 horas al día. Asimismo, El mayor porcentaje (57,9%) de los conductores informales no propietarios dedica a su actividad de trabajo entre 6 a 10 horas, un porcentaje representativo (34,2%) trabaja entre 11 y 15 horas y un 7.9% labora entre 1 y 5 horas.

Figura 16.

Dedicación de trabajo de domingos y feriados, por horas de actividad, según propiedad del vehículo.

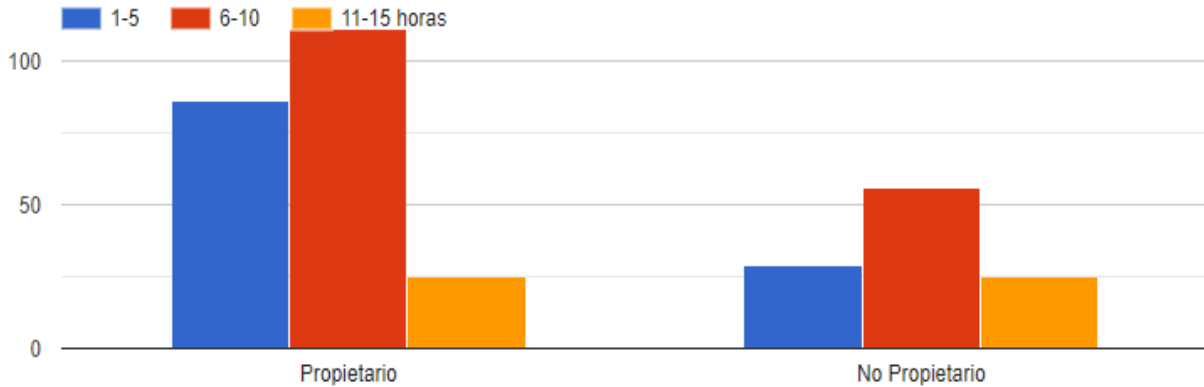


Figura 16. Distribución de la población con dedicación de trabajo de domingos y feriados, por horas de actividad, según propiedad del vehículo (Propietario).

Los domingos y feriados, el mayor porcentaje (50%) de conductores informales propietarios que dedican a su actividad de trabajo entre 6 a 10 horas, un porcentaje representativo (38,7%) trabaja entre 1 y 5 horas y un 11.3% labora entre 11 y 15 horas. Finalmente, los domingos y feriados, el mayor porcentaje (51%) de conductores informales no propietarios que dedican a su actividad de trabajo entre 6 a 10 horas, un porcentaje del (23%) trabaja entre 1 y 5 horas y un 23% entre 11 y 15 horas labora los fines de semana.

Figura 17.

Ingresos brutos diarios por prestación del servicio.

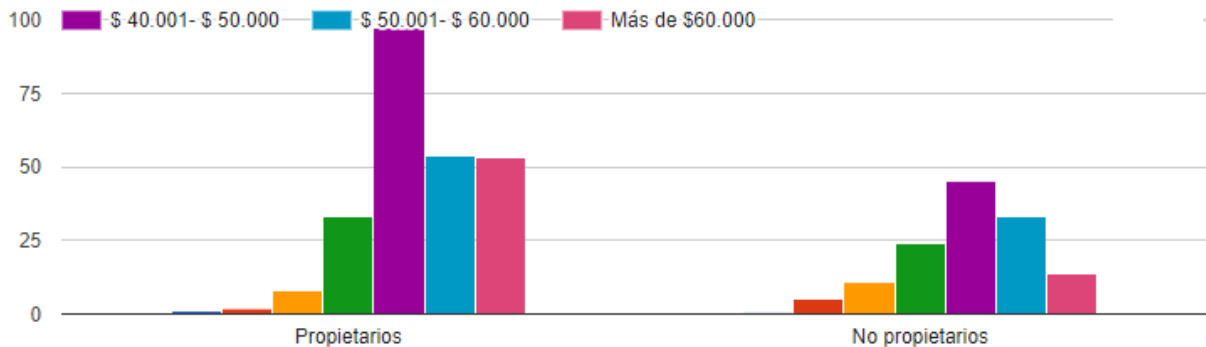


Figura 17. Distribución de la población, según ingresos brutos diarios por prestación del servicio de conductores informales (Propietario).

La figura 17 (Izquierda), muestra que el 39,11% de la población objeto de estudio propietario del vehículo recibe entre \$ 40.0001 y \$ 50.000, el 21,7% obtiene entre \$ 50.001 y \$ 60.000, el 21.47% alcanza a recibir más de \$ 60.000 diarios y, sólo un 0,8% recibe entre \$10.001 y \$ 20.000 de pesos diarios. Estos ingresos son brutos, es decir, hay que descontarles los gastos en combustible, la cuota de financiación del vehículo, si se está pagando, y otros gastos generales del vehículo. La figura de la (Derecha), El 34% de la población objeto de estudio no propietario del vehículo recibe entre \$40.0001 y \$50.000, el 25% obtiene entre \$50.001 y \$60.000, el 10,6% alcanza a recibir más de \$ 60.000 y, únicamente un 3,8 % recibe entre \$10.001 y \$ 20.0000 pesos diarios. Ahora bien, considerando que la gran mayoría de los conductores encuestados trabaja entre 6 y 10 horas diarias en promedio, se puede llegar a la conclusión de que el transporte informal en vehículos como actividad laboral se debe considerar como un trabajo precario que se desarrolla como una tarea de rebusque de los grupos marginales y/o vulnerables del municipio de Bucaramanga y su área Metropolitana. Las figuras 17 refleja que son marcadas

las diferencias de ingresos derivados del transporte informal entre los propietarios y no propietarios de vehículos dedicados a esta actividad, así la mayor proporción de ambos grupos reciba entre \$40.001 y \$50.000. Sin embargo, para el rango de ingresos de más de \$60.000, es mayor el porcentaje de conductores propietarios que recibe estos ingresos, la proporción de propietarios agrupados en este rango excede en 10,8 puntos porcentajes a la proporción de no propietarios.

Figura 18.

Ingresos brutos diarios por prestación del servicio.

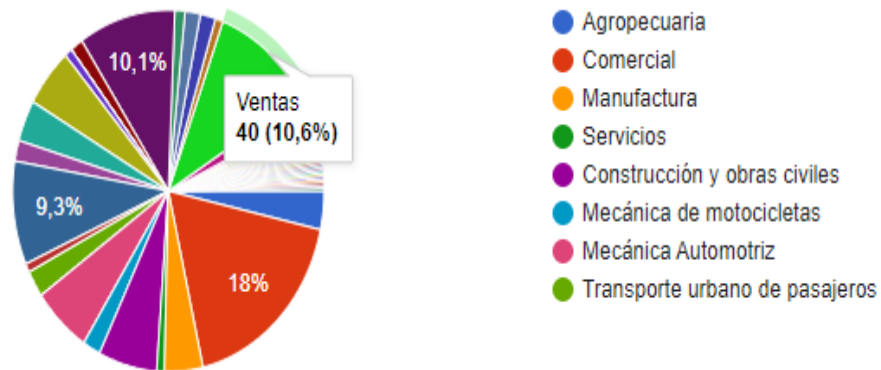


Figura 18. Distribución de la población, según actividad que desearía realizar los conductores informales.

El 18% del total encuestados desea responder laboralmente a actividades comerciales, 10,2% quiere trabajar en ventas, 10,1% ejercer labores de vigilancia, 9,3% desea oportunidades en formación académica, en mecánica automotriz el 6,1% y actividades agropecuarias el 3,4%.

Conforme con lo que sucede en el mercado laboral colombiano, para febrero de 2022, las ramas de actividad económica que concentraron el mayor número de ocupados fueron: Comercio y

reparación de vehículos, actividades artísticas, industria manufacturera, alojamiento y servicio de comida y construcción Estas cinco ramas representaron el 52% de la población ocupada.

Figura 19.

Posición frente a la afirmación: Ser transportador informales un buen trabajo.

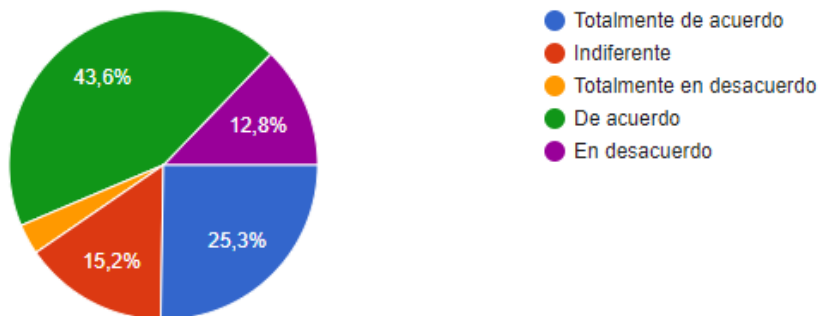


Figura 19. Posición frente a la afirmación: Ser transportador informal es un buen trabajo

Se les preguntó a los conductores informales su opinión frente a la afirmación “ser transportador informal es un buen trabajo”. Ante esta pregunta el 43.6% de los encuestados manifestaron estar de acuerdo con la afirmación y el 25.3%, indiferente el 15,2% y en desacuerdo el 12,8%.

Esta respuesta contrasta con las condiciones del trabajo que se realiza, que exige trabajar casi doce horas al día durante los siete días de la semana para lograr una remuneración inferior a un salario mínimo. Sin embargo, esto en parte se encuentra explicado por las escasas oportunidades laborales de quienes se desempeñan como conductores informales y en parte por un reconocimiento social que logran al desempeñarse en ese trabajo.

Figura 20.

Posición frente a la afirmación: Otras personas me admiran por ser un transportador informal.

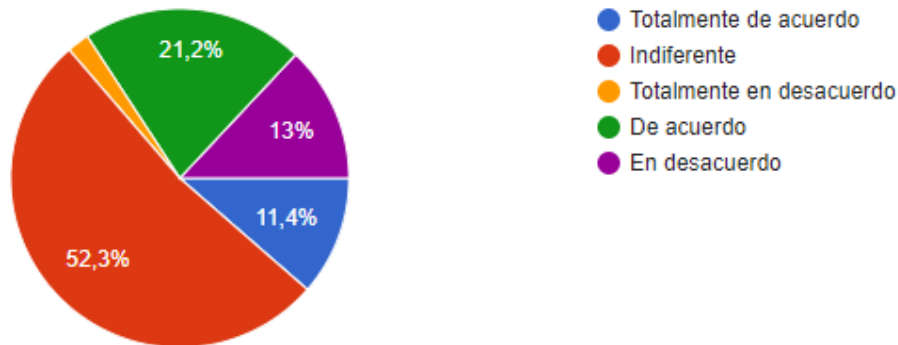


Figura 20. Posición frente a la afirmación: Otras personas me admiran por ser transportador informal.

Se observa en la figura anterior que el 21.2% de los conductores informales se sienten de acuerdo con la afirmación de que son admirados por el trabajo que desempeñan y por el servicio que ellos prestan al ofrecer transporte a personas que en general no disponen de otros medios para movilizarse. Y para un 52,3% le es indiferente la posición frente a dicha afirmación.

Figura 21.

Posición frente a la afirmación: Un empleo fijo es mejor que ser transportador informal.

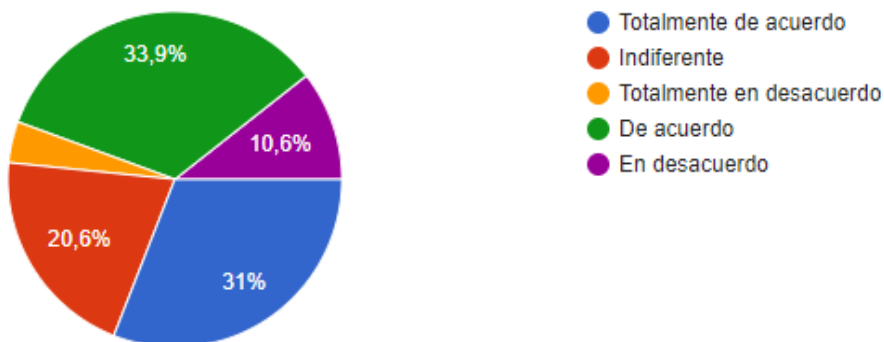


Figura 21. Posición frente a la afirmación: Un empleo fijo es mejor que ser transportador informal

En todo caso la gran mayoría de los conductores informales se manifiestan totalmente de acuerdo (31%) o de acuerdo (33,9%) cuando se le pregunta su posición frente a la afirmación “un trabajo fijo es mejor que ser transportador informal”. Esto naturalmente se encuentra relacionado con las mejores condiciones salariales y de estabilidad que un trabajo fijo ofrece. En este sentido en el municipio de Soledad se adelantó un programa denominado “Empleo Fijo”. En el grupo focal allí realizado los conductores informales comentaron “que el programa duro de dos a tres meses, hubo muchas personas que trabajaron con este programa, pero ya están volviendo al transporte informal porque el programa se acabó”.

Figura 22.

Posición frente a la afirmación: Quiero seguir siendo transportador informal durante los próximos seis meses o más.

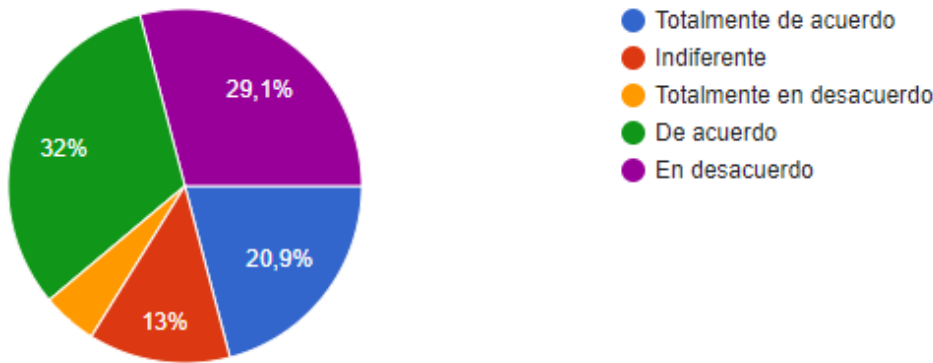


Figura 22. Posición frente a la afirmación: Quiero seguir siendo transportador informal durante los próximos seis meses o más.

Cuando a los transportadores informales se les preguntó si querían seguir siendo conductores informales durante los próximos seis meses o más, se encontraron opiniones encontradas que reflejan las posibles oportunidades que para los conductores tiene el lograr un empleo que les pueda ofrecer mejores condiciones. Es así que el 34,1% de los encuestados se manifestaron en

desacuerdo o totalmente en desacuerdo con la afirmación. Más de la mitad de los encuestados dijeron estar de acuerdo o totalmente de acuerdo con la aseveración 52,9%.

Figura 23.

Razones del transporte informal según los transportadores informales.

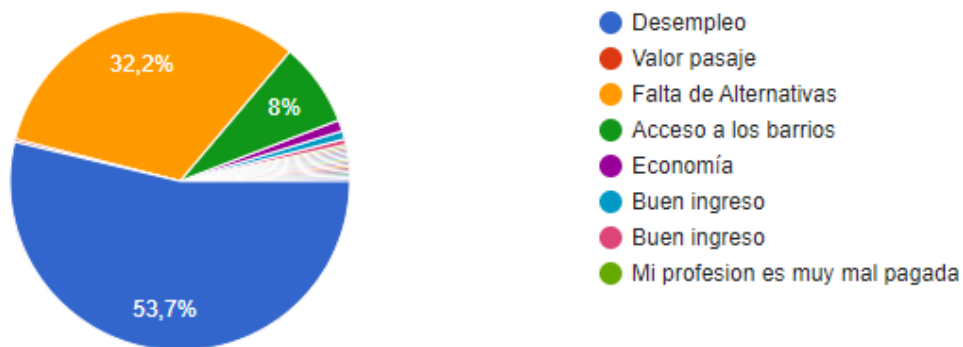


Figura 23. Distribución de la población, según razones del transporte informal.

Entre las razones del transporte informal según los conductores informales de vehículos, encontramos que el 53,7% de los encuestados manifestó que el principal motivo del transporte informal en el municipio de Bucaramanga es el desempleo, seguido por la falta de alternativas con el 32,2%. Según el DANE, a nivel nacional para el mes de febrero de 2022, la tasa de desempleo fue 12,9%. En febrero de 2022, la tasa de desempleo en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 12,7%. Mientras entre los hombres la tasa de desempleo para febrero de 2022 fue de 10,3%, para las mujeres se ubicó en 16,5%. Para la ciudad de Bucaramanga AM, la tasa de desempleo en el mes de febrero fue del 9,6%. Por su parte, para el trimestre que va de diciembre de 2021 a febrero de 2022, la población ocupada informal en las 23 ciudades y áreas metropolitanas fue de 44,6% y para las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue de 43,3% por debajo de la población ocupada informal de la ciudad de Bucaramanga AM

que fue del 50.4%. La tasa de desempleo para de los jóvenes de 15 a 28 años en las 23 ciudades y áreas metropolitanas En el trimestre diciembre 2021-febrero 2022 fue de 21,8%. Las ciudades que registraron las mayores tasas de desempleo fueron Quibdó y Tunja, con 33,8% y 29,5%, respectivamente. Por el contrario, las menores tasas de desempleo fueron para Armenia y Bucaramanga A. M., con 16,5% y 17,1%, respectivamente.

Figura 24.

Motivos de multa.

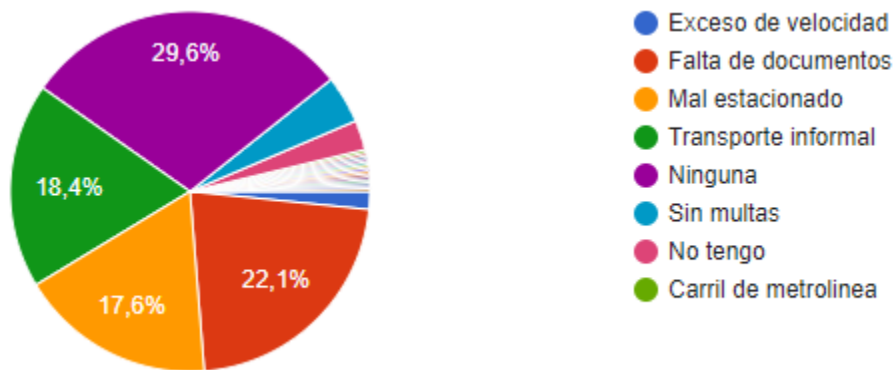


Figura 24. Distribución de la población, según motivos de multa a los conductores informales.

En la encuesta se preguntó a los conductores informales las razones de las multas recibidas. Es motivo de preocupación descubrir que en un 22,1% de los casos la causa de la infracción se relaciona con la falta de documentos (SOAT o licencia de conducción). Estos vehículos en su mayoría no cuentan con seguros de ningún tipo, ni Soat, ni todo riesgo, y mucho menos de responsabilidad civil, es decir, si se accidentan, será el usuario quien debe asumir todos los gastos. Además, son los que más presentan evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito según la Federación de Aseguradores Colombianos (FASECOLDA). El segundo motivo

de las multas es el prestar un servicio de transporte informal con el 18,4%. La tercera causa de las sanciones es el estar mal estacionado con el 17,6%. Por lo general en todas las ciudades donde existe el transporte informal conforman unos “terminales” donde se ubican que generalmente es en el parque principal, en las principales calles comerciales y en las entradas y salidas de los municipios donde es prohibido estar o estacionar.

Figura 25.

Según tipo de seguridad social en salud de afiliación.

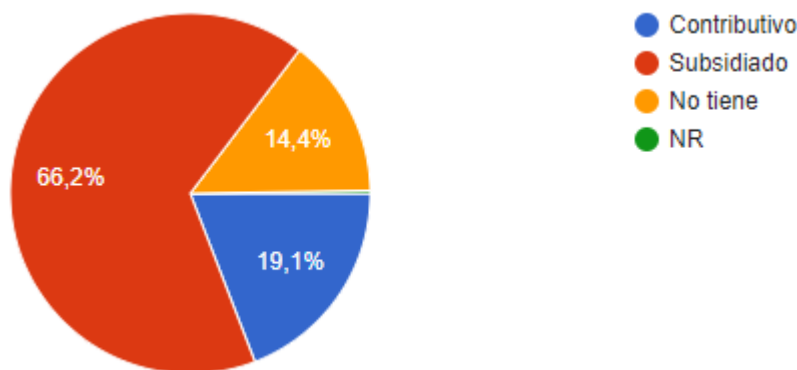


Figura 25. Distribución de la población, según régimen de afiliación a salud de los conductores informales.

Los resultados de la encuesta realizada a los conductores informales, demuestran que el 85,3% se encuentra afiliado al Sistema General de Seguridad Social en Salud. De éstos, el 66,2% pertenece al régimen subsidiado y el 19,1% al contributivo.

Según el DANE, El 93,3% de los ocupados en las 13 ciudades y áreas metropolitanas en el período diciembre 2021 - febrero 2022 reportaron estar afiliados a seguridad social en salud.

Analizando de cerca la alta proporción de conductores informales inscritos al régimen subsidiado, diferentes experiencias en el ámbito social con urbes de bajos ingresos, muestran que este contexto compone un impedimento significativo a la empleabilidad y el emprendimiento, ya que desvincularse del régimen subsidiado o subir el puntaje del SISBEN implica desistir a subsidios, ayudas económicas y beneficios sociales otorgados por el gobierno, generando un desincentivo al trabajo que converge nuevamente en condiciones de fragilidad, baja calidad de vida, trabajos informales, que si bien no contribuyen al crecimiento laboral sí garantizan un mínimo vital para las familias. (Red Ormet, 2014).

Figura 26.

¿Aporta a pensión?

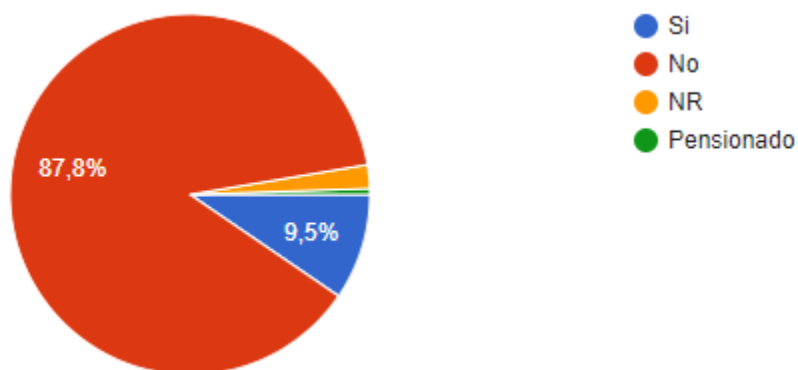


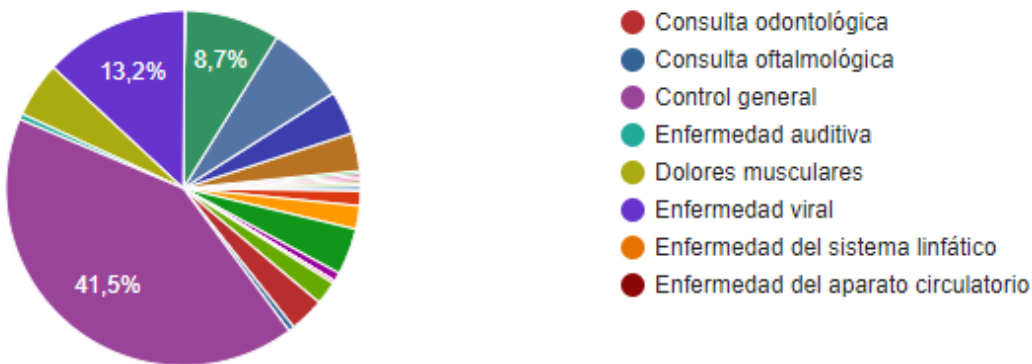
Figura 26. Distribución de la población, según aporte a pensión de los conductores informales.

Un preocupante 87.8% manifiesta no hacer aportes a pensión y solamente el 9.5% de los conductores informales encuestados declaró que sí hace su respectivo pago en su fondo de

pensiones. Según el DANE, en el período diciembre 2021 - febrero 2022 reportaron en cuanto a pensiones, la proporción de ocupados cotizantes fue 57,6%.

Figura 27.

Motivo de visita al médico



De los afiliados a servicio de salud, como se muestra en la figura 25, el 66,2% recibe atención en salud de parte del régimen subsidiado y el 19,1% del régimen contributivo, en su mayoría, bajo la modalidad de beneficiarios. Para la investigación no se pudo contar con información primaria que permitiera indagar sobre aspectos precisos relacionados con las consecuencias en salud en la población que ejerce la actividad del transporte informal. La mayor parte de los conductores que visitan al médico (41,5%) lo hacen por control general; el 4,2% por enfermedad respiratoria y un 13,2% por causas de enfermedades virales. Estas son causas de tipo frecuente que no muestran aspectos significativos y determinados de la salud de los conductores, lo que puede corresponder a que algunas de las enfermedades que se podrían originar se revelan en el largo plazo.

7 Conclusiones

Los conductores de transporte informal en vehículos del municipio de Bucaramanga estudiados son en su inmensa mayoría (97,9%) son de género masculino que residen en estratos socioeconómicos dos y tres (86.2%). La edad promedio de los conductores es de 33.5 años, lo cual es inverso a la apreciación que se podría tener acerca de que esta es una actividad a la que se dedican prioritariamente las juventudes. Apenas un 5% de los conductores encuestados ha realizado estudios superiores e incluso se encontró que un 23.3% no habían superado los estudios de secundaria completa. Situación ésta que evidentemente los hace asequibles al fenómeno del desempleo. El 54% de los conductores son casados o se encuentran en unión libre, el 37,8% son solteros. El 85,3% se encuentra afiliado al Sistema General de Seguridad Social en Salud. De éstos, el 66,2% pertenece al régimen subsidiado y el 19,1% al contributivo. Un preocupante 14.4% manifiesta no estar afiliado a ningún tipo de seguridad social en salud. De la misma manera un alarmante 87,8% no hacer aportes a pensión.

La mayor parte de los conductores son propietarios de su vehículo 62.4%. El 37.6% restante de los conductores consiguieron su vehículo a través de la tercerización, es decir, mediante el alquiler diario. El 9,8% de quienes están pagando el vehículo, se la cancelan a un particular y un 5,3% a un concesionario y el 6.6% lo hace a un establecimiento de crédito.

Un 98,7% de la población encuestada trabaja en la jornada diurna. El transporte informal en vehículos es un servicio que se presta los siete días de la semana con una intensidad horaria muy alta – en promedio entre seis a quince horas al día. Este tiempo no difiere sensiblemente entre días de la semana, aunque los domingos tiende a ser un poco menor.

Se hallaron tres tipos de agentes que participan en la oferta de este servicio de transporte: capitalistas de vehículos que los alquilan por un diario para ser manejados en esta actividad, los conductores de esos vehículos, y conductores que también son propietarios de los vehículos.

El estudio encontró asimismo que, si bien el transporte informal en vehículos no ofrece a los conductores unos niveles de entradas altos, si es la mejor iniciativa de trabajo de que disponen.

La presencia del transporte informal en vehículos en el municipio de Bucaramanga como en varios territorios del país es la presencia de niveles de desempleo altos que hacen que ingresen a esta actividad. El transporte informal sustituye una necesidad de transporte que no es atendida adecuadamente por el transporte público. Otra de las principales causas y crecimiento de este fenómeno es la falta de cobertura del servicio de transporte en zonas rurales y el mal estado de las vías terciarias.

Una de las causas principales del surgimiento del transporte informal lo compone la falta de oportunidades de empleo en Santander y en Bucaramanga en particular. Como se indicó antes, los perfiles laborales de la población transportadora informal corresponden en mayor proporción al desarrollo de actividades terciarias.

El análisis de los ingresos y la propiedad del vehículo se encuentra que el mayor porcentaje de quienes tienen una obligación de pago del vehículo obtiene entre \$ 40.001 y \$ 50.000 diarios (39%), un 21% recibe entre \$50.001 y \$60.000; 21,5% capta más de \$ 60.001. Estos aspectos dejan entrever que para los conductores propietarios del vehículo las condiciones no son las más favorables. La precariedad en el trabajo respecto a ingresos, dedicación horaria y seguridad social, es muy parecida a la del grupo de no propietarios. Además, como se indicó cerca del 30% tiene que responder a una cuota mensual por financiamiento del vehículo.

En conjunto, podría concluir que el transporte informal en vehículos, se establece como una actividad atractiva, de soporte para un significativo volumen de población, sobre todo para aquellos que encuentran reducidas sus oportunidades para vincularse a actividades más emprendedoras, tangibles, que ofrezcan seguridad económica y sean promisorias para la economía local. Estos resultados vigorizan la suposición según la cual la falta de oportunidades de empleo exige a estas personas a practicar el transporte informal.

8 Recomendaciones

1. Realizar como se hizo en el Municipio de Soledad un programa llamado “Empleo fijo” con el apoyo de los empresarios de la región en la generación de empleo fijo bien retribuido.
2. Recurrir al programa del Ministerio de Trabajo llamado Servicio de Empleo para poder tener la oportunidad de obtener un empleo digno y fijo.
3. Solicitar desde el gobierno Municipal de Bucaramanga al Congreso de la República se construya en Colombia una política pública para los transportadores informales.
4. Reglamentar para controlar el transporte informal, ejemplo de ello son países como Brasil y España entre otros.
5. Es importante después de investigar el transporte informal en la ciudad, tener un estudio, una tipificación, caracterizarlo y dar soluciones acordadas con los actores para dar pasos vía a la formalidad en una ciudad con cifras de empleo informal que llegan al 50% como el municipio de Bucaramanga y su área metropolitana.
6. El transporte informal ya sea en vehículos o en motocicletas, nacen por la necesidad de la población por movilizarse en los diferentes barrios periféricos, pueblos y ciudades de nuestra geografía, un proyecto de ley exteriorizado por un conjunto de congresistas muestra un viable camino a seguir. La iniciativa proyecta crear programas de formación y entrenamiento a los conductores informales para que puedan emprender trabajos en otros sectores de la formalidad.

Bibliografía y Referencias Bibliográficas.

Cámara de Comercio de Bucaramanga. (s.f.). *Cámara de Comercio de Bucaramanga*. Obtenido de <https://www.camaradirecta.com/crear-mi-empresa/registros-publicos/ley-1780-de-2016-beneficios-de-la-ley-1780-de-2016-pequena-empresa-joven/#:~:text=La%20Ley%201780%2F16%20tiene,mecanismos%20que%20impacten%20positivamente%20en>

Carmona, M.Y. (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina. <http://revistascientificas2.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/9661/8442>

Castillo. B.(noviembre,2011). *Políticas públicas para frenar el problema del mototaxismo y su impacto económico en el sector del transporte legal al interior del Departamento de Córdoba*. Encuentro Internacional de Investigadores de Administración Universidad Externado de Colombia. Bogotá, Colombia. Obtenido de <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/xmlui/bitstream/handle/10893/20706/Condiciones-Vida-%20Mirada-Figueroa-Jennifer-%203249-F475.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Centro de Estudios Económicos ANIF. (2015). *Costos no Salariales en Colombia pos-Ley 1607 de 2012*. Bogotá: ANIF. Obtenido de <https://acopi.org.co/wp-content/uploads/2018/05/Anif-ACOPI-Sobrecostos.pdf>

Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio CONFECAMARAS. (2011). *Impacto de la Formalización Empresarial en Colombia*. Bogotá: Hipertexto Ltda. Obtenido de <https://www.slideshare.net/webmasterconfecamaras/impacto-de-la-formalizacin-empresarial-en-colombia>

Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES. (8 de Enero de 2019). *DNP*.

Obtenido de DNP:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3956.pdf>

De aguiar, M. (2016). *Saber metodología*. Obtenido de Saber metodología:

<https://sabermetodologia.wordpress.com/2016/02/15/poblacion-y-muestra/>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE. (1 de agosto de 2021). *DANE*.

Obtenido de DANE: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-informal-y-seguridad-social>

Departamento Nacional de Planeación DNP. (29 de diciembre de 2010). *DNP*. Obtenido de

DNP: <http://www.cnp.gov.co/politicas-de-estado/ley-formalizacion-y-generacion%20de-empleo/Paginas/ley-de-formalizacion-y-generacion-de-empleo.aspx>

Dirven , B. B., Pérez, R., Cáceres, R. J., Tito, A. T., Gómez , R. K., & Ticona, A. (2018). *El desarrollo rural establecido en las áreas Vulnerables*. Lima: Colección Racso.

Kilo, E. (12 de febrero de 2019). *Las motos y su 'piratería' le siguen arrebatando usuarios a Metrolínea*. (V. Liberal, Ed.) *Vanguardia Liberal*, p. 10. Obtenido de

<https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/las-motos-y-su-pirateria-le-siguen-arrebatando-usuarios-a-metrolinea-XG484110>

Leguizamón, M. (2016). Empleo formal e informal en el sector turístico en Colombia. 181-182.

Obtenido de <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/tursoc/article/view/4625/5348>

Martínez, J. C., Rodríguez, W. G. y Arévalo, L.D. (2020). Estudio y análisis del transporte informal en la ciudad de Bucaramanga. Escuela ingeniería civil. Universidad Industrial de

Santander UIS. <http://cnd.ssi.org.co/adjuntos/201608/5155-ESTUDIO%20Y%20ANA%CC%81LISIS%20DEL%20TRANSPORTE%20INFORMAL%20EN%20LA%20CIUDAD%20DE%20BUCARAMANGA%20.pdf>

Mena, C. (2019). Riesgos del transporte informal en Colombia.

<https://repository.usc.edu.co/bitstream/handle/20.500.12421/3836/RIESGOS%20DEL%20TRANSPORTE.pdf?sequence=1>

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo MINCOMERCIO. (s.f.). *MINCOMERCIO*.

Obtenido de <https://www.mincit.gov.co/minindustria/estrategia-transversal/formalizacion-empresarial>

Montenegro, S. (Abril-junio de 2015). Efectos perniciosos de la informalidad. *Economía*

Colombiana(343), 15. Obtenido de

<https://www.contraloria.gov.co/documents/20181/471591/REC-343.pdf/29435303-478e-4106-bbb7-a6a75aea8067>

Organización Internacional del Trabajo OIT. (2013). *La economía informal y el trabajo decente:*

una guía de recursos sobre políticas, apoyando la. Ginebra: Pubvente@ilo.org. Obtenido

de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---

[emp_policy/documents/publication/wcms_229429.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_229429.pdf)

Pineda, J.L. (18 de junio de 2020). *Van 1.754 multas en Bucaramanga relacionadas con la*

'piratería'. (V. Liberal, Ed.) Vanguardia Liberal, p. 4. Obtenido de

<https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/van-1754-multas-en-bucaramanga-relacionadas-con-la-pirateria-AK2509736>

- Puentes Rueda, D. (31 de julio de 2020). En Bucaramanga y el área hay 128 mil desocupados. (V. Liberal, Ed.) *Vanguardia Liberal*, pág. 5. Obtenido de <https://www.vanguardia.com/economia/local/18-aumento-la-cifra-de-desocupados-en-bucaramanga-y-el-area-DI2695894>
- Red de Observatorios Regionales del Mercado de trabajo del Cesar Red Ormet. (2012). Estudio socioeconómico y análisis del perfil ocupacional de los mototaxistas en la ciudad de Valledupar. Valledupar: Nuevas Ediciones S.A - Linca Publicidad Ltda. Obtenido de <https://dokumen.tips/documents/estudio-de-perfiles-ocupacionales-para-el-mototaxismo.html>
- Salazar, J. M., & Chacaltana, J. (2018). *Políticas de Formalización en América Latina: Avances y Desafíos*. Lima: Publicaciones de la OIT. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_645159.pdf
- Santa Maria, M., & Rozo, S. (13 de marzo de 2008). *Informalidad empresarial en Colombia: Alternativas para impulsar la productividad, el empleo y los ingresos*. Obtenido de https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/800/WP_2008_No_40.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Santos, H. (12 de Noviembre de 2020). El transporte Infomal está desbordado: En Bucaramanga ya funcionan 92 "terminalitos". (V. Liberal, Ed.) *Vanguardia Liberal*, pág. 5. Obtenido de <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/el-transporte-informal-esta-desbordado-en-bucaramanga-ya-funcionan-92-terminalitos-CB3102657>

Santos, H. (12 de Noviembre de 2020). El transporte Infomal está desbordado: En Bucaramanga ya funcionan 92 "terminalitos". (V. Liberal, Ed.) *Vanguardia Liberal*, pág. 5. Obtenido de <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/el-transporte-informal-esta-desbordado-en-bucaramanga-ya-funcionan-92-terminalitos-CB3102657>.

Tovar, G. L. (1986). *El asentamiento y la segregación de los Blancos y Mestizos*. Bogotá: Cengage.

ANEXOS.

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS

DETERMINAR EL PERFIL SOCIOECONÓMICO Y OCUPACIONAL DE LOS
TRANSPORTADORES INFORMALES DE VEHÍCULOS DE LA CIUDAD DE
BUCARAMANGA 2022.

FECHA DE APLICACIÓN_____

HORA DE APLICACIÓN_____

Apreciado conductor:

Esta encuesta tiene el propósito de indagar sobre las características socioeconómicas y sociodemográficas de los transportadores informales en el Municipio de Bucaramanga 2022.

Las respuestas consignadas en este formulario se mantendrán bajo reserva estadística.

CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

1. Sexo.

Masculino____ Femenino____

2. Residencia del conductor.

Bucaramanga____ Girón____ Floridablanca____ Piedecuesta____ Rio negro____ Lebrija____

Barrancabermeja____ Otro____ Cuál? _____

3. ¿Sí cambio la Residencia, Por qué motivo la cambio?

Estudio___ Laborales___ Familiares___ Salud___ Orden Público___ Servicios Públicos
y Arriendo___ Otra___

4. Edad.

14 a 18___ 19 a 23___ 24 a 28___ 29 a 33___ 34 a 38___ 39 a 43___ 44 a 48___ 49 a
52___ 53 y más___

5. Estado Civil.

Soltero___ Casado___ Unión Libre___ Viudo___ Separado___

6. Número de hijos.

1___ 2___ 3___ 4___ 5___ Más de 5___

CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA.

7. Propiedad de la vivienda.

Propia___ Familiar___ Arrendada___ Otro___

8. Estrato Socioeconómico donde vive actualmente.

1___ 2___ 3___ 4___ 5___

9. Educación.

Primaria Incompleta___ Primaria Completa___ Secundaria Incompleta___ Secundaria Completa___ Pregrado Incompleto___ Pregrado Completo___ Posgrado Incompleto___ Posgrado Completo___

10. Actividad laboral antes de dedicarse al transporte informal.

Agropecuaria ___ Comercial___ Manufactura___ Servicios___ Construcción y obras civiles___ Mecánica de motocicletas___ Mecánica Automotriz___ Transporte urbano de pasajeros___ Servidor Público___ Estudio___ Turismo___ Electricista___ Administrador___ Mensajero___ Bombero___ Panadería___ Vigilante___ Docente___ Escolta___ Restaurante___ Farmacéutico___ Ventas___ Publicidad___ Pintor___ Servicio Militar___ Enfermero___ Artesanías___ Agente de Policía___

11. Propietario del vehículo.

Sí___ No___

12. Responsable de pago de vehículo.

Sí___ No___

13. Responsable de pago de vehículo, según entidad financiadora.

Concesionario___ Establecimiento de crédito___ Compra Venta___ Particulares___

14. Jornada de trabajo.

Diurna: Sí___ No___ Nocturna: Sí___ No___

15. Propiedad del vehículo, por jornadas de trabajo

Propietario: Día____ Noche____ Domingos y Festivos____

No propietario: Día____ Noche____ Domingos y Festivos____

16. Dedicación de trabajo diurno, por horas de actividad, según propiedad del vehículo .

Propietario: 1-5____ 6-10____ 11-15 horas____

No Propietario: 1-5____ 6-10____ 11-15 horas____

17. Dedicación de trabajo de domingos y feriados, por horas de actividad, según propiedad del vehículo.

Propietario: 1-5____ 6-10____ 11-15 horas____

No Propietario: 1-5____ 6-10____ 11-15 horas____

18. Ingresos brutos diarios por prestación del servicio.

Propietarios: Hasta \$ 10.000____ \$ 10.001- \$ 20.000____ \$ 20.001- \$ 30.000____

\$ 30.001- \$ 40.000____ \$ 40.001- \$ 50.000____ \$ 50.001- \$ 60.000____ Más de \$60.000____

No propietarios: Hasta \$ 10.000____ \$ 10.001- \$ 20.000____ \$ 20.001- \$ 30.000____

\$ 30.001-\$ 40.000____ \$ 40.001- \$ 50.000____ \$ 50.001- \$ 60.000____ Más de \$60.000____

19. Actividad que desearía realizar.

Agropecuaria____ Comercial____ Manufactura____ Servicios____ Construcción y obras

civiles____ Mecánica de motocicletas____ Mecánica Automotriz____ Transporte urbano de

pasajeros___ Servidor Público___ Estudio___ Turismo___ Electricista___ Administrador___
Mensajero___ Bombero___ Panadería___ Vigilante___ Docente___ Escolta___
Restaurante___ Farmacéutico___ Ventas___ Publicidad___ Pintor___ Servicio Militar___
Enfermero___ Policía___

20. Posición frente a la afirmación: SER TRANSPORTADOR INFORMAL ES UN BUEN TRABAJO.

Totalmente de acuerdo___ Indiferente___ Totalmente en desacuerdo___ De acuerdo___
En desacuerdo___

21. Posición frente a la afirmación: OTRAS PERSONAS ME ADMIRAN POR SER TRANSPORTADOR INFORMAL

Totalmente de acuerdo___ Indiferente___ Totalmente en desacuerdo___ De acuerdo___
En desacuerdo___

22. Posición frente a la afirmación: UN EMPLEO FIJO ES MEJOR QUE SER TRANSPORTADOR INFORMAL.

Totalmente de acuerdo___ Indiferente___ Totalmente en desacuerdo___ De acuerdo___
En desacuerdo___

23. Posición frente a la afirmación: QUIERO SEGUIR SIENDO TRANSPORTADOR INFORMAL DURANTE LOS PRÓXIMOS SEIS MESES O MÁS.

No propietarios: Totalmente de acuerdo___ Indiferente___ Totalmente en desacuerdo___
De acuerdo___ En desacuerdo___

Propietarios: Totalmente de acuerdo___ Indiferente___ Totalmente en desacuerdo___
De acuerdo___ En desacuerdo___

24. Razones del transporte informal según los transportadores informales.

Desempleo___ Valor pasaje___ Falta de Alternativas___ Acceso a los barrios___ Otro___

VARIABLES INSTITUCIONALES, MEDIDAS DE CONTROL Y CULTURA

CIUDADANA.

25. Motivos de multa.

Exceso de velocidad___ Falta de documentos___ Mal estacionado___
Transporte informal___ Otra___

ASPECTOS DE LA SALUD.

26. Según tipo de seguridad social en salud de afiliación.

Contributivo___ Subsidiado___ No tiene___ NR___

27. Motivo de visita al médico.

Enfermedad Renal ___ Enfermedad Cardiovascular___ Enfermedad Digestiva___
Enfermedad Respiratoria___ Enfermedad Dermatológica___ Enfermedad neural ___
Enfermedad del aparato reproductor ___ Enfermedad del colon___ Consulta odontológica ___
Consulta oftalmológica ___ Control general ___ Enfermedad auditiva ___ Dolores musculares
___ Enfermedad viral ___ Enfermedad del sistema linfático ___ Enfermedad del aparato
circulatorio ___ Enfermedad hepática ___

28. ¿Aporta a pensión?

Sí_____ No_____ Pensionado_____ NR_____

Fuente: "El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico", estudio realizado por la Corporación Universitaria del Caribe, CECAR – Observatorio Socioeconómico de la Sabana-, cofinanciado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo 2014. Caracterización de la prestación del servicio del transporte en motocicleta (Mototaxismo) en Colombia 2014.