

Propuesta de Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la Ciudad de Pasto

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO OIT
PASTO, FEBRERO DE 2016

Introducción

Dentro de la conceptualización de los pisos de protección social, la OIT ha considerado que es necesaria una “mayor coordinación de políticas en la búsqueda de una mayor eficiencia, un tema sumamente necesario en países de renta media como la mayor parte de los latinoamericanos y caribeños” (OIT, 2014), tal es el caso de Colombia. Bajo esta perspectiva, en relación con la recomendación 202 de la OIT sobre pisos de protección social se recuerda que:

“Al diseñar y poner en práctica los pisos de protección social nacionales, los Miembros deberían:

b) Promover la actividad económica productiva y el empleo formal considerando la adopción de políticas que incluyen la contratación pública, la concesión de créditos públicos, la inspección del trabajo, políticas del mercado de trabajo e incentivos fiscales y que fomentan la educación, la formación profesional, las competencias productivas y la empleabilidad, y

c) Asegurar la coordinación con otras políticas que fomentan el empleo formal, la generación de ingresos, la educación, la alfabetización, la formación profesional, las competencias y la empleabilidad, que reducen la precariedad, y que promueven el trabajo estable, la iniciativa empresarial y las empresas sostenibles en un marco de trabajo decente” (OIT, 2014) .

De forma complementaria, la recomendación referida ha establecido que al desarrollar estrategias nacionales para extender la seguridad social, los miembros deberán:

“14. Al formular y aplicar estrategias nacionales para extender las estrategias de seguridad social, los Miembros deberían: (...) d) complementar la seguridad social con políticas activas del mercado de trabajo, inclusive mediante formación profesional u otras medidas, según proceda;”(OIT, 2012).

Siendo la seguridad básica de ingresos de las personas en edad activa una de las garantías básicas que prevé la Recomendación 202 en la consecución del Piso de Protección social, y, de acuerdo al plan de trabajo trazado a inicios del presente año por el Viceministerio de Empleo y Pensiones, el programa busca desarrollar en coordinación con el Ministerio del Trabajo, unas líneas estratégicas de Reconversión laboral, dirigidas a promover las políticas activas del mercado de trabajo de acuerdo con el literal d) del artículo 14 de la recomendación 202 de la OIT.

La línea de la reconversión laboral surge entonces como alternativa de política para dar respuesta a la necesidad de una estrategia laboral que reubique a los trabajadores de los sectores informales o que se desarrollan al margen de la legalidad, con el fin de reinsertarlos a través de su calificación, capacitación y colocación en aquellos sectores que por sus niveles de productividad, permiten la generación de trabajos decentes, con marcos de seguridad social y garantía de seguridad económica. Su motivación radica en los índices de informalidad laboral que se presentan en el mercado laboral colombiano, situación que mantiene a la población con una calidad del empleo deficiente, en cuanto a ingresos, jornada laboral, y vinculación a la seguridad social.

Se busca con este desarrollo, realizar un piloto de reconversión laboral de la población mototaxista en la ciudad de Pasto, mediante el cual se de aplicación y validación de los insumos ofrecidos por las líneas estratégicas de Reconversión Laboral, también desarrolladas a partir de la cooperación técnica brindada por el Programa para la Promoción de un Piso de Protección Social en Colombia. Este piloto servirá como un ejercicio objeto de réplica en otras ciudades, y, como un programa del Ministerio del Trabajo que podrá ser alimentado y adecuado de acuerdo a las realidades propias de cada región del país que presente mototaxismo. De acuerdo a los propósitos del Proyecto en el cual se enmarca el presente estudio, el diseño que se pretende debe apoyarse en la iniciativa del Piso de Protección Social, focalizándose en los grupos tradicionalmente excluidos de cualquier cobertura de seguridad social y previendo una especial atención a la dimensión de género.

Bajo este contexto, a continuación se presenta los resultados de la consultoría Propuesta para Reconversión Laboral de la población mototaxista en la Ciudad de Pasto, la cual se estructura a partir del desarrollo de tres líneas fundamentales de trabajo. De un lado, una caracterización de la población mototaxista en la ciudad de Pasto mediante la revisión de los censos y estudios realizados, la percepción del desarrollo de la actividad desde el punto de vista de la población priorizada y la definición de sus perfiles ocupacionales a partir del análisis de las variables socio-económicas de interés para la reconversión laboral y una propuesta de enrutamiento para la población priorizada. El resultado final es el diseño la hoja de ruta de reconversión laboral para el acceso de la población respecto a los pisos de protección social y mejora de las ramas de la seguridad social y el plan de implementación del pilotaje en el municipio de Pasto. Lo anterior, bajo el marco de lo establecido por la Recomendación no. 202 de la OIT y el enfoque de la formalización y el Piso de Protección Social.

La ruta se establece como una propuesta que debe ser sometida a consideración y evaluada la viabilidad de su implementación, por parte de las instituciones involucradas y en especial por la Alcaldía Municipal de Pasto.

Equipo Consultor

Armando Miranda Vela
Economista Esp. En Proyectos de Desarrollo

Harvey Oliver Criollo
Sociólogo. Master en Desarrollo Local y Territorio

Contenido

	Pág.
1. CARACTERIZACION DEL MOTOTAXISMO EN EL MUNICIPIO DE PASTO	7
1.1 REFERENTES CONTEXTUALES	7
1.1.1 Aspectos generales	7
1.1.2 Aspectos demográficos	8
1.1.3 Condiciones socioeconómicas de la población	9
1.1.4 Estructura económica	10
1.1.5 Mercado Laboral	13
1.1.6 Características del Mercado Laboral en la ciudad de Pasto	15
1.2 EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE PASTO	17
1.3 CARACTERIZACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXI EN LACIUDAD DE PASTO	18
1.3.1 Restricciones y facilidades en la prestación del servicio	20
1.3.2 Razones por las cuales se ejerce la actividad y días trabajados a la semana	24
1.3.3 Ingresos derivados del desarrollo de la actividad	25
1.3.4 Permanencia en la actividad	26
1.3.5 Accidentalidad	27
1.4 CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA DEL SERVICIO DE MOTOTAXI EN LACIUDAD DE PASTO	29
1.4.1 Aspectos socioeconómicos de los usuarios del servicio	30
1.4.2 Características de la demanda del servicio	32
2. LA ACTIVIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS MOTOTAXISTAS	38
2.1 PERCEPCIÓN DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD Y RAZONES POR LAS CUALES EJERCEN LA ACTIVIDAD	38
2.2 VENTAJAS Y DESVENTAJAS OFRECE DESDE EL PUNTO DE VISTA LABORAL LA OCUPACIÓN COMO MOTOTAXISTAS	41
2.3 FRECUENCIA EN EL CAMBIO DE ACTIVIDAD Y BARRERAS DE ACCESO AL MERCADO LABORAL	45
2.4 NIVELES DE FORMACIÓN, COMPETENCIAS Y HABILIDADES DE LOS MOTOTAXISTAS EN CIUDAD DE PASTO	47
2.5 TIPOS DE TRABAJO QUE PUEDE DESEMPEÑAR LA POBLACIÓN VINCULADA AL MOTOTAXISMO	48
2.6 ASPIRACIONES LABORALES Y PROFESIONALES QUE POSEEN LOS MOTOTAXISTAS DE LA CIUDAD DE PASTO	49
2.7 FACTORES INFLUYEN O LIMITAN A LOS MOTOTAXISTAS PARA FORTALECER CAPACIDADES	50
2.8 ASOCIATIVIDAD Y APOYO GUBERNAMENTAL O INSTITUCIONAL	51
2.9 ESTRATEGIAS PARA LA VINCULACIÓN A UN PROGRAMA DE RECONVERSIÓN LABORAL	53
3. PERFILES OCUPACIONALES DE LA POBLACIÓN MOTOTAXISTA	55
3.1 VARIABLES SOCIOECONÓMICAS DE INTERÉS PARA LA RECONVERSIÓN LABORAL	55

	Pág.
3.1.1 Variables Demográficas	55
3.1.2 Variables Sociales	58
3.1.3 Variables de Educación	62
3.1.4 Experiencia Laboral	65
3.2 PERFILES OCUPACIONALES	69
4. CARACTERIZACIÓN DE LAS POSIBLES ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y PERFILES OCUPACIONALES PARA LA RECONVERSION LABORAL	70
4.1 ENTORNO LABORAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO	70
4.1.1 Principales ramas económicas y su aporte Producto Interno Bruto (PIB) del municipio de Pasto.	71
4.1.2 Caracterización Del Tejido Empresarial	72
4.1.3 Actividad económica y generación de empleo	73
4.2 LA DEMANDA DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE PASTO	75
4.3 LA OFERTA DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE PASTO	80
4.4 CRUCE DE LA OFERTA Y LA DEMANDA	82
4.5 OFERTA EDUCATIVA LOCAL EN RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES OCUPACIONALES DE LA POBLACIÓN	84
4.6 BRECHAS ENTRE LA OFERTA Y LA DEMANDA DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE PASTO	87
5. PROPUESTA DE RECONVERSIÓN LABORAL PARA LA POBLACIÓN MOTOTAXISTADE LA CIUDAD DE PASTO	90
5.1 ELEMENTOS PARA LA DEFINICIÓN DE LA RUTA DE RECONVERSION LABORAL	90
5.1.1 Trabajo Decente y La Política Pública	90
5.1.2 Los Pisos de Protección Social	93
5.1.3 Concepto de Reconversión Laboral	95
5.2 PROBLEMÁTICAS PARA LA OFERTA LABORAL Y OPORTUNIDADES DESDE LA DEMANDA LABORAL	96
5.3 RUTA DE RECONVERSIÓN LABORAL DE LA POBLACION MOTOTAXISTA DE LA CIUDAD DE PASTO	102
5.3.1 Condicionamientos de la Ruta de Reconversión Laboral	102
5.3.2 Alcances de la Ruta de Reconversión Laboral	103
5.3.3 La Ruta para La Reconversión Laboral	109

BLIBLIOGRAFIA

ANEXOS

1. CARACTERIZACION DEL MOTOTAXISMO EN EL MUNICIPIO DE PASTO

La caracterización del mototaxismo en el municipio de Pasto demanda la necesidad de enmarcarlo en el contexto general bajo el cual se da su surgimiento, permanencia y consolidación como medio de transporte de un importante sector de la población. En tal sentido, los referentes contextuales de su presencia se relacionan con el panorama social y económico prevaleciente.

Dos hechos importantes marcan la existencia del mototaxismo en el municipio de Pasto: las deficiencias en el sistema de transporte público y la débil estructura económica. Estas dos significativas causas de su surgimiento y permanencia determinan la necesidad de realizar un análisis con un enfoque de mercado para caracterizar su existencia. Es decir, desde el punto de vista de la oferta, asociada al contexto bajo el cual se da su surgimiento como medio de transporte; y, desde la demanda, mediante el análisis de las circunstancias bajo las cuales constituye un medio de transporte para un importante sector de la población.

En síntesis, el análisis desde el punto de vista de la oferta se relaciona con dos aspectos fundamentales: la capacidad de la economía local de absorber su población económicamente activa; y la eficiencia del sistema de transporte público prevaleciente.

1.1. REFERENTES CONTEXTUALES

1.1.1 Aspectos generales

El municipio de Pasto está situado en el sur occidente de Colombia, en medio de la Cordillera de los Andes. Hace parte de la subregión centro del departamento de Nariño, junto con los municipios de Chachagui, La Florida, Nariño, Tangua y Yacuanquer. La ciudad de San Juan de Pasto, también capital del Departamento de Nariño, está situada en el Valle de Atriz, al pie del volcán Galeras. El territorio municipal en total tiene 1.181 km² de superficie y el área urbana 26.4 km². La ciudad de San Juan de Pasto está situada a 1° de latitud norte, a 2.400 metros sobre el nivel del mar, posee un clima promedio de 14° centígrados y dista 795 kilómetros de la capital del país Santafé de Bogotá.

El municipio de Pasto es el epicentro social, económico y administrativo del Departamento de Nariño; desde el punto de vista geográfico, el área urbana se divide en 12 comunas con 414 barrios; y el área rural se integra en 17 corregimientos (Catambuco, El Encano, Buesaquillo, Mocondino, San Fernando, La Laguna, Genoy, La Caldera, Jongovito, Morasurco, Mapachico, Obonuco, Cabrera, Jamondino, Gualmatán, El Socorro y Santa Bárbara).

1.1.2 Aspectos demográficos

La población del municipio de Pasto para el año 2015 se estima en 439.993 habitantes, representando el 25.2 % del total departamental. La ciudad, con 365.651 habitantes, concentra el 83.1 % de la población y el resto, con 74.342 habitantes, representan el 16.9 % restante.

La distribución de la población por sexo muestra un ligero desequilibrio siendo mayor la población femenina. Los hombres representan el 48.7% del total y la mujeres el 51.7% restante. El índice de masculinidad alcanza 0.93.

Cuadro 1. Composición de la población del Municipio de Pasto. 2015

Detalle	2005	2015	Porcentaje
Población total	382.618	439.993	100%
Cabecera	312.377	365.651	83,10%
Resto	70.241	74.342	16,90%
Hombres	182.708	212.382	48,27%
Mujeres	199.910	227.611	51,73%

Fuente: DANE. Censo 2005 y Proyecciones de población 2015.

El análisis de los tres grandes grupos de edad permite apreciar que los menores de 15 años representan el 22.7 % del total; el rango entre 15 y 65 años, el 69.6 %; y los mayores a 65 años el restante 7.6%. La razón de dependencia sobre la población considerada en edad productiva (entre 15 y 65 años) es del 43.6 %.

En relación a la composición de la población total por rangos de edad y sexo, expresada en grupos quinquenales, muestra que la distribución porcentual de la población viene evolucionando hacia la conformación de una pirámide regresiva, donde la base es más pequeña que los escalones siguientes, siendo ello el reflejo de un descenso de la natalidad en los últimos años. Esta situación es consecuente con los cambio observado durante las últimas cuatro décadas en el país, donde se ha experimentado un rápido y sostenido descenso de la fecundidad, lo que ha implicado su paso acelerado por las etapas de la transición demográfica, de la etapa de plena transición en que se ubicaba en las décadas del 80 y 90 del siglo pasado, a la de transición avanzada en que se ubica actualmente, con una transformación sustancial de la estructura por edad de su población. En particular

se ha presentado un fuerte crecimiento relativo de la población potencialmente activa frente a los potencialmente inactivos (menores, jóvenes y adultos mayores), fenómeno que determina un descenso sin precedentes en las relaciones de dependencia demográfica, hasta alcanzar sus mínimos históricos.¹

Esta etapa de cambio demográfico por la que atraviesa el país se configura un periodo denominado de oportunidad demográfica o "bono demográfico", durante el cual se presentan condiciones excepcionalmente favorables para el aumento del ahorro y la inversión y, por lo tanto, para el crecimiento de la economía y la reducción de la pobreza.²

1.1.3 Condiciones socioeconómicas de la población.

Una referencia acerca de las condiciones socioeconómicas de la población se puede inferir con el análisis de la magnitud de la pobreza. Para ello se recurre a los métodos de Necesidades Básicas Insatisfechas actualizado a 2011 con base en los datos censales del año 2005 y los indicadores de pobreza monetaria estimados a 2014.

En el año 2011, la población en situación de pobreza por NBI³ en el municipio de Pasto alcanzó el 16,2%, con notables diferencias en el área urbana y el área rural; en la primera el índice se sitúa en el 11,1%; y en la segunda, en 38,5%, dichas proporciones son inferiores a los promedios departamental y nacional.⁴

Con relación a los niveles de miseria, el municipio de Pasto registra igualmente un índice notablemente inferior a los promedios departamental y nacional, afecta al 3,6% de la población; en el área urbana tan solo se sitúa en el 1,3% y para el área rural en 13,5%.

Con relación a la pobreza monetaria, la ciudad de Pasto durante los últimos cinco años presenta una evolución favorable en cuanto a su reducción. La pobreza medida por ingresos entre los años 2010 y 2014 pasó de 43,2% a 26,9%; es decir, una reducción de 16,3 puntos porcentuales, que significan una disminución, en el número de pobres del 37,7% para el período en mención. Considerando las proyecciones de población del DANE, en términos absolutos, el número de

¹ MARTINEZ GOMEZ Ciro. Descenso de la fecundidad, bono demográfico y crecimiento económico en Colombia. 1990-2010. ISBN: 978-958-8164-34-2 (Internet)

² *Ibíd.*

³ El método de Necesidades Básicas Insatisfechas expresa la capacidad de generar ingresos por parte de los hogares, para satisfacer necesidades básicas fácilmente observables y que a su vez son signos de pobreza. Los NBI son cinco indicadores simples aplicados a los hogares o grupos que habitan en una misma vivienda, ellos son: hogares en viviendas inadecuadas, hogares en viviendas sin servicios básicos, hogares con hacinamiento crítico, hogares con alta dependencia económica y hogares con ausentismo escolar. Se considera que un hogar se encuentra en situación de pobreza cuando al menos uno de estos indicadores se halla presente y en situación de miseria cuando existe más de un indicador.

⁴ Fuente: DANE. Necesidades Básicas Insatisfechas actualizado a 2011 con base en los datos censales del año 2005

personas en condición de pobreza paso de 146.229 en el año 2010 a 96.905 en el año 2014, superando dicha condición 49.324 personas.

Cuadro 2. Dimensión de la pobreza monetaria en la ciudad de Pasto. 2010 -2014

Año	Pasto			Nariño			Colombia		
	Pobreza (%)	Pobreza Extrema (%)	Coeficiente de Gini	Pobreza (%)	Pobreza Extrema (%)	Coeficiente de Gini	Pobreza (%)	Pobreza Extrema (%)	Coeficiente de Gini
2010	43.2	11.7	0.523	56,4	18,6	0,496	37,2	12,3	0,560
2011	40.6	8.8	0.522	50,6	16,3	0,501	34,1	10,6	0,548
2012	36.8	8.0	0.502	50,8	17,2	0,502	32,7	10,4	0,539
2013	30.5	4.4	0.511	47.6	15.0	0.520	30.6	9.1	0.539
2014	26.9	4.1	0.497	42.9	11.3	0.496	28.5	8.1	0.538

Fuente: DANE.

En cuanto a la población en situación de pobreza extrema, los logros también han sido significativos, pasando del 11.7% en el año 2010 al 4.1% en el año 2014.

Si bien estos resultados son favorables y han significado ubicar la pobreza para la ciudad por debajo del promedio nacional, no dejan de ser alarmantes puesto que una proporción importante de la población mantiene aún esta condición.

Con relación a la distribución del ingreso, el coeficiente de Gini (en donde 0 es igualdad total y 1, desigualdad absoluta), para la ciudad de Pasto, refleja una desigualdad leve inferior con relación al nivel departamental y nacional, situándose en 0.497 para el año 2014. No obstante, se destaca su evolución favorable entre 2010 y 2015, con una reducción de 0,026 puntos.

1.1.4 Estructura económica

Los datos más recientes de la medición del PIB para el municipio de Pasto, corresponden a la medición efectuada en el estudio “Cuentas Económicas del Municipio de Pasto 2005 – 2010”⁵. De acuerdo a la composición sectorial en la conformación del PIB para el año 2010, el sector primario posee una participación del 2.85%, el sector secundario del 27.59% y el sector terciario, del 69,76 %.⁶ El

⁵ UNIVERSIDAD DE NARIÑO. FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS. CENTRO DE ESTUDIOS DE DESARROLLO REGIONAL Y EMPRESARIAL CEDRE. Cuentas Económicas del Municipio de Pasto, 2005 – 2010p. Pasto junio de 2012.

⁶ Los subsectores que componen cada sector económico son los siguientes: 1. Sector primario: agricultura, ganadería, silvicultura, pesca y minería; 2. Sector secundario: Industria manufacturera, electricidad y agua y construcción; y 3. Sector terciario: comercio y servicios, hoteles y restaurantes, transporte y almacenamiento, servicios de correo y comunicaciones, intermediación financiera, servicios inmobiliarios y alquiler de vivienda, servicios a las empresas, administración pública y otros servicios a las comunidad, educación, servicios sociales en salud, servicios de asociaciones y esparcimiento y otros servicios, alcantarillado y saneamiento, servicios domésticos.

sector primario es el sector menos representativo a nivel productivo y presenta una tendencia a disminuir su participación en el conjunto de la economía local. Ello obedece a la importancia de actividades relacionadas con el sector terciario en el área urbana y al fortalecimiento de las actividades productivas del sector secundario, el cual ha venido aumentando su participación.

En cuanto a los subsectores, los que mayor aporte registraron al PIB municipal en el año 2010 son: Comercio y servicios de reparación de automotores, 19,4%; administración pública y otros servicios para la comunidad, 14.5%; servicios mobiliarios y alquiler de vivienda, 14.2%; industrias manufactureras, 10.0%; Hoteles y restaurantes, 5.7%; construcción, 4,9%; y transporte y almacenamiento, 4.7%. En conjunto estas actividad aportan el 73.4% del total.

El Producto Interno Bruto (PIB), del municipio de Pasto y del Departamento de Nariño, son poco significativos en el ámbito nacional, siendo consecuencia del apreciable rezago que tiene la economía regional en cuanto a la generación de valor agregado frente al contexto nacional. De acuerdo a las estadísticas más recientes del DANE, para el año 2013, la participación del departamento de Nariño en el PIB nacional únicamente alcanza el 1.51% y el PIB percapita a precios corrientes se estimó en \$ 6.312.794, cifra que comparada con el promedio nacional de \$ 15.073.018, significa el 41.9% y que da cuenta de la brecha existente con respecto al desarrollo de la economía Nacional.⁷

Tanto la economía local como departamental, se orienta en mayor medida al abastecimiento del mercado regional con una baja inserción en el mercado nacional y extranjero. El abastecimiento al mercado nacional se presenta de manera extraordinaria, se da prioritariamente en las actividades agropecuarias con una baja incorporación de valor agregado. Las estadísticas referentes a la participación de las exportaciones del departamento confirman lo anotado; para el año 2014 las exportaciones del departamento de Nariño, sin incluir petróleo y derivados, alcanzaron a precios FOB, 70,7 millones de dólares, que representan una insignificante participación del 0,27% del total de las exportaciones nacionales estimadas en 25.868 millones de dólares. Ello a pesar que la variación con relación al año 2013 de las exportaciones del departamento significaron un crecimiento altamente representativo del 39.3%.⁸

La estructura de la economía local descrita anteriormente se complementa con la información de las estadísticas de la Cámara de Comercio de Pasto. A junio de 2014, se registra un total de 11.282 comerciantes en el municipio de Pasto. En cuanto a la distribución por sectores de la economía, la participación de las empresas inscritas en el sector primario, corresponde tan solo al 0.75%; las del sector

⁷ Fuente: DANE. Cuentas Nacionales 2000-2013p - Cuentas Departamentales 2000-2013P.

⁸ Fuente: DANE. BANCO DE LA REPUBLICA. Boletín Económico Regional IV trimestre 2014. Suroccidente Valle del Cauca, Nariño, Cuca, Putumayo. P. 16. Marzo de 2015.

secundario corresponden al 12.76 % y aquellas del sector terciario al 86.49%. Esto ratifica la alta participación del sector servicios en la economía local.

Cuadro 3. Municipio de Pasto. Número de comerciantes según subsector económico y tamaño. Base de comerciantes a Junio de 2014.

Subsector	Total		Micro		Pequeña		Mediana		Grande	
	No	%	No	%	No	%	No	%	No	%
(A) Agricultura, Ganadería, Caza, Silvicultura y Pesca	69	0,6%	61	0,6%	5	2,6%	3	6,8%	0	0,0%
(B) Explotación de Minas y Canteras	16	0,1%	14	0,1%	2	1,0%	0	0,0%	0	0,0%
(C) Industria Manufacturera	1089	9,7%	1071	9,7%	13	6,8%	5	11,4%	0	0,0%
(D) Suministro de Electricidad, Gas, vapor y aire acondicionado	18	0,2%	15	0,1%	0	0,0%	0	0,0%	3	20,0%
(E) Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
(F) Construcción	29	0,3%	28	0,3%	0	0,0%	0	0,0%	1	6,7%
(G) Comercio y Reparación de Vehículos		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%
(H) Transporte y Almacenamiento	303	2,7%	279	2,5%	14	7,3%	9	20,5%	1	6,7%
(I) Alojamiento y servicios de comida	5861	52,0%	5765	52,3%	83	43,2%	11	25,0%	2	13,3%
(J) Información y comunicaciones	300	2,7%	284	2,6%	12	6,3%	4	9,1%	0	0,0%
(K) Actividades financieras y de seguros	1172	10,4%	1158	10,5%	11	5,7%	2	4,5%	1	6,7%
(L) Actividades Inmobiliarias y de Alquiler	335	3,0%	327	3,0%	6	3,1%	2	4,5%	0	0,0%
(M) Actividades profesionales, científicas y técnicas	137	1,2%	135	1,2%	2	1,0%	0	0,0%	0	0,0%
(N) Actividades de servicios administrativos y de apoyo	71	0,6%	71	0,6%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
(O) Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria	429	3,8%	420	3,8%	7	3,6%	2	4,5%	0	0,0%
(P) Educación	371	3,3%	360	3,3%	6	3,1%	1	2,3%	4	26,7%
(Q) Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social	5	0,0%	4	0,0%	0	0,0%	1	2,3%	0	0,0%
(R) Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación	142	1,3%	137	1,2%	5	2,6%	0	0,0%	0	0,0%
(S) Otras actividades de servicios	269	2,4%	242	2,2%	20	10,4%	4	9,1%	3	20,0%
(T) Actividades de los hogares en calidad de empleadores	170	1,5%	167	1,5%	3	1,6%	0	0,0%	0	0,0%
Total	495	4,4%	492	4,5%	3	1,6%	0	0,0%	0	0,0%

Fuente: Cámara de Comercio de Pasto. Boletín Estadístico Primer semestre de 2014.

El análisis del Registro Público de acuerdo al tamaño de la unidad económica, indica que el 97.8% del número de comerciantes inscritos, poseen unidades económicas clasificadas como microempresas, las cuales por su naturaleza, en su mayoría desarrollan actividades con baja capacidad de acumulación y una alta

presencia de informalidad. La pequeña empresa participa con el 1.7%; la mediana empresa con el 0.39%; y la gran empresa con el 0.13%.¹⁰

A manera de resumen se puede afirmar que la económica local posee una débil estructura económica, expresada en la alta presencia de actividades económicas terciarias con baja generación de valor agregado; se orienta en mayor medida al abastecimiento del mercado regional; mantiene bajos niveles de inserción a los mercados nacionales y extranjero; y posee una baja capacidad de generación de oportunidades de trabajo decente y productivo.

1.1.5 Mercado Laboral

La información contenida en la Gran Encuesta Integrada de Hogares, realizada periódicamente por el DANE, proporciona un perfil acerca de la evolución, situación actual, tamaño y estructura del mercado laboral. El comportamiento para el primer semestre del año 2015 y la evolución de estos indicadores para la ciudad de Pasto se resumen a continuación.¹¹

La Población en edad de trabajar a junio de 2015 alcanzó para la ciudad de Pasto 299.973 personas, representando el 82.3 % de la población total. El comportamiento durante el periodo 2010 – 2015 presenta una tasa de crecimiento del 1.97%, superior a la estimada en el crecimiento de la población del 1.48%.

La población económicamente activa asciende a 201.172 personas, con un crecimiento promedio anual del 2.12% para el periodo en cuestión. Este crecimiento es superior al de la población total y al de la población en edad de trabajar, lo cual significa que se ha ejercido una mayor presión en la demanda de empleo de la población. A junio de 2015 la proporción sobre la población total o tasa bruta de participación es del 55.2% % y sobre la población en edad de trabajar o tasa global de participación es del 67.1 %. Esta tasa durante los últimos cinco años, si bien muestra un aumento moderado, mantiene niveles superiores al promedio nacional (64,8% a junio de 2015).

Sin entrar a evaluar su calidad, los niveles de ocupación de alguna manera reflejan la capacidad de la economía local en la generación de empleo. En tal sentido

10 En Colombia los parámetros vigentes para clasificar las empresas por su tamaño se establecen en el artículo 2º de la Ley 590 de 2000, modificado por el artículo 2º de la Ley 905 de 2004. Disposición que exige el cumplimiento de las dos condiciones de cada uno de los tipos de empresa: Microempresa, a) Planta de personal no superior a los diez (10) trabajadores y b) Activos totales excluida la vivienda por valor inferior a quinientos (500) salarios mínimos mensuales legales vigentes; Pequeña empresa: a) Planta de personal entre once (11) y cincuenta (50) trabajadores y b) Activos totales por valor entre quinientos uno (501) y menos de cinco mil (5.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes; Mediana empresa: a) Planta de personal entre cincuenta y uno (51) y doscientos (200) trabajadores y b) Activos totales por valor entre cinco mil uno (5.001) a treinta mil (30.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

¹¹Fuente: DANE. Anexos y boletines de prensa Boletín de Prensa Gran Encuesta Integrada de Hogares.

merece destacarse el comportamiento favorable durante los últimos años. Para el periodo 2010 – junio de 2015 el número de ocupados presenta un crecimiento promedio anual del 3.44%, tasa superior al crecimiento de la población económicamente activa y que ha permitido una evolución favorable de la tasa de ocupación¹², pasando de 55.9% en el año 2010 a 60.1% en el primer semestre de 2015.

Este comportamiento favorable en los niveles de ocupación ha conllevado un notable mejoramiento de las tasas de desempleo observadas en los últimos años. Merece recordar que la ciudad de Pasto venía manteniendo históricamente las tasas más altas del país, especialmente la década anterior, donde el nivel más alto se observó en el trimestre móvil abril - junio de 2001, alcanzando una tasa de desempleo del 22,2%.

Para el período analizado la tasa de desempleo pasó de un promedio del 16.0% en el año 2010 al 10,4 % al primer semestre de 2015. Esta favorabilidad en la evolución ha significado incluso que se alcance niveles de desempleo de un dígito en algunos trimestres móviles del último año corrido, alcanzando su nivel más bajo en el trimestre móvil agosto – octubre de 2104 con el 8,2%.

Cuadro 4. Ciudad de Pasto. Estadísticas del Mercado Laboral. Porcentajes.
2010 - ene-junio de 2015

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
% población en edad de trabajar	80,4	80,8	81,3	81,7	82,1	82,3
TGP	66,6	66,7	67,2	68,0	68,4	67,1
TO	55,9	57,7	58,9	60,7	61,3	60,1
TD	16,0	13,5	12,3	10,7	10,4	10,4
T.D. Abierto	15,3	12,8	11,5	10,3	10,0	9,9
T.D. Oculto	0,7	0,7	0,7	0,5	0,5	0,5
Tasa de subempleo subjetivo	39,1	38,4	42,3	41,8	41,4	41,7
Insuficiencia de horas	13,8	12,9	14,9	14,8	14,0	14,6
Empleo inadecuado por competencias	15,4	19,3	20,7	20,2	19,2	20,6
Empleo inadecuado por ingresos	33,4	33,3	36,6	35,1	35,3	35,4
Tasa de subempleo objetivo	20,1	17,2	17,1	17,0	17,2	19,9
Insuficiencia de horas	7,8	6,8	6,6	6,3	6,1	7,6
Empleo inadecuado por competencias	7,7	7,7	8,1	8,2	7,8	10,5
Empleo inadecuado por ingresos	16,4	14,3	14,2	13,9	14,3	16,7

Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares

Uno de los aspectos más relevantes en los indicadores del mercado laboral concierne a las tasas de subempleo, puesto que de alguna manera expresan la insatisfacción laboral por parte de los ocupados y tienen alta correlación con la informalidad laboral. A pesar de la evolución favorable en los niveles de ocupación y desempleo, las tasas de subempleo subjetivo y objetivo no presentan

¹² La Tasa de Ocupación mide la proporción de la población ocupada sobre la población en edad de trabajar.

esa misma tendencia,¹⁴ por el contrario, tienden a mantenerse e incluso a alcanzar niveles superiores a los registrados en el pasado.

La Tasa de Subempleo Subjetivo referida al simple deseo manifestado por el trabajador de mejorar sus ingresos, el número de horas trabajadas o tener una labor más apropiada a sus competencias personales, para el año 2010 alcanzó 39,1%, en tanto que el primer semestre del año 2015 se ubicó en 41.7%. Históricamente la mayor insatisfacción en el empleo corresponde a las personas pretenden mejorar sus ingresos limitados, para el primer semestre 2015 el subempleo subjetivo por ingresos se ubicó en 35.4%. El subempleo subjetivo por competencias durante el periodo analizado ha venido agravándose, para el año 2010 se situó en 15.4% y en el primer semestre de 2015 alcanzó el 20.6%. El subempleo por insuficiencia en horas relativamente se ha mantenido en niveles similares, para el primer semestre de 2015 se ubica en 14.6%.

La Tasa de Subempleo Objetivo que refleja el deseo de mejorar la situación laboral del trabajador, pero además la realización en el último mes de diligencias para materializar su aspiración y disposición de efectuar el cambio, se ubica en 19,9%. El empleo subjetivo por ingresos es de 16.7%; por competencias el 10,5% y por insuficiencia en horas del 7,6%.

1.1.6 Características del Mercado Laboral en la ciudad de Pasto

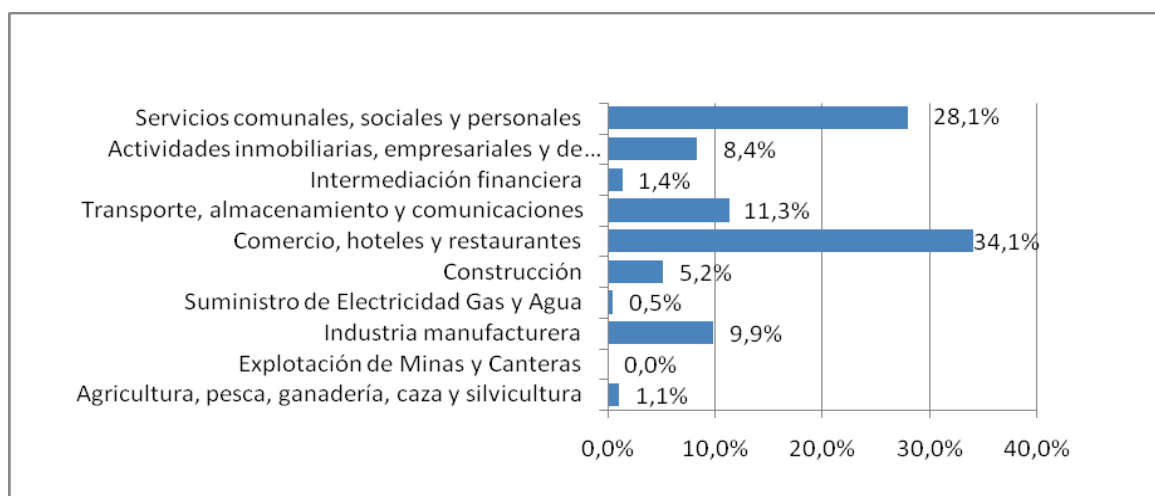
El análisis de los datos de ocupación laboral confirma la alta presencia del sector terciario en la generación de empleo en la ciudad. La participación de los sectores económicos para el primer semestre de 2015 muestra que del total de ocupados, el 83.3% están vinculados a actividades económicas de este sector. Por su parte el sector secundario aporta el 15.6% de los empleos y el sector primario el 1.1%.

Con relación a las ramas de actividad el mayor número de ocupados corresponde a comercio, hoteles y restaurantes con el 34.1%, seguido por Servicios, Comunales, Sociales y personales, con el 28,1%; Transporte, almacenamiento y comunicaciones, con el 11,3%; industria manufacturera, con el 9.9%; actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler con el 8.4%; y construcción, con el 5,2%. Esta estructura en la participación del empleo para el periodo en consideración no refleja cambios significativos en su composición.

Las ramas de actividad con menor participación en la generación de empleo son: Suministro de electricidad, gas y agua con el 0.5%; Agricultura, pesca, ganadería, caza y silvicultura, con el 1.1%; e intermediación financiera con el 1.4%.

¹⁴ Es preciso aclarar que las tasas empleo subjetivo y objetivo se miden como proporción con respecto a la Población Económicamente Activa y no con relación al número de ocupados como puede suponerse.

Figura 1. Pasto área urbana. Población ocupada según sector económico. Primer semestre de 2105.



Fuente: DANE. Gran Encuesta integrada de Hogares. Cálculos del estudio.

La distribución por posición ocupacional, muestra que la mayor participación está dada por los trabajadores por cuenta propia que representan el 46.2%, en su orden le siguen los empleados por particulares con el 35%; los empleados del gobierno, 7.2%; los empleados domésticos, 4.2%; los trabajadores familiares sin remuneración, 3.5%; y los patrones o empleadores 3.4%. Esta composición refleja los altos niveles de informalidad en el mercado laboral de la ciudad y de alguna manera opacan la evolución favorable los niveles de ocupación observados durante los últimos años.

Cuadro 5. Ciudad de Pasto. Población ocupada según posición ocupacional 2010-2015

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ocupados Pasto	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Obrero, empleado particular	36,3%	37,3%	37,7%	37,4%	35,9%	35,0%
Obrero, empleado del gobierno	5,8%	6,3%	5,8%	6,2%	6,5%	7,2%
Empleado doméstico	5,2%	4,9%	5,4%	4,9%	4,3%	4,1%
Cuenta propia	43,5%	41,5%	41,1%	42,4%	45,2%	46,2%
Patrón o empleador	5,2%	5,4%	4,8%	4,7%	3,6%	3,4%
Trabajador familiar sin remuneración	3,5%	4,0%	4,2%	3,6%	3,7%	3,5%
Trabajador sin remuneración en otras empresas	0,3%	0,2%	0,6%	0,5%	0,6%	0,4%
Jornalero o Peón	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Otro	0,1%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%

Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares

A partir del año 2007, el DANE con base en la Gran Encuesta integrada de hogares, viene presentado reportes de manera desagregada para 13 ciudades del país la informalidad laboral en Colombia.¹⁵ Para el periodo de análisis los resultados muestran una evolución favorable con respecto a la tasa de informalidad laboral en Pasto, pasando del 65.5% en el años 2010 al 59.4% al primer semestre del año 2015. No obstante tales resultados no son de ninguna manera satisfactorios, por el contrario, expresan las deficiencias de la economía local en términos de asimilar de manera adecuada su fuerza laboral. El análisis de los resultados también muestra la brecha existente con respecto al nivel nacional, puesto que la tasa de informalidad se ubica históricamente por encima de la medición para las 13 ciudades.

Cuadro 6. Ciudad de Pasto. Población ocupada según posición ocupacional 2010-2015

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ocupados	152,161	160,382	167,346	175,878	181,114	180,165
Formales	52,434	56,916	61,747	69,290	71,783	73,216
Formalidad Laboral %	34,5	35,5	36,9	39,4	39,6	40,6
Informales	99,728	103,467	105,599	106,588	109,331	106,948
Informalidad Laboral %	65,5	64,5	63,1	60,6	60,4	59,4
Informalidad Laboral 13 ciudades y áreas metropolitanas	51,6	51,1	51,1	49,4	48,4	48,4

Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares

A manera de resumen, a partir del análisis de contexto se puede afirmar que la economía regional y local no ha permitido asimilar de una manera adecuada la creciente demanda laboral del municipio de Pasto. La generación de empleo no se presenta bajo condiciones de formalidad para que la población pueda tener una fuente de ingreso digna. Si bien el desempleo y formalidad laboral reflejan una evolución favorable durante los últimos años, las variables que caracterizan el mercado laboral se mantienen en niveles preocupantes, en especial al subempleo y la misma informalidad laboral que se mantiene cercana al 60%.

1.2 EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE PASTO

Desde el punto de vista de la oferta y con el fin de precisar las causas del uso del mototaxismo en la ciudad de Pasto, es preciso realizar algunas consideraciones acerca de las condiciones del sistema público de transporte existente.

¹⁵ Para el DANE, las características que permiten precisar la definición de empleo informal son: 1. Los empleados particulares y los obreros que laboran en establecimientos, negocios o empresas que ocupen hasta cinco personas en todas sus agencias y sucursales, incluyendo al patrono y/o socio; 2. Los trabajadores familiares sin remuneración; 3. Los trabajadores sin remuneración en empresas o negocios de otros hogares; 4. Los empleados domésticos; 11 5. Los jornaleros o peones; 6. Los trabajadores por cuenta propia que laboran en establecimientos hasta cinco personas, excepto los independientes profesionales; 7. Los patrones o empleadores en empresas de cinco trabajadores o menos; 8. Se excluyen los obreros o empleados del gobierno.

De acuerdo a la información contenida en el Plan de Ordenamiento Territorial, el sistema de transporte público en la ciudad de Pasto se encuentra en una etapa de transformación desde el año 2008 como parte del plan de movilidad que viene ejecutando la organización descentralizada del orden Municipal AVANTE. Con relación al Sistema Estratégico de Transporte Público-SETP, se propone cambiar las condiciones actuales de ineficiencia, caracterizadas por la operación bajo condiciones de sobreoferta, generando mayor congestión, desgaste de la infraestructura vial, accidentalidad y contaminación.¹⁶

Actualmente, el transporte público de pasajeros opera con 24 rutas, 8 estratégicas y 16 complementarias, con una longitud de recorrido de 499 km, utilizando 503 buses. El índice de Pasajero Kilometro (IPK) es de 1.24 llegando a mínimos históricos, considerando que un IPK medianamente aceptable debe aproximarse a 3.¹⁷

En el documento se manifiesta que otro aspecto que hace evidente el modelo no sostenible e ineficiente, es la sobre carga en ciertas vías de la ciudad que tienen hasta 14 rutas, contrastando con algunos sectores de la ciudad en que la red de cobertura de transporte público es distante y presenta bajas frecuencias.¹⁸ Situación que además se deriva en la demora en los tiempos de viaje especialmente por la congestión que se genera en el centro de la ciudad.

Este panorama actual debe considerarse como un elemento que desestimula la demanda del servicio y su desplazamiento a medios de transporte alternativos como el mototaxi. No obstante, es preciso señalar que el Plan de Movilidad aun se sigue ejecutando y durante el último tiempo la ejecución de las obras de infraestructura contempladas ha afectado seriamente la movilidad, especialmente en el centro de la ciudad.

Con la expedición del decreto 0562 de 2015, la administración municipal viene acelerando la implementación del nuevo Sistema Estratégico Transporte Público para la ciudad.

1.3 CARACTERIZACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXI EN LA CIUDAD DE PASTO

El mototaxismo surge en el Municipio de Pasto como un fenómeno multicausal. Es una alternativa de generación de ingresos, principalmente de las personas de escasos recursos económicos clasificadas en los estratos 1 y 2 y en general para el conjunto de personas en edad de trabajar con escasas posibilidades de acceso al mercado laboral. No obstante, dicho universo se amplía con personas que ven en

¹⁶ ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Ordenamiento Territorial 2014-2027. Pasto Territorio Con-Sentido. Documento Técnico Soporte. Pasto 2015. Pág. 54.

¹⁷ Ibid. Pág. 54

¹⁸ Ibid. Pág. 54

la actividad una forma de aumentar o complementar sus ingresos, pues existen personas pensionadas o que se ocupan en otras actividades que en las horas pico salen hacer mototaxi.

La actividad del mototaxismo en la ciudad de Pasto surge a principios de la década de los años 2000; no obstante, existe coincidencia en los testimonios, de que es con la caída de las captadoras ilegales (pirámides) en el año 2008,¹⁹ donde esta actividad se incrementa de manera considerable como resultado de la crisis económica que generó este hecho.²⁰

En sus orígenes, los primeros sectores donde empieza a proliferar el servicio de mototaxi, son los barrios de la Esmeralda y Corazón de Jesús; rápidamente se amplía a sectores como el terminal de transporte y los demás barrios del sur oriente de la ciudad. En la actualidad existen “bahías” o “pistas” en la mayoría de barrios y lugares estratégicos, dándole un carácter generalizado al uso del servicio.

La sensibilidad de la economía municipal, no es ajena a los fenómenos sociales presentes en el departamento de Nariño. La capital del departamento, pasó a ser la ciudad con mayor concentración de víctimas de desplazamiento en Nariño y el suroccidente colombiano. El acumulado entre 1997 y 2009 supera las 33.000 personas, para dicho momento, cifra algo menor del 1% del total de víctimas del país, pero cercana al 9% de la población de la ciudad. De éste modo, Pasto pasa a ser ciudad receptora de población desplazada que entra a presionar el mercado laboral en búsqueda la sobrevivencia.

Con el fin de buscar los ingresos del día a día, poder sobrevivir y suplir necesidades familiares más inmediatas, la inserción laboral en la ciudad se convierte en una de las tareas más complejas, pero también más urgentes. En materia de acceso al mercado de trabajo, los hogares en situación de vulnerabilidad, incluida la población en situación de desplazamiento, presentan características homogéneas: una alta proporción de los jefes de hogar trabajan como independientes vinculados a la economía informal en áreas específicas (oficios domésticos, ventas ambulantes, mototaxismo, etc.)²¹; presentan escaso capital

¹⁹ Las personas que invirtieron en Pasto, incluso llegaron a vender hasta sus casas, ni que decir de sus negocios o medios de trabajo como lo es un taxi, donde se encontraban ofertas hasta por debajo de la mitad de su valor comercial, incluido los cupos. Los campesinos dejaron de cultivar sus tierras, vendido su ganado; los pequeños empresarios cerraron sus negocios y las empleadas domésticas prefirieron, invertir sus escasos recursos o su liquidación en estas pirámides antes de continuar trabajando. El sector financiero le prestaba a sus clientes, supuestos créditos de consumo a sabiendas que el destino final era la inversión en pirámides.

²⁰ En año 2009, el incremento en la desocupación en Pasto, fue cercana al 17%. La tasa de ocupación 54,2%, la tasa de subempleo 51,4%; en este mismo período se reporta que el 68% de los ocupados, estuvieron catalogados en condición de informalidad.

²¹ La OIT, define al sector informal como la suma de trabajadores no profesionales que trabajan por cuenta propia, empleados domésticos, trabajadores no remunerados y trabajadores en empresas de hasta cinco empleados (y en ciertos casos, según el país, de hasta diez empleados). En Colombia, el DANE considera como trabajadores del sector informal a los ocupados con las siguientes características: i) los empleados del servicio doméstico y los trabajadores familiares sin remuneración; ii) los trabajadores por cuenta propia, excepto los independientes

educativo; una alta dependencia económica; e ingresos inferiores al salario mínimo mensual legal vigente. Igualmente, se destaca que personas jóvenes con estudios técnicos, tecnológicos y universitarios, debido a las dificultades en la consecución de empleo, también se vinculan a actividades informales, siendo el mototaxismo la opción más cercana para suplir sus necesidades al menos de manera temporal.

La inexistencia de un aparato productivo fuerte, competitivo que pueda insertarse de forma sostenida en los mercados regionales, nacionales e internacionales, o que satisfaga de manera adecuada la demanda de los bienes y servicios, genera la movilidad ocupacional hacia sectores económicos donde predomina la informalidad. En este sentido, el empleo informal se convierte en la principal estrategia de inserción laboral.²² Tal es el caso del transporte público de pasajeros, que si bien se viene realizando acciones para la implementación de un Sistema Estratégico, mientras no se logre su total implementación, existe una demanda insatisfecha que viene cubriéndose con la prestación del servicio de mototaxi, con todas las complicaciones e informalidad que ello supone.

Bajo este contexto, cada día son más las familias que dependen del Mototaxismo, ya sea porque alguno de sus miembros se dedican como conductores o porque la generación de ingresos depende de actividades ligadas a su presencia como medio de transporte.

Incluso ha surgido un circuito de micronegocios alrededor de la actividad del mototaxismo, los pequeños restaurantes de tipo familiar donde los principales clientes son los mototaxistas, los lavaderos acondicionados exclusivamente para motocicletas, los parqueaderos exclusivos para motocicletas, monta llantas, almacenes de lubricantes, repuestos y accesorios para motos, los talleres de reparación y mantenimiento, por enumerar algunos.

1.3.1 Restricciones y facilidades en la prestación del servicio

Al ingresar al ejercicio de la actividad de mototaxismo, las personas sufren principalmente dos tipos de segregación: 1. las condiciones básicas de ocupación laboral, que le son adversas, en función a los obstáculos existentes, en cuanto a la restricción para acceder a la protección social y demás garantías inmersas en el concepto de trabajo decente; y 2. El carácter ilegal de la actividad, que hace que enfrenten persecución de las autoridades locales y rivalidad por parte de conductores de taxis y de buses urbanos.

profesionales como médicos, abogados, odontólogos, ingenieros, etc.; iii) los empleados y obreros particulares que laboran en empresas de hasta 10 trabajadores en todas sus agencias y sucursales.

²² El trabajo informal para la OIT es una forma de hacer las cosas, donde prevalecen características como: facilidad de acceso, operaciones pequeñas y a pequeña escala, mercados no regulados y competitivos, entre otras características que favorecen a las personas que buscan en este tipo de trabajo una alternativa de vida.

La Ley 769 de 2002 establece sanciones para el conductor de una motocicleta por prestar un servicio no autorizado, que va desde la multa, inmovilización del vehículo y suspensión o cancelación de la licencia de conducción. El Decreto Número 4116 de 2008, octubre 28, por el cual se modifica el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, faculta a los municipios o distritos para restringir la circulación de las motocicletas con acompañante o parrillero donde se presenta la prestación ilegal del servicio público de pasajeros.²³

Entre las medidas reglamentadas para el uso y control de motocicleta en la ciudad de Pasto como medio de transporte se encuentra la prohibición tardía que el motociclista lleve acompañante parrillero hombre mayor de 14 años; pico y placa; anillo perimetral como zonas restringida para la circulación²⁴; y prohibición general del uso de la motocicleta en temporada decembrina y comienzo de nuevo año. Las restricciones existentes son las siguientes:²⁵

- Restricción de motos con parrillero en la zona central de la ciudad de Pasto delimitada entre la carrera 19 con calle 12 Avenida Boyacá, por ésta hasta tomar la carrera 23, continuando hasta la calle 14 Bomboná, por esta hasta la carrera 30 A, tomando la calle 15 hasta la carrera 29, por ésta continúa hasta la calle 21, intersección de la carrera 19 Parque de Los Periodistas, Avenida Boyacá, donde se cierra el anillo desde las 8:00 a.m. hasta las 7:00 p.m.
- Restricción de motos por placa en el casco urbano de la ciudad de Pasto de lunes a viernes de 7:30 a.m. hasta las 7:00 pm. Para la aplicación de la medida restrictiva, los conductores de motocicletas (sean o no mototaxistas) tendrán en cuenta el último dígito numérico de la placa asignada y se sujetarán a los ciclos de la tabla que se encuentra vigente. El Decreto 0508 (Artículo 4to) exceptúa la aplicación de la restricción para las motocicletas que se encuentren al servicio de las entidades del Estado, cuando se movilicen en ejercicio de sus funciones y sus ocupantes se identifiquen plenamente.
- Restricción del tránsito de motocicletas de todo cilindraje con acompañante o parrillero hombre, mayor de catorce (14) años, en el Municipio de Pasto, durante las veinticuatro (24) horas del día.

Infringir las anteriores normas de tránsito ha conllevado a las autoridades de tránsito a la implementación de comparendos, retención de la motocicleta o la

²³ Decreto No 4116 de 2008, Art 1. Modifica el artículo 1o del Decreto 2961 de 2006, así: "En los municipios o distritos donde la autoridad municipal o distrital verifique que se está desarrollando una modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros utilizando la movilización de personas en motocicletas, dicha autoridad deberá tomar las medidas necesarias para restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad".

²⁴ Ver Decreto 0508 del 2013 " POR EL CUAL SE RESTRINGE LA CIRCULACION DE MOTOCICLETAS CON ACOMPAÑANTE EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE TOMAN OTRAS MEDIDAS" Alcaldía de Pasto.

²⁵ Decreto 0482 de 11 de septiembre de 2008, por medio del cual se modificó la restricción del tránsito de motocicletas en el Municipio de Pasto, previendo, entre otras, que la medida de restricción sería aplicable a partir del 16 de septiembre de 2008 y tendría una vigencia durante seis meses y que derogaba el Decreto núm. 0408 de 13 de agosto de 2008. Fuente:

cancelación de la licencia de conducción. *“El incumplimiento a las restricciones establecidas (...) serán sancionadas por la autoridad de tránsito, de conformidad con las disposiciones contempladas en el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, código de infracción C14 literal e, ó D12 según el caso, sin perjuicio de las demás sanciones determinadas en la ley”.*

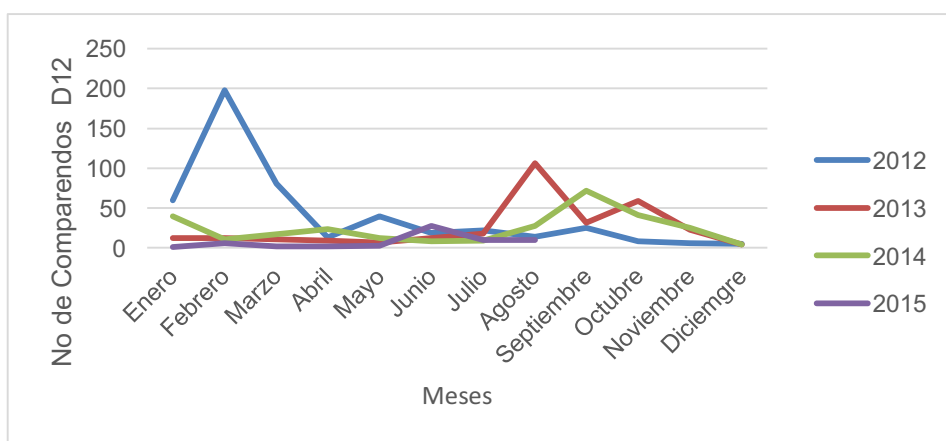
La Secretaria de Tránsito y Transporte municipal reporta que por infringir las normas de circulación en lo corrido de los cuatro primeros meses del año 2015, se ha inmovilizado 3.698 motocicletas, de las cuales en enero se retuvieron 785 motos, en febrero 1.579, en marzo 1.119 y en abril 215. Dicha situación es vista por quienes ejercen la actividad del mototaxismo, como una clara estigmatización y sanciones drásticas:

“[Sentimos] persecución de las autoridades de tránsito y policiales, y eso que pasa pues todos los compañeros mototaxistas el 99.9 % están endeudados en la secretaria de tránsito a través de los comparendos, algunos que tienen secuestradas sus motocicletas en el parqueadero (Según la información proporcionada existen aproximadamente 5 mil motos en los parqueaderos), llevan dos años, 3 años que no las han podido sacar porque la verdad no tienen con que sacarla, además tienen una deuda grande con la secretaria”. (Grupo focal, 17 de Septiembre de 2015).

La figura 5 representa el número de comparendos mensuales desde enero de 2012 a agosto del 2015, los cuales suman 1149, todos codificados específicamente con D12, *“conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito”.*

Ser sancionado con el referido comparendo por vez primera tiene un costo de un salario mínimo la multa y 5 días de inmovilizan la moto; por segunda vez 20 días, por tercera vez son 40 días y le suspenden la licencia. (Grupo Focal, Sep. 17 de 2015).

Figura 2. Número de comparendos D12 –Municipio de Pasto 2012-2015

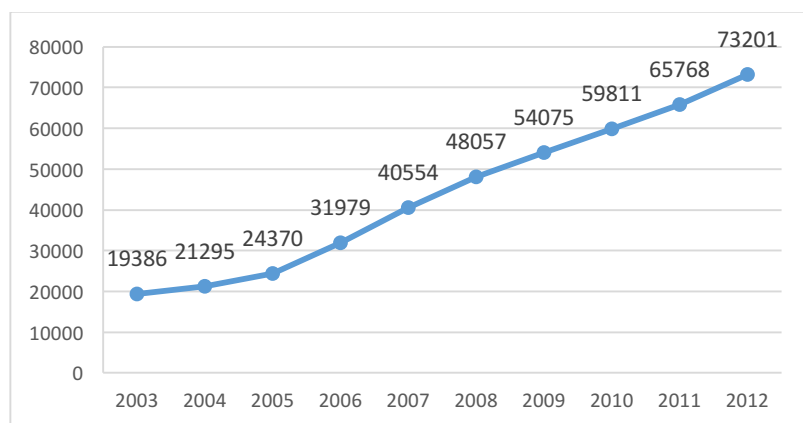


Fuente: Esta investigación con datos de Secretaria de Transito – Pasto.

El crecimiento del uso de la motocicleta como medio de transporte y de trabajo en Pasto, igual que en otras ciudades²⁶ ha estado en parte relacionado a la caída de precios de dicho medio²⁷, especialmente de bajo cilindraje, y a las facilidades de financiación para adquirirlas, bajo todas las modalidades hasta sin codeudor y sin cuota inicial²⁸. A la anterior característica del mercado de motos debe agregarse, los costos de operación y mantenimiento que pueden catalogarse bajos dependiendo de la marca y el cilindraje. El 54.7% de los vehículos utilizados por los mototaxistas de la ciudad de Pasto tienen un cilindraje de 100 a 125 cm³ y el 38% es de 0 a 100 cm³, lo que evidencia la preferencia de los conductores al menor costos de operación e inversión.

Durante el periodo 2003 a 2012, el parque automotor de motos registradas en la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal creció en un 278%, a una tasa promedio anual de crecimiento del 15.9%. Aunque el número real de motos que circulan en el municipio es incierto se estima que actualmente circulan 135.000 motos teniendo en cuenta las registradas en otros municipios.²⁹

Figura 3. Incremento anual de registro de vehículos y motos



Fuente: Secretaría de Tránsito. Subsecretaría de Movilidad.

²⁶ según cifras de la ANDI, en Colombia, circulan 3,2 millones de motos que ayudan al desplazamiento de 4, 5 millones de personas a sus lugares de estudio o trabajo.. (<http://www.eltiempo.com/revista-motor/actualidad/industria/convierte-motocicleta-elemento-clave-movilidad-urbana-sostenible/10007>).

²⁷ "El 60 por ciento de las unidades vendidas está en el rango entre 2 y 5 millones de pesos".

²⁸ Un informe realizado por Publimotos en su edición número 100, sobre las ventas de motos realizadas en el primer semestre de 2012 y con base en los datos suministrados por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el 2013 tuvo un crecimiento en ventas en más de treinta mil unidades, con 299.111, frente a 262.597 del año anterior, es decir un aumento del 13.9%, estos datos basados solo en el PIN (Porcentaje de Integración Nacional).

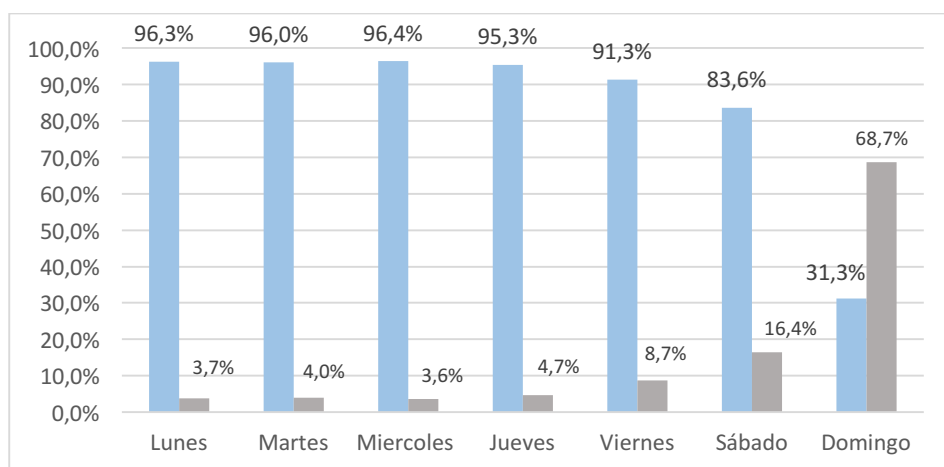
²⁹ Decreto 0508 de 2013, Alcaldía de Pasto, argumenta que "el incremento del parque automotor explica el aumento en los tiempos de desplazamiento y la congestión que se presenta especialmente en la zona centro, dificultando la normal transitabilidad de peatones y vehículos en las vías de la ciudad.

La ausencia de barreras de acceso, es una ventaja al momento de elegir el ejercicio del mototaxismo como una forma de autoempleo: inexistencia de requisitos, no se necesita ningún tipo de capacitación, grado básico de pericia en el área de conducción. Lo que sí es de obligatorio cumplimiento y verificación por parte de las autoridades de tránsito competentes son: matrícula del vehículo, la licencia para conducir (la cual fácilmente otorgada), revisión técnico - mecánica y SOAT.

1.3.2 Razones por las cuales se ejerce la actividad y días trabajados a la semana

Los resultados del censo realizado por la Alcaldía de Pasto (2015), indican que la principal razón por la cual se ejerce la actividad del mototaxismo es la carencia de trabajo, así lo expresó el 96.1% de los indagados. Considerando que la pregunta permitía la opción de respuesta múltiple, el 10.9% manifestó que es una actividad complementaria al trabajo, mientras que el 9.2% considera que es una actividad que le genera una buena remuneración. Los datos evidencian que para la gran mayoría de la población censada, el mototaxismo es la principal fuente de ocupación y de generación de ingresos, lo cual también se confirma con el tiempo de dedicación. Al indagar durante el número de días trabajados a la semana se observa que más del 90% de ellos desarrollan la actividad de lunes a viernes; el 83.6% también los sábados y 68.7% el domingo, siendo alta esta última proporción considerando que normalmente éste día es de descanso.

Figura 4. Clasificación de la población mototaxista de la ciudad de Pasto, según los días de la semana dedicados a la actividad



Fuente: Encuesta, Alcaldía Municipal de Pasto, 2015

1.3.3 Ingresos derivados del desarrollo de la actividad

Los resultados del censo indican que el 73.6% de los mototaxistas percibe ingresos diarios entre \$15.000 a \$30.000, el 18% entre \$ 30.000 y \$ 60.000 y el 8.2% de 0 a \$ 15.000 diarios. Cabe resaltar que estos ingresos son brutos, es decir, que para establecer realmente lo percibe el mototaxista como ingreso para solventar su diario vivir, es necesario descontar los gastos en combustible; la cuota del propietario cuando el vehículo no es propio; la cuota de financiación de la motocicleta, si se está pagando; y otros gastos de la moto asociados a mantenimiento y compra de repuestos.

Cuadro 7. Ciudad de Pasto. Ingresos promedio diario percibidos en el desarrollo de la actividad

Rango	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
0 A 15.000	190	8,2%	14	12,1%	176	8,0%
15 A 30.000	1700	73,6%	93	80,2%	1607	73,2%
30.000 A 60.000	416	18,0%	9	7,8%	407	18,5%
60.000 A 90.000	2	0,1%		0,0%	2	0,1%
NS/NR	3	0,1%		0,0%	3	0,1%
Total general	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%

Fuente: censo Alcaldía de Pasto 2015.

Según lo manifiestan los propios mototaxistas el incremento de personas dedicadas a la actividad, proporcionalmente ha disminuido el número de carreras diarias realizadas, lo que afecta directamente el promedio de los ingresos percibidos: *"nosotros nos ganábamos 50 hasta 60 mil pesos, hablamos de hace unos 3,4 años; ahora hacerse 20 o 25 mil pesos nos cuesta un día de 6 de la mañana a 8, 9 de la noche". (Grupo Focal, septiembre 17 de 2015).*

Respecto al número de horas trabajadas diariamente en la actividad del mototaxismo el 43.1% de la población dedica entre 6 y 9 horas; el 38.9% manifiesta dedicar entre 9 y 12 horas; un 9.6% afirma dedicar más de 12 horas y el 7.3% entre 3 y 6 horas diarias. A la luz de estos resultados reflejados en el censo de la Alcaldía Municipal (2015), es posible indicar que los mototaxistas están condicionados a asumir largas horas de trabajo para obtener un promedio de ingresos suficiente para cubrir los gastos. El mayor número de horas trabajadas se relaciona con los mayores ingresos obtenidos, situación que coincide también con aquellas personas que trabajan para un tercero, en razón a que deben cancelar una cuota diaria y entregar la motocicleta "tanqueada"; o con los que deben cancelar cuotas mensuales por el crédito y/o poseen la exigencia de sus necesidades familiares.

Los mismos mototaxistas, indican que algunas personas han alcanzado el status de “empresarios del mototaxismo”, dada la cantidad de motocicletas que colocaron a su servicio. Se manifiesta que algunos de estos empresarios, eran propietarios de taxis o buses que decidieron vender su vehículo para preferir alquilar motos a cambio de una cuota fija diaria, lo que implicó una segunda persona se lucrara del negocio.

“hoy nos damos cuenta que las personas que manejan el transporte público dueños de buses, dueños de taxis venden un taxi se compran 5,10 motos y empiezan a darlas a trabajar obviamente ellos no tienen la culpa, ellos buscan sus recursos para también sostener sus familias a nivel que ellos viven, tampoco la tiene el trabajador, porque cualquiera que sea el trabajador que recibe una moto él lo hace por las necesidades de solventar los gastos en su hogar, pero estamos mirando que hoy personas que tienen su capital están comprando motos para ponerlas al servicio de la comunidad....” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

1.3.4 Permanencia en la actividad

Los mototaxistas han desarrollado un sistema de distribución del espacio donde habitualmente realiza su actividad, el 25.8% informa que utiliza el mecanismo de “pistas” distribuidas en los barrios y lugares estratégicos de la ciudad, como terminal de transporte, centros comerciales, hospitales, colegios, lo que hace el servicio sea accesible y al momento que se requiera.

“Las pistas son los sitios donde los mototaxistas parqueamos a esperar el cliente, la persona que va a utilizar nuestro servicio. Las pistas están ubicadas en Corazón de Jesús, Único, Quintas de San Pedro, Nuevo sol, Cresemillas, Tamasagra en fin, mejor dicho para que Usted se lleve una idea en cada barrio del municipio de Pasto, porque da la casualidad de que usted vive en determinado barrio y la gente lo conoce a usted.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17, de 2015).

Este sistema de captación de usuarios del servicio ha originado el posicionamiento de la actividad en el medio local. propiciando la permanencia de los oferentes.

Los resultados del Censo de la Alcaldía de Pasto, indican que el 42,1% de la población mototaxista tiene entre uno y tres años desempeñando la actividad, el 34.5% entre 4 a 7 años, el 14.0% menos de 1 año de antigüedad, el 8.0% entre 8 y 10 años, y un 0.82% afirma tener más de 10 años de antigüedad. Estos resultados dan cuenta que el fenómeno del mototaxismo no es reciente en la ciudad de Pasto y al contrario, ha permanecido latente por una larga temporada, sin encontrar aún soluciones integrales y concertadas.

Cuadro 8. Tiempo de desarrollo de la actividad

Variable	Frecuencia	Porcentaje
Menos de un año	328	14,19%
De 1 a 3 años	973	42,10%
De 4 a 7 años	799	34,57%
De 8 a 10 años	188	8,14%
Más de 10 años	19	0,82%
No Responde	4	0,17%
Total	2311	100%

Fuente: Encuesta aplicada por la Alcaldía del Municipio de Pasto, Marzo 2015.

Pese a los largos periodos de permanencia en la actividad del mototaxismo, el 91% de las personas manifestaron que desean cambiar de actividad, esto es, estarían dispuestos a acogerse a un programa de reconversión laboral, de ofrecer alternativas ciertas e inmediatas. Respecto a esta tendencia es posible ratificar: a) que ninguna persona escoge este oficio por complacencia, sino como respuesta inmediata a un contexto socioeconómico de oportunidades limitadas. b) la motivación a buscar nuevas posibilidades de empleo estaría determinada por los insuficientes ingresos económicos que se perciben para satisfacer sus necesidades personales y familiares c) son conscientes de que la actividad del mototaxismo es ilegal.

También se reconoce la estrechez del mercado del trabajo para absorber la totalidad de mano de obra, por lo que se necesitan estrategias diferenciales a partir del perfil laboral, la edad, el sexo entre otras variables presentes en la población.

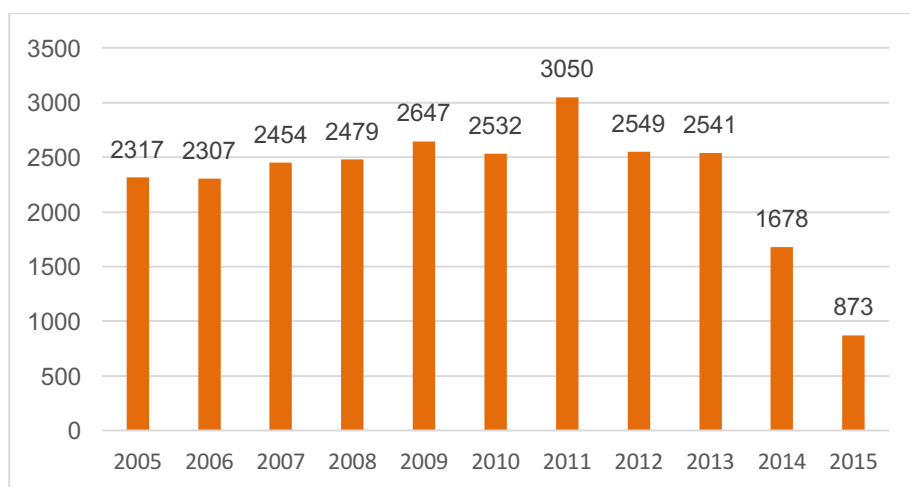
1.3.5 Accidentalidad

Una variable importante inherente a la actividad del mototaxismo es el alto riesgo que accidentalidad que se presenta especialmente por el uso del tipo de vehículo.

El comportamiento de la accidentalidad desde el año 2005 en la ciudad de Pasto no presenta variaciones significativas, el promedio anual es de 2311 casos, siendo el año 2011 el más alto con 3050 casos, en el año 2014 se observa una disminución considerable al pasar a 1678 casos, derivado de manera hipotética por los mayores controles de las autoridades de tránsito y la promulgación de la ley 1696 de diciembre de 2013 relacionada con las disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

De acuerdo con datos reportados con el Observatorio del Delito para el 2003 - 2012 la tasa de muertes por accidentes de tránsito es de 12.4% por 100.000 habitantes promedio. Las motocicletas se han constituido, como el primer vehículo comprometido en las muertes por accidentes de tránsito (17%), le sigue los accidentes sin contraparte (14%), los buses y el automóvil (11% promedio).

Figura 5. Casos de Lesiones por Accidentes de Tránsito. Promedio Anual Municipio de Pasto, Años 2005 -2015

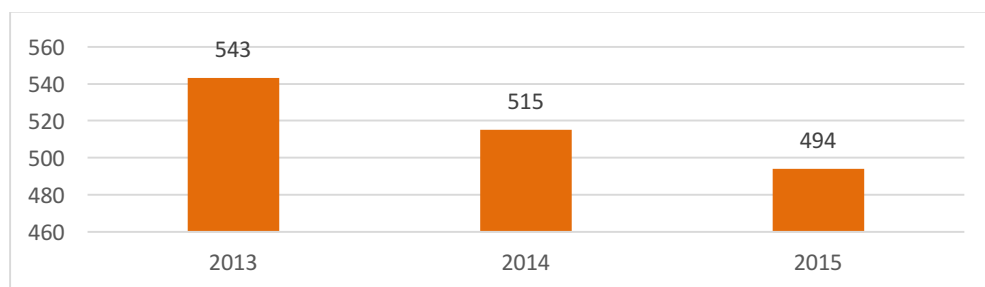


Fuente: Observatorio del Delito Municipio de Pasto

Específicamente para el periodo enero a junio del 2013 el Informe presentado por el Equipo de Seguridad vial de la STTM, indica que el total de accidentes en la ciudad de Pasto es de 1.080, de los cuales el 50.3% (543 casos) corresponde a accidentes donde se encuentra involucrada una motocicleta. Para este último periodo según la gravedad, el número de accidentes con heridos es de 435, en daños con 92 casos y en 16 accidentes cobró la vida de una o dos personas.

Para el año 2015, los lugares con mayor frecuencia de eventos de accidentes de tránsito en motocicleta son el centro de la ciudad, y los barrios Corazón de Jesús, Fátima y el Piar. En dichos lugares ocurrieron el 12,96% de los eventos y coinciden con aquellos donde existe mayor congestión vehicular.³⁰

Figura 6. Casos de accidentalidad registrada en Motocicleta – Municipio de Pasto. 1 de Enero a 30 de Junio años 2013 – 2015



Fuente: Esta investigación con datos de SECRETARÍA DE GOBIERNO- Subsecretaria de Justicia y Seguridad Observatorio del Delito

³⁰ Observatorio del Delito. "LESIONES DE CAUSA EXTERNA NO FATAL MUNICIPIO DE PASTO. COMPARATIVO ENERO - JUNIO. AÑOS 2014 -2015"

Según cifras del Fondo de Prevención Vial en el 42 por ciento de los incidentes de tránsito que ocurren en el país está involucrada una moto. El año pasado murieron cerca de 1.800 motociclistas y más de 16.000 resultaron heridos.³¹ Al respecto merece destacarse que la legislación colombiana obliga a los propietarios de vehículos a disponer del SOAT, seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social, que asegura la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte.

1.4. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA DEL SERVICIO DE MOTOTAXI EN LA CIUDAD DE PASTO

En la ciudad de Pasto, es notoria demanda del servicio de mototaxi como medio de transporte. Según estadísticas de Avante el sistema de transporte público colectivo atiende una demanda correspondiente a 123.189 pasajeros en día hábil. El total de pasajeros aforados durante un día hábil que utilizan transporte informal e ilegal es de 29.284 pasajeros día. Del total de pasajeros, el 9,5%, correspondiente a 2.770 pasajeros son movilizados por el transporte ilegal de taxi colectivo y el restante, es decir, 24.967 pasajeros corresponden a usuarios del transporte informal de mototaxi.

Las razones que justifican el incremento de la demanda del servicio, se relacionan especialmente con el ahorro en los tiempos de recorrido. El tiempo de viaje es mucho mayor para los usuarios del transporte público colectivo en contraste con los usuarios del transporte informal. En promedio el tiempo de viaje para el transporte colectivo es de 27,5 minutos, mientras que para el transporte informal es de 14,9 minutos.³² Por su parte las deficiencias en el sistema de transporte público se relacionan con: el número de rutas disponibles, la frecuencia de rodamiento, la tarifa, la interconectividad de rutas, la no prestación del servicio en zonas de periferia y tramos de la ciudad y la baja cobertura del servicio en horarios nocturnos. A esta situación se suma de manera paradójica las dificultades en el tránsito de vehículos durante los últimos tiempos, originados por las mismas obras del plan de movilidad que buscan hacer más eficiente el servicio público de transporte.

Con el fin de caracterizar la demanda de mototaxi en la ciudad de Pasto se realizó un trabajo de campo consistente en la aplicación de una encuesta a los usuarios del servicio. Considerando un universo no conocido se estimó un tamaño de la muestra correspondiente 384 encuestas, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%. La encuesta fue aplicada en las estaciones o bahías

³¹ <http://www.semana.com/economia/articulo/las-motos-inundan-colombia/400094-3>

³² Fuente: AVANTE.

donde los usuarios demandan el uso del servicio. Los resultados se presentan a continuación.³³

1.4.1 Aspectos socioeconómicos de los usuarios del servicio

Si bien la Alcaldía de Pasto a través del Decreto 0508 de 2013 restringe el tránsito de motocicletas con parrillero o acompañante hombre y que en consecuencia este servicio aparentemente sería demandado únicamente por mujeres, los resultados muestran la existencia de personas del sexo masculino usuarios del servicio. Este hecho muestra que los mototaxistas se exponen a sanciones aún más severas con el fin de captar mayores ingresos.

En tal sentido, destacando que las encuestas se realizaron de manera aleatoria a usuarios se aprestaban a usar el servicio o acababan de usarlo, del total de 384 personas encuestadas, 317, que corresponden al 82,6% son mujeres y 67, el 17,4% son hombres.

Los resultados de la aplicación de la encuesta a los usuarios del servicio indican que este es demandado por personas de todas las edades. No obstante, este se concentra en un 39,9% en adolescentes y jóvenes con una edad de hasta 29 años; la población entre 30 y 44 años participa con el 33,8%; el rango entre 45 y 64 años con el 23,2% y los de 65 y más años con el 3,1%. En conjunto la población menor a 45 años representa el 73,7% de la demanda.

Las diferencias por sexo son especialmente notorias; en los hombres, los menores 30 años que demandan el servicio, constituyen el 53,7 % de los encuestados; los de 30 a 44 años, el 13,5 %; los de 45 a 64 años el 24,0%; y los 65 y más años el 9%.

Cuadro 9. Caracterización de la demanda del servicio de mototaxi. Edad de los encuestados.

Rangos de edad	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
10-14	6	1,6%	5	1,6%	1	1,5%
15-19	48	12,5%	37	11,7%	11	16,4%
20-24	54	14,1%	40	12,6%	14	20,9%
25-29	45	11,7%	35	11,0%	10	14,9%
30-34	52	13,5%	49	15,5%	3	4,5%
35-39	41	10,7%	38	12,0%	3	4,5%
40-44	37	9,6%	34	10,7%	3	4,5%
45-49	34	8,9%	29	9,1%	5	7,5%
50-54	26	6,8%	22	6,9%	4	6,0%
55-59	17	4,4%	14	4,4%	3	4,5%
60-64	12	3,1%	8	2,5%	4	6,0%
65 y mas	12	3,1%	6	1,9%	6	9,0%
Total	384	100,0%	317	100,0%	67	100,0%

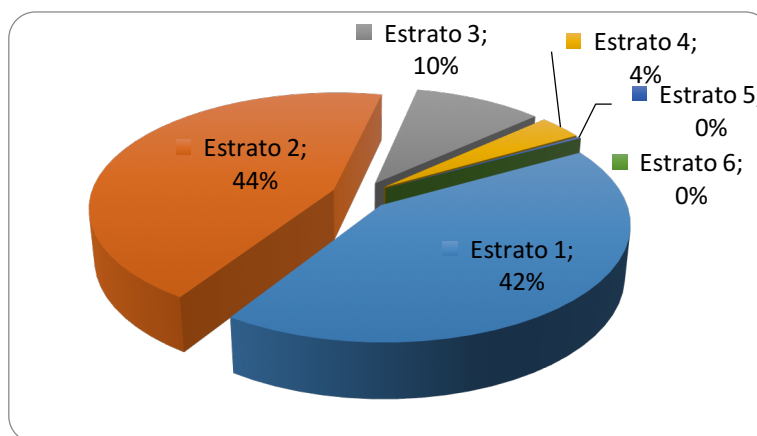
Fuente: Esta investigación.

³³ La ficha técnica de la encuesta es la siguiente. Diseño muestral: muestreo aleatorio simple; Población objetivo: hombres y mujeres usuarios del servicio de mototaxi en la ciudad de Pasto; Universo: no conocido; Técnica: entrevista cara a cara. Nivel de confianza 95%. Margen de error 5%.

En las mujeres las menores de 30 años usuarias del servicio representan el 36,9%; las del rango entre 30 y 44 años, el 38,2%; las de 45 a 64 años el 22,9%; y las de 65 años y más, el 1,9%. En el caso de las mujeres usuarias del servicio el 76,1% son menores a 45 años. Reduciéndose en adelante el uso del servicio con la edad.

El uso del mototaxi es más común en las personas ubicadas en los estratos 1 y 2 de la población.³⁴ Así se establece en los resultados obtenidos, en conjunto estas personas representan el 86,5 % del total de encuestados. Las personas con estrato 3 representan el 9, 9%; las del estrato 4 el 3.4% y las de estrato 5 tan solo el 0.3%. Ello demuestra que la demanda de mototaxi está asociada de alguna forma a las condiciones socioeconómicas de la población siendo los estratos más vulnerables los clientes principales del servicio, quienes además lo utilizan indistintamente para su movilidad en la ciudad.

Figura 7. Estrato socioeconómico de los encuestados

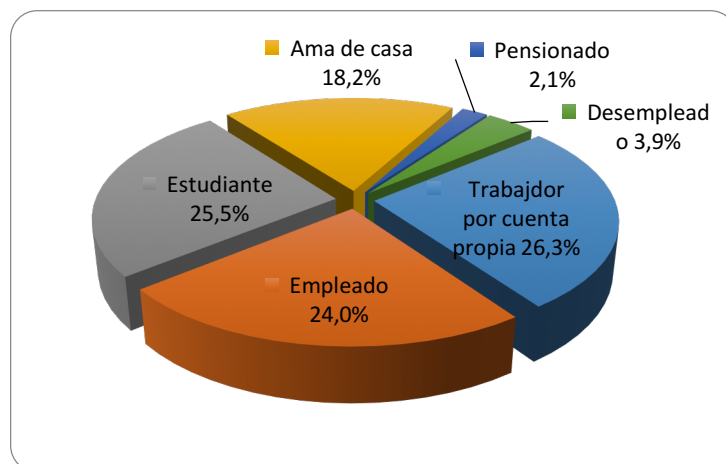


Fuente: Esta investigación.

La ocupación de los encuestados permite advertir que independientemente de su condición, el servicio es demandado por empleados, trabajadores independientes, estudiantes, amas de casa, desempleados y pensionados. Del total de encuestados, el 26,3% trabajadores por cuenta propia, el 25,5% estudiantes, el 24,0% empleados; el 18,2% amas de casa; el 3,9% desempleados y el 2,1% empleados.

³⁴ Los estratos socioeconómicos son una herramienta que utiliza el Estado colombiano (Ley 142 de 1994, Artículo 102) para clasificar los inmuebles residenciales de acuerdo con los lineamientos del DANE, el cual tiene en cuenta el nivel de pobres de los propietarios, la dotación de servicios públicos domiciliarios, la ubicación (urbana, rural), asentamientos indígenas, entre otros. Cada alcalde debe realizar la estratificación de los inmuebles residenciales de su municipio o distrito. Legalmente existen seis estratos socioeconómicos. El estrato más bajo es 1 y el más alto es 6. La clasificación por estratos que obtenga una persona determina los impuestos que debe pagar, las tarifas de los servicios públicos domiciliarios, el acceso a los servicios de salud, las matrículas a pagar en las universidades estatales, entre otros. Los estratos 1 y 2 y algunas veces el 3 son subsidiados por los estratos 4, 5 y 6 y obtienen varios beneficios del estado, sobre todo en el tema de salud, tarifas de servicios públicos, masificación del uso de los servicios públicos domiciliarios, fondos de solidaridad e inversión social.

Figura 8. Ocupación actual de los encuestados



Fuente: Esta investigación.

1.4.2. Características de la demanda del servicio

- Frecuencia en el uso del servicio

Uno de los aspectos principales que define la demanda del servicio es la frecuencia en su utilización. En tal sentido, del total de encuestados el 72,7% identificó alguna frecuencia en el uso del mototaxi como medio de transporte. En tanto que el 27,3% se consideran usuarios ocasionales, que demandan el servicio ante una urgencia, ocasionalmente, o cuando no hay disponibilidad de transporte público.

Con relación a los que identificaron una frecuencia en el uso del mototaxi como medio de transporte, 141 personas que representan el 36,7% del total de la muestra, lo utilizan diariamente, constituyéndose en su forma habitual de transporte.

Con relación a otras frecuencias en el uso, el 3,9% manifiesta que lo utiliza 4 días semana; el 6,3% 3 días a la semana; el 9,4 dos días a la semana; el 13,0% 1 día a la semana; y el 3,4% únicamente los fines de semana.

El análisis por sexo permite establecer notable diferencia en el uso del servicio. En las mujeres, la utilización diaria del servicio alcanza el 42%, en tanto que en los hombres esta proporción únicamente es del 11,9%.

Igualmente, el 78,9% de la población femenina identificó alguna frecuencia en la utilización del servicio; en tanto que el 21,1 % consideró su utilización de manera ocasional; en tanto que en los hombres estas proporciones alcanzan el 43,3% y 56,7% respectivamente. Como puede establecerse el uso de moto taxi por parte

de Los usuarios hombres es en su mayoría ocasional. A ello se suma que el 17.9% de ellos manifestaron que lo utiliza un solamente un día a la semana. Estos resultados son consecuentes en medida que el uso del mototaxi por parte en los usuarios hombres viola las restricciones vigentes en el tránsito de motocicletas en la ciudad.

Cuadro 10. Frecuencia en la utilización del servicio de mototaxi

Concepto	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Diariamente	141	36,7%	133	42,0%	8	11,9%
4 Días a la semana	15	3,9%	14	4,4%	1	1,5%
3 Días a la semana	24	6,3%	22	6,9%	2	3,0%
2 Días a la semana	36	9,4%	32	10,1%	4	6,0%
1 Día de la semana	50	13,0%	38	12,0%	12	17,9%
Únicamente los fines de semana	13	3,4%	11	3,5%	2	3,0%
Otro	105	27,3%	67	21,1%	38	56,7%
Total	384	100,0%	317	100,0%	67	100,0%

Fuente: Esta investigación.

Cuadro 11. Otra frecuencia en la utilización del servicio

Cual	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Urgencia	23	21,9%	44	65,7%	36	94,7%
Casualmente	80	76,2%	2	3,0%	0	0,0%
No hay transporte	2	1,9%	21	31,3%	2	5,3%
Total	105	100,0%	67	100,0%	38	100,0%

Fuente: Esta investigación.

Un aspecto que guarda relación con la frecuencia en la utilización del servicio, es la existencia de acuerdos con el mototaxista para trasportarse a un lugar de destino y en unos horarios establecidos, en tal sentido 49 de los encuestados que representan, el 12,8% manifestaron que si lo poseen. Ello evidencia la existencia no solamente de usuarios permanentes del servicio, sino también la fidelidad frente a este sistema de transporte. Las diferencias por sexo no son significativas en este aspecto.

- Utilización de elementos de seguridad

Teniendo en cuenta que el casco es la única medida de seguridad susceptible de usarse por los demandantes del servicio, el 85,7% de los encuestados manifestó que usa el que le proporciona el mototaxista. Se destaca que el 11,5% utiliza casco propio, lo cual es el reflejo de la permanencia y la satisfacción del uso del servicio por estas personas. Esta predisposición refleja que son fieles usuarios del servicio. De otra parte, tan solo el 2,9% manifestó que no lo utiliza. El análisis por sexo indica que

en las mujeres la proporción que utiliza el casco que el mototaxista le ofrece alcanza el 86.1%, el 12,6% posee casco propio y únicamente el 1,3% no lo utiliza. Normalmente aquellas mujeres que utilizan el casco propio son las que han realizado acuerdos con el mototaxista para el uso regular del servicio.

Cuadro 12. Utilización del casco

Concepto	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Utiliza el que le proporciona el Mototaxista	329	85,7%	273	86,1%	56	83,6%
Posee casco propio	44	11,5%	40	12,6%	4	6,0%
No usa casco	11	2,9%	4	1,3%	7	10,4%
Total	384	100,0%	317	100,0%	67	100,0%

Fuente: Esta investigación.

Merece destacarse que esta constituye una de las principales debilidades de la prestación del servicio no solamente en la ciudad de Pasto sino en Colombia, debido a que no solamente es necesario evaluar su uso por parte de motociclistas y pasajeros sino también su calidad. Lastimosamente el “Estudio de Cascos para Motociclistas” realizado por Fondo de Prevención Vial en el año 2014,³⁵ concluyó que en el país las marcas y referencias de los que se comercializan en el país no cumplen estándares que protejan la seguridad de los mototaxistas. Además en la ciudad de Pasto es evidente la mala calidad de los cascos que el mototaxista le proporciona al pasajero. El principal motivo del uso del casco es el temor de ser multados por las autoridades de tránsito y no la protección personal frente al riesgo de accidentalidad. Dadas las condiciones socioeconómicas de los mototaxistas, estos no se preocupan por comprar cascos de buena calidad y seguridad para ellos y menos para los usuarios del servicio.

- Percepción frente a las tarifas del servicio

Aunque la tarifa del mototaxi en la práctica es superior comparada con la del bus urbano, los usuarios del servicio coinciden en un 76,6% en que la tarifa que pagan por el servicio es económica. Esta proporción por sexo es del 73,5 % en las mujeres y del 91.0% en Los hombres.

Estos resultados permiten conceptuar que los usuarios están dispuestos a pagar una tarifa mayor frente a la agilidad y rapidez en la prestación del servicio. Ello es evidente en la medida que el uso de mototaxi les proporciona a los usuarios una disminución en los tiempos de desplazamiento.

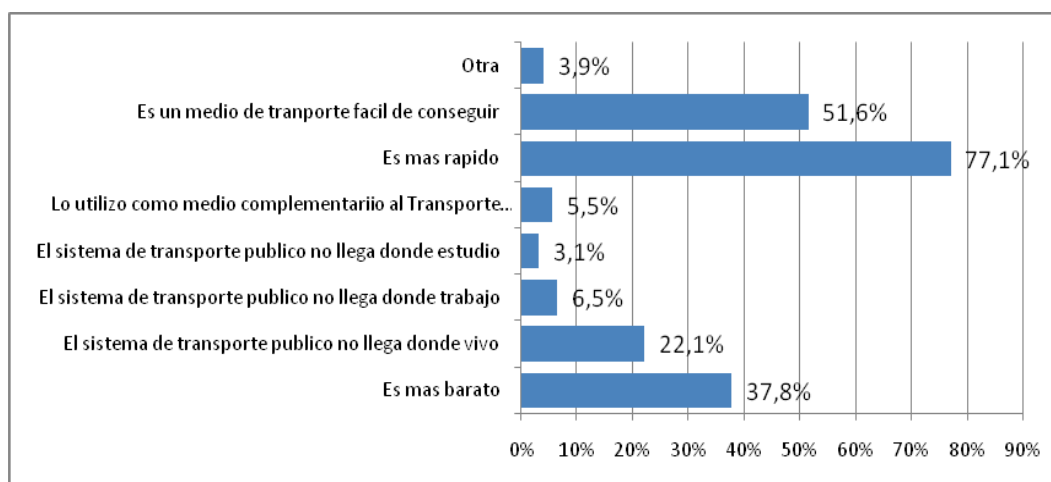
³⁵ FONDO DE PREVENCIÓN VIAL. Estudio “Cascos para motociclistas: Revisión institucional, legal de mercado y técnica sobre su seguridad”. Boletín de Prensa # 152. P.1
http://www.fpv.org.co/images/repositorioftp/cascos_cesvi_boletin_prensa_152.pdf

- Razones por la cuales se demanda el servicio

Al indagar las razones por las cuales los usuarios demandan el servicio y considerando que puede existir más de una razón, se estableció que principalmente el uso de este medio de transporte obedece a la rapidez de llegada con respecto al lugar de destino, así lo manifestó el 77,1% de los encuestados. Situación que se relaciona con las dificultades actuales que presenta el transporte público de pasajeros en la ciudad de Pasto, agravadas por la ejecución de las obras contempladas en el plan de movilidad y a su vez constituye un reto frente a la implementación del Sistema Estratégico De Transporte Público.

Otra de las razones importantes y que guarda relación con la anterior es que el 51,6%, considera que es un medio de transporte fácil de conseguir. Ello denota también la amplia oferta del servicio en la ciudad, que se complementa con el conocimiento de los mototaxistas de los lugares de concurrencia de personas que demandan el servicio.

Figura 9. Razones por las cuales utiliza el mototaxi como medio de transporte



Fuente: Esta investigación.

También se destaca que el 37,8% lo utiliza por considerarlo un medio de transporte barato; y el 22,1% porque el transporte público no llega al lugar donde habita. Esta última razón se relaciona con la cobertura del transporte público y la cultura de los usuarios, puesto que la existencia del mototaxismo ha generado el denominado servicio puerta a puerta, predisponiendo al usuario o no caminar para acceder al transporte público.

Otras razones expuestas por los usuarios se relacionan con el hecho de que el sistema público de transporte no llega al lugar donde trabajan o estudian, 9,6%; y con su utilización como medio complementario al transporte público, 5,5%.

- Conocimiento de las rutas del Transporte Público

Considerando que el desconocimiento de las rutas de transporte público puede estimular la demanda en el uso del servicio de mototaxi, se indagó si la persona conocía las rutas que lo llevan a sus destinos habituales, los resultados indican que el 69,8% de los encuestados si las conocen; en tanto que el 30,2% manifestó su desconocimiento.

Se considera que a proporción de desconocimiento de las rutas de buses que pueden utilizar los usuarios para el desplazamiento en la ciudad es relativamente alta, la no utilización del este servicio de manera prioritaria por los usuarios refleja, por una parte las deficiencias de las condiciones actuales en la prestación de este servicio, y por otra, la falta de cultura de la población. A ello se suma la actual ejecución de las obras físicas del Plan de Movilidad que junto con el crecimiento del parque automotor ha generado en el último tiempo congestión y pérdida de la eficiencia en los tiempos de recorrido del transporte público.

Cuadro 13. Actitud del usuario cuando no conoce la ruta de buses

Concepto	Total	%
Consulta la opción de bus más adecuada	34	29,3%
Utilizo mi vehículo propio o familiar	1	0,9%
Toma taxi	15	12,9%
Toma mototaxi	42	36,2%
Se va a pie	8	6,9%
Otro	16	13,8%
Total	116	100,0%

Fuente: Esta investigación.

Con relación a los que manifestaron no conocer las rutas de buses que los llevan de sus lugares habituales de destino, se indagó que acción realizan cuando tienen la necesidad de desplazarse. Frente a esta situación la actitud del usuario normalmente es acceder a otro medio de transporte, así lo manifiesta el 70,7% de los encuestados. Solo el 29.3% expresó que indaga acerca de la ruta de buses que lo lleva a su destino. Se resalta que 36.2% de los que no conocen las rutas de buses opta por el uso del mototaxi.

- Motivaciones para dejar de utilizar el servicio.

En relación a las motivaciones que harían dejar del uso del mototaxi, los resultados indican que el motivo principal que desestimula este medio de transporte es haber

sufrido o la posibilidad de sufrir un accidente, así lo manifestó el 63,5% de los encuestados. Considerando que la pregunta permitía la opción de más de una razón, también desestimula el uso del servicio: la inseguridad, expuesta por el 56,8% de los encuestados; la posibilidad de ser víctima de un hecho delictivo, 43%; y el trato inadecuado de los conductores, 18,2%. Los resultados nuevamente reflejan la insatisfacción con el sistema de transporte público existente, puesto que los usuarios del servicio son conscientes de que el uso del mototaxi no ofrece condiciones seguras para la movilidad y que de alguna forma constituye un medio informal para el transporte.

- Prioridad en el uso de los medios de transporte.

Con fin de establecer que tan arraigado está el uso del mototaxi en la movilidad de sus usuarios, se indagó acerca de la prioridad en el uso de medios de transporte, solicitando especificar los tres principales medios que utiliza. Los resultados indican que para el 49,5 % de los encuestados, es el principal medio de transporte para movilizarse en la ciudad. En orden le siguen como primera prioridad, el bus con el 27,3%; la opción de caminar con el 10,9%; y el taxi con el 5,7%.

Cuadro 14. Prioridad en el uso de medios de transporte en la vida cotidiana para movilizarse por la ciudad de Pasto

Concepto	Prioridad 1	%	Prioridad 2	%	Prioridad 3	%
a. Carro propio	9	2,3%	8	2,1%	3	0,8%
b. Taxi	22	5,7%	96	25,0%	97	25,3%
c. Bus	105	27,3%	100	26,0%	96	25,0%
d. Bicicleta	6	1,6%	4	1,0%	19	4,9%
e. Mototaxi	190	49,5%	89	23,2%	87	22,7%
f. Camina	42	10,9%	83	21,6%	80	20,8%
g. Otro	10	2,6%	4	1,0%	2	0,5%
Total	384	100,0%	384	100,0%	384	100,0%

Fuente: Esta investigación.

Para el 23,2% de los encuestados el mototaxi es su segunda opción y para el 22,7% constituye su tercera opción. El bus constituye la segunda opción para el 25,3% y la tercera opción para 20,8%; estas proporciones para el servicio de taxi son del 25.0% y 25.3% respectivamente.

El servicio de mototaxi suple las deficiencias actuales en cuanto a calidad y cobertura del transporte público de pasajeros, por tanto no constituye un sistema complementario o alimentador, puesto que dadas las distancias de la ciudad, generalmente quien demanda el servicio, lo hace hasta su destino final. Hacia el futuro tampoco podría considerarse esa condición dado el carácter ilegal de la actividad.

2. LA ACTIVIDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS MOTOTAXISTAS

Con el fin de conocer la opinión de los mototaxistas con respecto a su situación laboral, perfiles laborales y expectativas en torno a la reconversión laboral durante los días 17 y 18 de septiembre del año 2015, se realizaron dos grupos focales con personas dedicadas a la prestación del servicio de mototaxi en la ciudad de Pasto.

Los grupos focales se efectuaron siguiendo los parámetros establecidos en la propuesta metodológica que se presenta en el anexo A del presente documento. Para su realización se concertó la escogencia de dos grupos: el primero, con líderes de las organizaciones de mototaxismo en la ciudad de Pasto, realizado con la presencia de 10 personas representantes de las organizaciones: Sindicato de Mototaxistas de la Comuna 10 SIMOTCOM10, Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia SUNMCO y ASOMONAR; y el segundo, con un grupo de 9 personas escogidas al azar que ejercen la actividad de mototaxismo en la ciudad de Pasto.

Cada grupo focal se realizó propiciando la discusión, haciendo un adecuado uso del tiempo, posibilitando la participación de forma equitativa, evitando además el control por algún miembro del grupo. Los resultados obtenidos se presentan a continuación.

2.1 PERCEPCIÓN DEL MOTOTAXISMO EN LA CIUDAD Y RAZONES POR LAS CUALES EJERCEN LA ACTIVIDAD.

Desde el punto de vista de la población mototaxista se considera que el ejercicio de la actividad es una necesidad en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad. Es decir son conscientes de la existencia de una demanda permanente que suple las deficiencias en el transporte público de pasajeros.

Igualmente, los mototaxistas también reconocen que para el desarrollo de la actividad no existen barreras de entrada o son mínimas. Según su percepción, cada día se vinculan más personas a la prestación del servicio, consideran que es una alternativa fácil para solventar las necesidades de ocupación para la generación de ingresos. A tal punto que los propios mototaxistas y sus asociaciones consideran que el gobierno debería tomar medidas para restringir el

ingreso de nuevas personas en la prestación del servicio, obviamente considerando que los dejen actuar a los que actualmente lo ejercen. Tal es la facilidad de acceso a la prestación del servicio, que se ha identificado la existencia de personas que lo ejercen como medio para complementar sus ingresos, encontrándose en esta población empleados que culminan su jornada laboral y se dedican al mototaxismo.

"Yo pienso que el mototaxismo en nuestro medio se ha convertido en una necesidad porque vemos que a diario surge más gente, más compañeros que están desarrollando esta actividad, y vemos lo que es peor inclusive en nuestro medio que cada comienzo de años sale más gente a laboraren esa actividad ¿Por qué? Porque al finalizar el periodo escolar muchos bachilleres que no tienen ocasión seguir una carrera porque los medios económicos de los padres no lo permiten y no habiendo otra alternativa de trabajo, tienen su motocicleta y comienzan a desarrollar esta actividad por necesidad; entonces yo pienso que el mototaxismo en nuestro medio se ha convertido en una necesidad y en medio de solución para sufragar todos los gastos que requiere la vida diaria, por lo tanto el gobierno debería tomar ya medidas que pueda frenar la sobrepoblación de personas que estamos ejerciendo esta labor porque vemos personas que apenas están entre 18, 19, 20 años ya están ejerciendo esta profesión porque no hay posibilidades laborales de otra índole que puedan ellos ocupar su tiempo y devengar un sustento que les sirva para ellos y para las familias de los cuales ellos dependen también, ese es mi percepción." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

"Hoy nos damos cuenta que cualquier persona que tenga la capacidad de comprar una moto o tenga su vehículo desde hace mucho tiempo sale a la calle y hace el mototaxi, nos damos cuenta que empleados públicos, empleados de empresas privadas prestan el servicio de mototaxismo, de pronto no porque lo quieran hacer, no porque el salario que devengan no les alcanza para las necesidades en su hogar y ven en el mototaxismo como otra forma otro recurso para conseguir dinero y llevar a su casa; esa es más o menos la percepción del mototaxismo en Pasto." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17, de 2015).

Otra apreciación es que desde su perspectiva, el mototaxismo es una actividad económica que se ha integrado al conjunto de la economía local; y que por tanto, dinamiza de otras actividades económicas legales como son los almacenes de repuestos de motos, los talleres de reparación y mantenimiento y otras actividades de comercio y restaurantes.

"El mototaxismo se convierte en reactivador de otras economías, no solo los mototaxistas se están beneficiando también ahora en pasto han crecido los almacenes de repuestos, han crecido los talleres de mecánica, han crecido los montallantas, el pequeño restaurante donde el mototrabajador de pronto porque no tiene tiempo de irse a su casa se va al estadio donde hay las caséticas a almorzar su almuerquito de 3000 pesos, mire está reactivando la economía, además es un servicio muy bueno, la gente nos quiere, nuestras usuarias nos quieren porque es un servicio rápido, más económico y un servicio puerta a puerta eso pues la gente nos quiere, obviamente hay algunos problemas dentro de nuestro sector, es el caso de la accidentalidad por ejemplo de motos pero esas son cosas que uno las puede trabajar y el mismo estado debería empezar a reconocernos y educarnos..." (Intervención Grupo Focal, Septiembre de 2015).

Con relación a las causas del inicio en el desarrollo de la actividad se manifiesta que la vinculación al mototaxismo se presenta de manera generalizada por la falta

de oportunidades laborales. Se expresa que la inserción al mercado laboral es más crítica para las personas con edad mayor a 40 años. Según su apreciación la falta de oportunidades laborales y la necesidad de la generación de ingresos en sus hogares motivan la vinculación a la actividad. Dicha vinculación inicialmente tiene la intención de ser de carácter temporal, en la medida que supone que se ejercerá mientras se encuentra un trabajo acorde con sus expectativas laborales; no obstante, muchos de ellos se cansaron de buscar trabajo, especialmente los de mayor edad. Ante esta situación muchas personas se sienten cómodas en el desarrollo de la actividad y por tanto ya que no realizan acciones para el cambio de ocupación en procura de acceder a un trabajo acorde con sus competencias o que les reporte mayores ingresos.

Bajo estas consideraciones se manifiesta que el gobierno nacional debería volver legal este servicio. Consideran que las medidas restrictivas tomadas por la Alcaldía Municipal para la circulación de motos en la ciudad violan sus derechos frente al trabajo. Igualmente se afirma con certeza que la economía local es incapaz de absorber la demanda de empleo de esta población y que el gobierno local y central no está en capacidad de ofrecer un programa de permita la inserción de esta población en una ocupación legal.

"Yo creo que el gobierno tanto municipal como nacional no está en la capacidad de absorber la mano de obra de estos mototaxistas, en ningún momento nos van a solucionar la situación de empleo de los mototaxistas.... en ninguna parte nos van a dar empleo ni la solución a 10 mil, mototaxistas que pueden llegar a ser." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

"Si los moto trabajadores somos mayores de 40 años para arriba, en que parte nos puede localizar o como sería esa reconversión laboral que ustedes nos propondría o que el gobierno nos propondría. Yo creo que en primer lugar va uno aquí a los municipios dicen no, un capital semilla, una capacitación, se formaran nuevas empresas, pero si no hay presupuesto, ¿de qué estamos hablando? De nado no, si no hay plata no hay nada, no hay arreglo para esto, entonces más enfocara esto a que esto se trate de legalizar este trabajo porque es un trabajo informal, yo creo que la constitución lo permite y es un transporte alternativo público..." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

El diálogo con los mototaxistas expresa la desesperanza en encontrar otra ocupación que permita solventar sus necesidades. Ello es especialmente notorio en las personas que poseen una edad superior a 40 años. Estiman que muchos mototaxistas deben solventar sus necesidades de mantenimiento de sus familias y que existen entre ellos personas que nunca podrán encontrar un empleo que les brinde esa posibilidad.

Bajo estas razones se aboga por la legalización del servicio. Expresan que un programa de reconversión de la actividad difícilmente puede ser adaptado a las necesidades de la población con edades avanzadas. Que las acciones deberían diferenciar la población, ofreciendo alternativas diferentes a los jóvenes que prestan el servicio. Recalcando además que es frecuente que las familias en

ocasiones les compran o les permiten el acceso a las motos a los jóvenes, con el fin de que presten el servicio y generen ingresos para su manutención.

“Ahora que hay problemas por ejemplo con los jóvenes lo hay, que tienen derecho, lo tienen, entonces de qué manera tratar de obviar eso, buscar otras alternativas de solución para las personas jóvenes sí que nuestros hijos no vuelvan a ser mototaxistas, nosotros tratamos de educarlos para que ellos no cojan el mismo oficio nuestro, porque qué tal que todos se vuelvan mototaxistas (risas) no, nosotros tratamos de buscar algo mejor para nuestros hijos, pero sin embargo aquí la solución de un padre de familia que se devenga un salario mínimo, tiene 4 hijos en la universidad lo único que hace si yo no tengo pa pagar la carrera de mi hijo , le compro una moto y solvéntese sus gastos universitarios y así van solucionando el problema económico que tienen las familias” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17, de 2015).

“Nariño no tiene empresas donde ubicar a la gente, entonces no soñemos con solucionar eso así diciendo vamos a dar empleo a estos y a estos, no eso no es así; la idea es legalizar esto, buscar la forma viable que esto se legalice y se normalice y llegara un punto cero de decir bueno esto va hasta tal punto y nada más, no llegar a que esto se vaya acrecentando como le digo llegara el día en que esto no será muy rentable para nadie, porque entre nosotros mismos nos vamos a matar si, nosotros mismos nos vamos a acabar, llegara el día, anteriormente cuando se inició el mototaxismo solo una persona podía llegar a reunir 50 mil pesos, hoy en día si recoge 25, 30 mil pesos es por casualidad que se los haga, pero esto ya no, es decir ahorita ya estamos por debajo del sueldo mínimo, que es apenas como quien dice para medio solventar los gastos que uno tiene, pero esto no es que uno se esté llenando el bolsillo y acomodando bien a su familia, no esto es una manera de supervivencia el mototaxismo.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre de 2015).

2.2 VENTAJAS Y DESVENTAJAS OFRECE DESDE EL PUNTO DE VISTA LABORAL LA OCUPACIÓN COMO MOTOTAXISTAS

El dialogo en torno a las ventajas y desventajas que ofrece el servicio de mototaxi permite establecer que las ventajas las relacionan con la oportunidad de empleo y la generación de ingresos que les proporciona el ejercicio de la actividad y los beneficios que proporcionan al usuario. En resumen, se ellos, se destacan las siguientes:

- Se considera que el mototaxi es un servicio rápido, económico y puerta a puerta.

“Una de las ventajas es de pronto al agilidad ..., ese desplazamiento o este trabajo que nosotros realizamos lo hacemos digamos en una cantidad de minutos, por eso la gente utiliza nuestro servicio, digamos que aquí entre los compañeros todos cobramos una cierta tarifa, aquí hay mucha gente que cobra diferentes tarifas, digamos no el más económico, pero si la mayoría de las organizaciones que aquí estamos las 5 organizaciones de aquí de Pasto somos conscientes que tenemos que cobrar una tarifa que sea ordenada y acorde con la distancia, la ventaja para nuestros pasajeros es que nosotros por lo menos como dijo el compañero Oscar vuelvo y le digo las cosas nosotros llevamos a nuestros pasajero hacia el sitio más cercano si es posible hasta la puerta de su casa y no se le cobra un incremento, hay mucha gente que dice bueno si me subo en taxi me deja a una cuadra o dos cuabras de mi casa, si me subo en un taxi le dice si la llevo para allá le cobro un poco más y no quieren ir si,

entonces la ventaja de la moto es esa, la calidad de vida." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 18 de 2015).

- El mototaxismo ofrece la posibilidad de llegar a áreas de la ciudad donde consideran que no llega el transporte público de pasajeros, incluso que ni el servicio de taxi ofrece.

"para los ciudadanos una ventaja bien visible es que nosotros en la motocicleta llegamos a muchos sectores que en este momento el servicio público no llega, que el taxi muchas veces no quiere dirigirse a ciertos sectores, otra ventaja que el transporte es muy económico en la motocicleta." (Intervención Grupo Focal, Septiembre de 2015).

"Ante la falta de transporte público, la moto se convierte en alternativa de transporte en los municipios, en las veredas donde no ingresaban buses, los carros públicos, ahí está la moto para hacer ese servicio" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 18 de 2015).

- Permite la generación de empleo, garantizando ingresos para la manutención de sus familias:

"Por ejemplo mi caso yo trabaje de auxiliar odontológico en un consultorio y resulta que se me terminó en el contrato Salí de ahí un año me puse hacer mototaxi, tengo título de auxiliar de derecho es imposible conseguir meterme de secretaria de derecho como dicen por la edad y por todo. Otra de las cosas cuatro meses hace poquitico que lo deje, a que me dedique a albañilería porque yo le hago de todo, estuve en albañilería que paso pues se acabó el trabajo que hice otra vez volver al mototaxismo, eso es lo que nos hace volver, lanzarnos otra vez al mototaxismo porque las oportunidades son muy pocas, con contratamos con 1,2,6 meses y hasta luego muchas gracias se le cumplió el contrato, ya no hay renovación de contrato, porque vienen otras personas más jóvenes muchachos esas son las oportunidades que no nosotros tenemos, ese es el único trabajo que no nos rechaza, ese es el único trabajo que por lo menos lo podemos hacer honrada y limpiamente, eso es lo que hacemos" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Con relación a las desventajas, el dialogo permitió establecer que la persistencia en su vinculación al servicio obedece principalmente a la necesidad de ingresos, puesto que consideran que no existen otras oportunidades laborales para la gran mayoría de ellos. A continuación se destacan las desventajas identificadas a partir de lo expresado por esta población.

- Se expresa que actualmente se está saturando la oferta del servicio, afectando los ingresos. Señalan que de continuar esta tendencia la actividad dejara de ser rentable. En tal sentido reclaman acciones del gobierno para el control de las personas de los corregimientos y de otros municipios cercanos que vienen a prestar el servicio en la ciudad.

"Nosotros nos ganábamos 50 hasta 60 mil pesos hablamos de hace unos 3,4 años; ahora hacerse 20 25 mil pesos nos cuesta un día de 6 de la mañana a 8, 9 de la noche y dándole duro como se dice entonces debe haber una política que haga ese control, porque aquí se nos está viniendo gente de otros municipios es otra desventaja, no solo son los compañeros de aquí de Pasto que están trabajando, sino que mucha gente de otros municipios como el

Tambo, Sandona, Yacuanquer, Tangua, La Florida, Chachagui, gente pensionada haciendo mototaxi, policías retirados, del INPEC, gente con altos ingresos, el vigilante que tiene su trabajo y a las horas pico sale que hacer mototaxi para la carne, para el almuerzo, para la gasolina eso está mal eso nos está perjudicando.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

- La accidentalidad también es considerada como desventaja en la prestación del servicio, puesto que, según ellos afecta la credibilidad por parte del usuario. Al respecto se manifiesta que el Estado es también responsable de los niveles de accidentalidad en la medida que no se ejercen los controles adecuados en la expedición de licencias de conducción.

“Una de las desventajas del mototaxista es la accidentalidad, porque lastimosamente somos el chasis del vehículo, esa es la realidad somos el chasis del vehículo, entonces el golpe es de frente no nos cubre ni una lata, no nos cubre nada, en ese sentido si ha habido problemas aquí en Pasto, pero a veces creemos que el mismo estado es el culpable de esta situación porque que aquí en Pasto y en Colombia las licencias de conducción parece que las expidiera secretaria de agricultura y no la de tránsito Ud. va y paga 300, 310 mil pesos y Ud. tiene su licencia sepa o no manejar, la ley 769 que es el código nacional de tránsito dice que debe haber un examen de conducción, que debe haber un examen médico; aquí le hacen el examen médico, pero no le hacen el de conducción, desde ahí empieza el problema de la accidentalidad” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

- La inseguridad también es considerada como desventaja del servicio, puesto que el fácil acceso a la actividad, permite que algunas personas se infiltren como mototaxistas para realizar actos ilícitos, cometer delitos, acciones violentas y demás acciones delincuenciales.

“Otra desventaja que nosotros tenemos es por la cuestión de la accidentalidad y también por el hurto, aquí se nos infiltran personas que ejercen el hurto y estos se identifican como mototaxista, eso prácticamente el municipio, las autoridades no se han dado cuenta y ellos dicen código D, bueno a “x” persona le robaron, ellos dicen los mototaxistas porque lo hicieron desde una moto, entonces yo creo que el municipio, el gobierno debería darse cuenta de quienes estamos conduciendo una moto, ósea nosotros no nos estamos oponiendo a que hagan los operativos, que nos pidan papeles y todo eso, pero pues ellos lo hacen esporádicamente, yo pensaría que ya el municipio nos reconozca a nosotros ya como mototrabajadores y pues como asociados como organizados que estamos, que nos den un distintivo o algo para nosotros podernos identificar, yo creo que allí frenarían un poco lo que es el hurto de las motocicletas.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

- Se considera como desventaja el fácil acceso a la prestación del servicio.

“Personas que salen incluso, de la cárcel ya no tienen la oportunidad en la sociedad porque sale de la cárcel, todas las personas les cierran la puerta, empresas de todo, ya tiene su antecedente, entonces ellos no tienen otra forma sino coger una moto y ponerse hacer mototaxismo esa es otra de las desventajas que tienen el mototaxismo, otra hay personas que salen del recluso se rehabilitan y ellas hacen correctamente su trabajo, cumplen con sus reglas pero el desempleo a ellos también les afecta, entonces el gobierno también debería ponerle freno a eso, hay muchachos que salen preparados del recluso, estudiantes, hay muchos que salen siendo albañiles, hacen cosas muy bonitas en madera, pero ellos tampoco

tienen la oportunidad , entonces que hacen los pobre muchachos dicen no a mí no me dan oportunidad porque yo presento mi hoja de vida, presento mis antecedentes y preciso me salen en la antecedente de que yo estuve recluso en la cárcel por tal motivo, no importa el que sea, entonces ya no me dan trabajo, que hago, cojo mi moto y me pongo a hacer mototaxi, todo eso nos afecta, todo." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

- El sentido empresarial con que algunas personas se han vinculado a la prestación de servicio también se considera una desventaja. Se manifiesta que se han detectado casos en los cuales se ha vendido el taxi para conformar una flotilla de motos que se dan a trabajar bajo la lógica de la contratación de chofer de taxi, donde se entrega una producido diario.

"Otra de las falencia que estamos mirando en esta actividad es que se nos está convirtiendo en un emporio enriquecedor, hoy nos damos cuenta que las personas que manejan el transporte público dueños de buses, dueños de taxis venden un taxi se compran 5, 10 motos y empiezan a darlas a trabajar obviamente ellos no tienen la culpa, ellos buscan sus recursos para también sostener sus familias a nivel que ellos viven, tampoco la tiene el trabajador porque cualquiera que sea el trabajador que recibe una moto él lo hace por las necesidades de solventar los gastos en su hogar, pero estamos mirando que hoy personas que tienen su capital están comprando motos para ponerlas al servicio de la comunidad...." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

- Es una actividad calificada como ilegal y por lo tanto existe una permanente persecución por parte de las autoridades de tránsito.

"Mire creo que nos estamos olvidando de la desventaja más grande que es el no reconocimiento del estado a este transporte, el estado nos habla que es un transporte ilegal, ellos no hablan de informalidad sino de ilegalidad y al ser un transporte ilegal obviamente se refleja persecución de las autoridades de tránsito y policiales, y eso que pasa, pues todos los compañeros mototaxistas el 99.9 % están endeudados en la secretaria de tránsito a través de los comparendos, algunos que tienen secuestradas sus motocicletas en el parqueadero blanca mari, llevan 2 años, 3 años que no las han podido sacar porque la verdad no tienen con que sacarla, además tienen una deuda grande con la secretaria, yo creo que esa es la principal desventaja que tenemos y es la que nos dan garrote y es la que nos tiene triste y la que lastimosamente no hemos podido lograr que eliminarla pero vamos para allá" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

- Los mototaxistas no cuentan con seguridad social, no pueden acceder hacia el futuro a una pensión de jubilación.

"Declarado un trabajo ilegal es que nosotros no tenemos la capacidad o la facultad de que el gobierno nos proteja en cuanto a la seguridad social, nosotros no tenemos acceso a una pensión que es lo primordial, que tuviéramos la oportunidad de una pensión subsidiado como la hay para otros trabajadores " (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015.)

"hay una gran cantidad de personas que en realidad cotizaron pero jamás volvieron a seguir cotizando porque no tienen ese poder adquisitivo de poder seguir pagando esa pensión, esa es una de las ventajas que tenemos los mototaxistas" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

- También se mencionó como desventaja el hecho que la mayoría de los mototaxistas se encuentran expuestos a la proliferación de enfermedades cutáneas, respiratorias y visuales entre otras, cuya complicación se incrementa de forma proporcional con las largas jornadas laborales y los años ejerciendo este oficio. Por esta razón muchos de ellos tienen que abandonar el oficio o aceptar ofertas laborales donde se devenga un ingreso menor.

2.3 FRECUENCIA EN EL CAMBIO DE ACTIVIDAD Y BARRERAS DE ACCESO AL MERCADO LABORAL

Un importante sector de los mototaxistas realiza esfuerzos permanentes por dejar la actividad en la búsqueda del mejoramiento de sus condiciones laborales. No obstante, se manifiesta que muchas veces los trabajos a los que acceden no son estables o son de carácter temporal y al terminar el contrato vuelven a la actividad. Este caso es muy común en aquellas personas que poseen un perfil laboral relacionado con la construcción, donde una vez se terminan las obras, ante la imposibilidad de acceder de manera inmediata a otro contrato de trabajo, vuelven a la actividad mototaxista.

“Si es frecuente la búsqueda de nuevos horizontes laborales no en la totalidad del personal que laboramos en el mototaxismo, pero si hay gente por ejemplo que tiene su profesión como albañiles y de repente les ofrecen una oportunidad mucho mejor laboralmente en tal parte y ellos lo aceptan y lo hacen, dejan el mototaxismo por desarrollar la actividad que ellos si practican o saben, pero que pasa que la labor que ellos van a desarrollar al cambiar el mototaxismo es temporal y al terminar el contrato que se allá fijado con la empresa que los haya contratado, al terminar el contrato vuelven a coger la labor del mototaxismo, eso es frecuente” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Al indagar cuáles son las principales barreras de entrada al mercado laboral, consideran que son dos principalmente: la edad y la inexperiencia laboral. Como se destaca anteriormente consideran que las personas que cumplen los 40 años difícilmente pueden acceder a un puesto de trabajo, incluso teniendo un adecuado perfil para su desempeño. Igualmente en algunos casos no poseen competencia para aprovechar las oportunidades laborales que ofrece el mercado. Es importante destacar que en algunos casos se manifiesta que poseen experiencia pero no la pueden acreditar.

“Las barreras que más nos impiden a la mayoría de nosotros son dos: 1 la edad que muchos de nosotros pasamos ya de los 40 años y esta es la principal barrera que el mercado laboral impone a los aspirantes a cualquier cargo y muchas veces la inexperiencia que algunos de nosotros tenemos en determinadas actividades por no haberlas desarrollado antes eso impide también que alguna oportunidad que se ofrezca laboralmente no podamos ejercerla por falta de experiencia en esa rama.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

En la población mototaxista existen personas con habilidades y destrezas en diversos oficios, que por diferentes circunstancias han perdido la oportunidad de

seguir laborando en ellos y han visto al mototaxismo como un trabajo temporal mientras se ocupan en lo que saben desempeñarse. Al respecto también se resalta la presencia de personas con oficios y empresas que poco a poco han venido saliendo del mercado fruto del desarrollo tecnológico.

"Coincidimos con el compañero las labores se dispararon por la construcción, en estos momentos hay muchos mototaxistas que son maestros de obra, son albañiles, son auxiliares de albañilería entonces cuando se les presenta la ocasión de trabajo ellos abandonan el mototaxismo pero temporal no es definitivo, esos mismos trabajos lo hace el mecánico cuando se le escasea la mano de obra pues dice no hay obro listo vamos a echar mototaxi porque yo no puedo perder un día, pero si le llega obra el sigue desempeñando la labor de mecánico y así en las diferentes ramas, y vemos también que la tecnología va desapareciendo una cantidad de trabajos en el caso mío yo soy fotomecánico, fotomecánico ahorita con el escáner fuera del trabajo ya no hay trabajo para uno, porque el escáner lo hace todo entonces los fotomecánicos mandados a desaparecer, son labores que ya se van perdiendo por ejemplo anteriormente la parte publicitaria se hacía manual ahora ya existen los plotters ya hay cantidad, mano de obra afuera, la tecnología va absorbiendo, va quitando esa mano de obra, entonces se ha perdido" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Igualmente se expresa que en algunos sectores, como el de la construcción o empleos del gobierno, se contrata por meses y posteriormente se renuevan los trabajadores, volviendo nuevamente al mototaxismo que es el único trabajo donde no tienen rechazo. Según su apreciación la informalidad laboral existente en el medio propicia la inestabilidad laboral, afirman que es común en algunos patronos la realización de contratos de 3 a 6 meses, que en ocasiones se renueva por una sola vez, cambiando el personal contratado; y por tanto, ante la falta de ingresos el mototaxismo es una alternativa fácil para la ocupación.

"La inestabilidad laboral hoy nos damos cuenta que al que lo contratan máximo 6 meses mínimo 3 meses. Se cumple su 3 mes que le dicen a uno muchas gracias con el único fin de no pagarle las prestaciones sociales que tiene; si lo contratan por 6 meses de pronto porque tiene su palancazo, si tiene su político padrino es el de meter allá que lo avala, lo puede meter allá y lo puede sostener un tiempito, la inestabilidad laboral es una de las falencias por la cual ningún colombiano puede permanecer en un cargo permanentemente, hoy nos damos cuenta que los estudiantes por más que se dediquen a estudiar y salgan a muy temprana edad de la universidad con su profesión y título lo primero que le dicen es tu experiencia, tienes experiencia, ¿Dónde has trabajado? A ver preséntame una recomendación de la empresa donde tu trabajaste" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Se reconoce que si bien existen personas con competencias en un oficio o con un alto grado de escolaridad, estos no son la mayoría. Ven limitado el acceso al mercado laboral especialmente por el bajo nivel de escolaridad prevaleciente en esta población. Se podría inferir que las oportunidades en el mercado no se ajustan a los perfiles laborales de la población mototaxista.

"El principal problema es la falta de empleo, sencillamente no hay fuentes de empleo en Pasto, esa es la realidad aquí no hay, hablamos del 25% de desempleo, 60 % de informalidad, eso da el 85% de personas en condiciones de trabajar pero no hay fuentes de empleo que

hacemos mire lo que decía el compañero y a veces esto es contradictorio el 90% de los mototaxistas y ustedes se van a dar cuenta en el censo que lo hicieron en marzo, su nivel educativo es primaria, hay alguno que otro que tiene el bachillerato y muy poquitos también que son profesionales, a veces también nos exigen un nivel educativo y eso también es una barrera para ingresar al trabajo laboral" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

2.4 NIVELES DE FORMACIÓN, COMPETENCIAS Y HABILIDADES DE LOS MOTOTAXISTAS EN CIUDAD DE PASTO

Las asociaciones y los mototaxistas manifiestan la existencia de una amplia variedad de perfiles laborales. Son conscientes de las deficiencias en el perfil laboral que poseen mucho de ellos debido al bajo nivel de escolaridad; no obstante afirman que en los últimos años es frecuente ver compañeros que poseen estudios profesionales.

"Aquí los pioneros son los que no tuvimos educación, porque no quisimos estudiar, pero aquí el mototaxismo, usted ve las hojas de vida de los grupos organizados y ellos son profesionales, tienen títulos, tienen técnicos, todos o la mayoría, los pioneros si somos tal vez los que no, nos quedamos en educación, pero desde el 2010 para arriba hay mucha gente profesional. En el censo hay perfiles que son de bachillerato no más, pero el resto hay mucho profesionales." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 18 de 2015).

A pesar de la existencia de diferentes perfiles laborales, son reiterativos en afirmar que no existen oportunidades de empleo para todos y que es en el mototaxismo donde encuentran la oportunidad de lograr ingresos para el sustento familiar.

Algunos perfiles identificados y que no necesariamente se presentan de manera generalizada son: mecánicos, vigilantes, electricistas, albañiles, maestros de construcción y en una muy baja proporción profesionales de diversas áreas. También se encuentran personas que en el pasado han sido propietarios de microempresas, quienes ven en el gobierno la falta de apoyo en situaciones de crisis y han tenido que abandonar la actividad para dedicarse al mototaxismo.

"En cuanto algunos perfiles de mototaxistas hay mecánicos de automóviles, yo tengo como unos cinco que son mecánicos de automóviles, vigilantes que han hecho los cursos pero no hay demanda de mano de obra, electricistas, albañiles, constructores, hay abogados, economistas, profesionales dentro del sector del mototaxi, si hay abogados pero como no hay oportunidades les toca seguir en el mototaxismo." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

También destacan existe una población de mujeres con diversos perfiles dedicada a la actividad del mototaxismo que igualmente ven frustradas sus aspiraciones laborales. En muchos casos son cabezas de familia que no han encontrado espacios en el mercado de trabajo para lograr solventar sus necesidades.

"Mire que yo por lo menos en mi casa todo lo que era lencería, todo lo que era lo de bizcochos, pintura, uno lo hacía y listo, pero lo que dice él, toda la modernización que ha llegado, ya se ha ido acabando entonces en los hogares ya no existe eso, las mujeres y el día a día de una mujer mototaxista es lo más duro porque ella tiene que levantarse a dejar haciendo todos sus cosas en su casa y de ahí salir a trabajar, salir a rebuscarse la vida y regresar otra vez a recoger sus hijos y volver y entonces yo quiero que así como ustedes hoy en día nos han dado esta oportunidad de expresarnos y todo, también tengan en cuenta a la mujer que hace mototaxi, que es alguna actividad bien difícil para ellas y por sobre todo por la estigmatización que aquí se tiene en toda Colombia, aquí el ser mototaxista es ser estigmatizada" (Intervención Grupo Focal, Septiembre de 18 2015).

2.5 TIPOS DE TRABAJO QUE PUEDE DESEMPEÑAR LA POBLACIÓN VINCULADA AL MOTOTAXISMO

El dialogo con las personas dedicadas la mototaxismo permite percibir una situación contradictoria en el sentido de que, por una parte, expresan el deseo de desempeñarse en otras actividades, y por otra, mantenerse en el desarrollo de la actividad con la esperanza de que el servicio sea legalizado. Aquellos que poseen un oficio o una profesión aspiran poder encontrar un puesto de trabajo acorde con sus capacidades, otros sienten que la sociedad no puede asimilarlos en otra actividad por cuanto poseen limitaciones en torno a capacidades y competencias para el trabajo.

"Lo primero que tiene que hacer el estado es reconocer al mototaxismo como un problema social, no lo reconoce como un problema social, lo reconoce como un problema de movilidad, no como un problema social, cuando nos reconozcan como un problema social y que nos vean como población vulnerable ahí empezamos acceder a los subsidios de vivienda, eso es lo que queremos, subsidio de vivienda, salud, educación, pensión y prácticamente eso sería llegar a la legalización, a la formalización del mototaxismo, lo han hecho en otros países miren ustedes en internet Brasil es el vecino más cercano que nosotros tenemos que es una realidad, pero como comenzó allá, con un proceso político; lastimosamente que también lo podemos llevar a cabo acá, por eso en varias asociaciones ya hay varios mototaxistas que en esta coyuntura política que se nos avecina están aspirando a cargos como el concejo, a la asamblea a nivel nacional, porque parece que ahí podemos comenzar con un proceso para llegar a la legalización, lastimosamente en este pasos todo se mueve por política y ese es una las barreras también por la que no podemos ingresar al trabajo laboral porque aquí le preguntas quien es padrino político, por quien voto, cuantos votos le puso, acá hay un empleo, pero si este señor puso más votos él es el acreedor a ese trabajo, eso nos está sucediendo, muchas cosas, reconocer el mototaxismo como un problema social es la solución para nosotros." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Se insiste en que algunas personas poseen competencias relacionadas con varios oficios, manifestando de que existe voluntad de acceder a oportunidades laborales relacionados con ellos, no obstante estas aspiraciones se ven limitadas por cuanto la demanda laboral exige que esas competencias sean certificadas, como en el caso de los sectores de la construcción. Ratifican que a pesar de contar con competencia laborales, en varios casos han sido trabajadores por cuenta

propia, y por tanto, no pueden certificar su experiencia, ni su idoneidad. Esta situación es un elemento importante a considerar al momento de diseñar en un programa de reconversión laboral para esta población, en la medida que es necesario su capacitación en empleabilidad, acompañado de la certificación de sus competencias laborales.

“Hoy nos damos cuenta que todo oficio, antes el que era normal y el que lo aprendía era como el arte, el don de esa persona, el arte de él era aprender cualquier oficio, llámese electricidad, albañilería, plomería, modistería, peluquería, eran oficios, hoy el estado está certificándolos y cuál es la más fácil para ellos, que la persona que tenga la certificación de eso, puede ser contratada, la que no obviamente no, así haya adquirido una cantidad de experiencia. Mire toquemos el tema de la albañilería, Usted sabe que una persona que quiera aprender empieza por ayudante, por oficial, albañil y pasa por maestro de obra, hoy sino tiene esos títulos pues desafortunadamente nadie le da para que levante un muro, por esa situación usted tiene que salir certificado; que si es pegador de ladrillo el certificado, que si es maestro de obra, el certificado, que si es estructurador certificado. Debido a eso el gobierno se está saliendo por la tangente y supuestamente nos la está poniendo fácil; ah es que tenemos que aprender pero todos no podemos aprender. Yo creo que aprender de todo para después quedarse sin nada es difícil.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

2.6 ASPIRACIONES LABORALES Y PROFESIONALES QUE POSEEN LOS MOTOTAXISTAS DE LA CIUDAD DE PASTO

No se percibe de manera clara las aspiraciones laborales y profesionales de las personas dedicadas al mototaxismo en la ciudad de Pasto. Manifiestan la voluntad de mejorar sus perfiles laborales a través de programas de formación y capacitación pero bajo condiciones que consulten sus necesidades y preferencias. Ven con preocupación la posibilidad de dejar la actividad a través de un programa de reconversión puesto que consideran que el gobierno no dispone de los recursos necesarios para lograr una cobertura adecuada a la población mototaxista.

“Los mototrabajadores en si tienen las ganas y la voluntad de capacitarse, pero no han cerrado las puertas, una porque el mototaxista no tiene recursos para pagar un técnico, un tecnológico, aquí hay instituciones privadas que lo brindan pero nosotros no tenemos los recursos, y si vamos al SENA, nos ponen un poco de limitantes, mire nosotros que paso, hicimos gestión con la Secretaría de Desarrollo Económico para que a 75 mototaxistas de nuestro sindicato se les brindara un curso de mecánica de motos, hasta ahora estamos esperando, porque no nos negaron siendo que nosotros somos informales que somos ilegales entonces nos cierran las puertas, el mismo estado nos está cerrando las puertas, y una de las cualidades para que nuestro ingreso mejore, para que nuestra situación laboral sea mejor es capacitarnos obviamente, entonces estamos estancados. (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015.)

Se expresa que los programas de capacitación o de formación deben consultar con sus necesidades de acuerdo a los perfiles laborales; sumado a ello deben brindarse condiciones para que puedan de manera simultánea seguir trabajando, esto por cuanto sus necesidades económicas deben seguirse atendiendo. Se

manifiesta que es necesario solucionar como solventan sus necesidades mientras se están formando.

"En este caso estamos hablando de los mototrabajadores, por decir algo lo que yo le expresaba, yo no puedo dejar el trabajo para ir a estudiar, horarios flexibles, y los oficios, que sean acordes o los que uno necesite porque nos damos cuenta y a nosotros nos ha pasado el Sena a mí me llama mucho, yo tengo mucha gente que me conoce, me llama, mire que nosotros estamos brindando unas capacitaciones, necesitamos 10 personas para un curso. ¿de qué? De peluquería, corte en confecciones, pues yo no le puedo decir a un mototaxista vea están enseñando corte y confecciones, peluquería, no pues obviamente, que se acorde a algo que a uno le guste" (Intervención Grupo Focal, Septiembre de 2015)

2.7 FACTORES INFLUYEN O LIMITAN A LOS MOTOTAXISTAS PARA FORTALECER CAPACIDADES

Uno de los factores que limita el fortalecimiento de las capacidades y competencias por parte de la población dedicada al mototaxismo, es el hecho de que mientras se están formando o capacitando, deben también solventar sus necesidades cotidianas. Como se anota anteriormente es necesario que se fijen horarios adecuados para realizar este proceso.

Los mototaxistas sienten que no poseen un adecuado apoyo gubernamental frente a sus necesidades de fortalecimiento de sus competencias laborales. Ven limitado el acceso a los programas que ofrecen las instituciones públicas como el SENA.

"Los mototrabajadores en si tienen las ganas y la voluntad de capacitarse, pero no han cerrado las puertas, una porque el mototaxista no tiene recursos para pagar un técnico, un tecnológico aquí hay instituciones privadas que lo brindan pero nosotros no tenemos los recursos, y si vamos al SENA nos ponen un poco de limitantes, mire nosotros que paso hicimos gestión con la secretaria de desarrollo económico para que a 75 mototaxistas de nuestro sindicato se les brindara un curso de mecánica de motos hasta ahora estamos esperando porque no nos negaron siendo que nosotros somos informales que somos ilegales entonces nos cierran las puertas, el mismo estado nos está cerrando las puertas, y una de las cualidades para que nuestro ingreso mejore, para que nuestra situación laboral sea mejor es capacitarnos obviamente, entonces estamos estancados." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Con relación a los programas de capacitación, consideran que el gobierno nacional da oportunidades a quien no necesita. Y que las ofertas de capacitación no se ajustan a la situación que enfrentan los mototaxistas. Los horarios son inadecuados y los programas ofertados no consultan con las expectativas de los mototaxistas. 'Aprender de todo para después no quedar haciendo nada'.

Además de las limitaciones para mejorar sus competencias laborales, son reiterativos en destacar la edad como limitación para acceder a oportunidades laborales.

"Bueno yo le quiero complementar a Jorge lo que él está diciendo, en mi caso me paso lo mismo, salieron en esos meses unos cursos para el SENA, yo averigüe y resulta que eran todo el día de lunes a sábado entonces fue como una barrera porque dice mientras usted se va a estudiar como solventa los gastos de la casa, agua, luz, teléfono más la alimentación ese es un problema, otra cosa es que hay mucha gente, sería hacer un censo entre nosotros como sindicato, que hay muchachos que solo tienen la primaria, no son bachilleres; otros somos bachilleres pero la edad ya nos comienza a poner una barrera, me presente a un concurso de trabajo en el Hospital Departamental, se presentaron bastantes, cual fue la barrera mía? Pun la edad, ¿cuántos años tienes? 35 años, no solo hasta los 30 bloqueado allí, usted laboralmente máximo hasta los 30, son barreras que están exigiendo." (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

También ven limitadas las posibilidades de capacitación y formación aquellas personas que han alcanzado una edad mayor a 40 años. Manifiestan que los programas institucionales no los acogen.

"Otra cosita en esa cuestión de capacitación es la edad porque los cursos vienen determinados hasta cierta edad y un ejemplo el Instituto sur colombiano dio unas capacitaciones a personas y cuando a mí me invitaron obviamente la mayoría yo dije no vale la pena porque supuestamente era capacitarse y daban una bonificación a quien se capacitaba, empecé por allí solamente hasta 40 años de 25 a 40 años los que pasan de los que pasan de 40 no tienen derecho, mire que ahí ósea a pesar de que uno trate de buscar las formas de buscar, la edad siempre va a ser siempre un limitante para las personas esos cursos" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

2.8 ASOCIATIVIDAD Y APOYO GUBERNAMENTAL O INSTITUCIONAL.

Los mototaxistas desde hace más o menos 3 años han venido desarrollando procesos de asociatividad gremial con el fin de defender sus intereses colectivos y recibir apoyos gubernamentales e institucionales.

Ante las medidas restrictivas adoptadas por la Administración Municipal y en defensa de sus intereses individuales y colectivos, se ha propiciado la asociatividad gremial, evidenciándose la existencia en la ciudad de Pasto de 5 organizaciones, 3 asociaciones y 2 sindicatos.

"Haciendo retoma a la continuidad del tema la relación de los grupos de mototaxistas que hoy existe nace a raíz de hace unos 3 o 4 años atrás cuando se sentó el señor alcalde dijo yo con todos no puedo hablar, yo tengo que hablar con personas representantes, organícese porque si son 5 mil mototaxistas no puedo atender, organícese en grupos y los atiendo. Desde por allá nace la necesidad de organizarse en grupos llámense asociaciones, sindicatos, grupos de trabajo y así lo hicimos en la actualidad en la ciudad tenemos cinco organizaciones de ellas son 2 asociaciones 3 sindicatos, que es lo que existe en el municipio de Pasto, que estas asociaciones y estos sindicatos nos abarcan muy poca gente de lo que en realidad es el mototaxismo en el municipio de Pasto" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Las relaciones entre los mototaxistas nacen por la convivencia cotidiana, especialmente por lo que ellos denominan pistas o bahías, que se convierten además de lugares de recepción de clientes, en espacios para establecer contactos entre ellos e incluso relaciones de compañerismo o amistad.

“La relación entre los grupos es variable, a veces estamos de acuerdo en unas cosas, a veces estamos de acuerdo en otras cosas, llegamos a la controversia porque la idea del compañero no fue acogida por lo que dijo, bueno en fin, pero en si hemos llevado la fiesta en paz como para no tener inconvenientes, se habla de las pistas, las pistas son los sitios donde los mototaxistas parqueamos a esperar el cliente, la persona que va a utilizar nuestro servicio. Las pistas están ubicadas en Corazón de Jesús, [Almacén] Único, Quintas de San Pedro, Nuevo sol, Cresemillas, Tamasagra en fin, mejor dicho para que Usted se lleve una idea en cada barrio del municipio de pasto Ud. tiene su pista, porque da la casualidad de que usted vive en determinado barrio y la gente lo conoce a Ud.; entonces ¿Ud. que hace? Buscar oportunidad de que sus vecinos lo utilicen como clientes, como servidor y ellos se vuelvan sus clientes, entonces se queda allí parqueado para ver que vecinas puede utilizar.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

La asociatividad les ha permitido la defensa de sus intereses gremiales y se han iniciado acciones en beneficio de los asociados. Adicionalmente mantienen relaciones entre las asociaciones en defensa de sus intereses.

“Cada organización aquí en Pasto es autónoma, aquí hay un comité veedor de líderes que ahí donde está el presidente de las 5 asociaciones, que tenemos unos periodos que nos reunimos con la administración a concertar la problemática del mototaxismo, por ejemplo con esta administración, con los diferentes líderes y miembros de las juntas directivas de las asociaciones hemos logrado muchas cosas, estos 4 años no ha ido digamos no muy bien pero tampoco nos ha ido mal, hay unos decretos pero no ha dicho bueno ha habido una conciencia donde dice reconocemos el alto índice de desempleo , no podemos generar empleo para todos, entonces hay unas reglas de juego también respeten esto, nosotros hemos respetado y así hemos trabajado. Las asociaciones obviamente tienden por el beneficio social y económico de sus afiliados” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

La asociatividad les ha permitido a los mototaxistas acceder algunos beneficios, entre ellos se destacan: descuentos en la adquisición de seguros SOAT y en la revisión técnico mecánica; tratamiento preferencial en abastecimiento de combustibles; y el acceso a programas de capacitación con instituciones regionales.

“¿qué ha hecho la asociación por los afiliados?, mire nosotros tenemos descuento en los seguros, tenemos descuento en la revisión tecno mecánica, hemos logrado obtener un chip para que nos vendan el combustible las 24 horas, nosotros somos afiliados a la CUT como sindicato y al ser afiliados a la CUT nosotros hemos tenido unos convenios con la Universidad Mariana donde hemos capacitado a más de 100 mototrabajadores en sistemas 1, sistemas 2, instalación de redes eléctricas, electrónica básica, contabilidad básica, derecho básico, esas cositas lo hacemos como sindicato, ese beneficio si es para los afiliados asociados, eso se ha logrado, es que para eso se fundan las organizaciones, para defender los derechos de los mototrabajadores y para obtener otros beneficios no solamente vamos a hablar de mototaxismo. Hay muchas cosas que se pueden hacer.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

Con relación a los programas del gobierno son escépticos en cuanto a la cobertura, la eficiencia y las acciones; pero sobre todo, consideran que éstas no son acordes con sus necesidades. La percepción frente al gobierno es que ni se han realizado esfuerzos, ni han tomado medidas para permitirles ejercer una labor distinta a la del mototaxismo.

2.9 ESTRATEGIAS PARA LA VINCULACIÓN A UN PROGRAMA DE RECONVERSIÓN LABORAL

Con relación a las estrategias para la vinculación a un programa de reconversión los grupos focales se orientaron a establecer propuestas de acciones que pudieran ser acogidas por parte de la población mototaxista. De manera general estas propuestas se relacionan con programas de empleabilidad, emprendimiento, formación y capacitación, y certificación en competencias laborales. A continuación se listan dichas propuestas:

- Socialización del censo de mototaxistas. Se solicita la socialización de los resultados del reciente censo realizado por la Alcaldía Municipal de Pasto.
- Capacitación para disminuir la accidentalidad. Se reclama de parte de las autoridades locales la realización de una capacitación en normas de tránsito.
- Capacitación en turismo. Consideran que el turismo es una actividad en la cual se pueden encontrar alternativas de reconversión laboral. Se reclama formación en esta área teniendo en cuenta las potencialidades de la región.
- Incluirlos en programas sociales, especialmente en salud y vivienda. Se considera que un programa de reconversión laboral debe ir acompañado de una estrategia que les permita también el acceso a programas sociales manejados por el gobierno local, departamental y nacional.
- Brindar posibilidades para la creación de empresas. Se reclama el desarrollo de programas de emprendimiento acompañado de recursos de capital semilla para poder materializar las iniciativas empresariales que surjan de este proceso.
- Involucrar recursos gubernamentales. Se considera que los programas de cualificación laboral, empleabilidad y emprendimiento deben estar acompañados de un presupuesto que permita realmente impactar en la población hacia el logro de permitir la reconversión laboral.
- No solo tomar medidas represivas. Se expresa que para la solución del problema del mototaxismo en la ciudad debe considerar acciones que realmente permitan ofrecer oportunidades de generación de ingresos.

- Proyecto de ley para la formalización del mototaxismo. Son insistentes en la posibilidad de legalizar la actividad.
- Reclaman un programa de certificación de sus competencias laborales con el fin de brindar mayores posibilidades de inserción en actividades económicas u oficios que desarrollaron en el pasado.
- Consideran que las acciones de capacitación o formación no solamente deben estar enfocadas al mototaxista, sino también a su núcleo familiar.
- Las propuestas de capacitación deben ser subsidiadas y luego asegurar el empleo o el emprendimiento. Consideran que en el proceso es necesario asegurar los ingresos para el sustento familiar. Se propone también que los procesos de empleabilidad y emprendimiento realmente sean efectivos en términos de lograr los impactos deseados.

"Lo primero que tiene que hacer el estado es reconocer al mototaxismo como un problema social, no lo reconoce como un problema social, lo reconoce como un problema de movilidad, no como un problema social" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

"existen múltiples ideas de posibilidades en emprendimiento y en empleo pero de alguna manera habría que estudiarlas un poco más que no pasan hasta el momento de ser algunas ideas que tendrían que profundizarse por ejemplo en turismo, mensajería eso todavía está por explorarse si realmente constituye una solución a la problemática del mototaxismo y además se necesitaría una empresa de mensajería se benefician muy pocos, se satura el mercado de ese servicio. Entonces todos estos diagnósticos nos ayudaran a encontrar de pronto unas propuestas más novedosas en ese sentido" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

3. PERFILES OCUPACIONALES DE LA POBLACIÓN MOTOTAXISTA

3.1 VARIABLES SOCIOECONÓMICAS DE INTERÉS PARA LA RECONVERSIÓN LABORAL

A continuación se presenta el análisis de las variables socioeconómicas de interés para la reconversión laboral. Estas se agrupan en demográficas, sociales, educación y experiencia laboral. Su análisis tiene como propósito establecer un conjunto de argumentos que permitan definir de manera general los perfiles ocupacionales existentes en la población mototaxista de la ciudad de Pasto. La información que permite caracterizar las variables, proviene del último Censo realizado a esta población por parte de la Secretaría de Desarrollo económico y Competitividad de la Alcaldía Municipal y del procesamiento de la información de los dos grupos focales realizados con la población de mototaxistas de la ciudad de Pasto en el mes de septiembre de 2015.

3.1.1 Variables Demográficas

El número total de personas dedicadas a la actividad económica del mototaxismo en la ciudad de Pasto es indeterminado; no obstante, en la realización de grupos focales con la población mototaxista de la ciudad de Pasto, ellos estiman esta cifra en aproximadamente 6000 personas. Un análisis más objetivo y considerando un sub registro en el último censo realizado por la Alcaldía Municipal de Pasto, permite conceptuar que esta población hipotéticamente podría ser menor. La encuesta realizada por la Alcaldía de Pasto y la Universidad de Nariño en el año 2011 logró contabilizar 1949 personas que ejercían la actividad (95,5% hombres y el 4,5% mujeres). El censo realizado en marzo del 2015 logró convocar a 2311 mototaxistas; de los cuales, 2195, son hombres que representan el 95.0% del total; y 116, son mujeres que constituyen el 5.0% restante. La diferencia en el número de personas vinculadas a la actividad significa una variación del 18.6% con respecto al primer censo.

La actividad del mototaxismo en la ciudad de Pasto, se presenta como una opción motivada para la generación de ingresos y el sostenimiento familiar. Si bien es una actividad económica desempeñada mayoritariamente por hombres, se suman a ejercerla en menor medida mujeres que procuran solventar también sus necesidades cotidianas. Despierta especial interés aquellas que son cabeza de familia, quienes, con su labor diaria y los ingresos obtenidos, sostienen los gastos del hogar, sin dejar de lado sus tareas habituales como la crianza, cuidado de los hijos y desempeño de los oficios del hogar.

En Pasto, la edad de los mototaxistas oscila entre los 15 y 70 años. La distribución por grandes grupos etarios permite reconocer que el ejercicio de la actividad se concentra en la población con edades comprendidas entre los 30 y 44 años, con una participación del 44.5% del total; seguida por la población entre 45 y 64 años con el 32.0%. Los adolescentes y jóvenes representan el 20.4% del total y las personas con 65 años y más el 2,2%. Esta distribución refleja, por una parte, las dificultades de inserción laboral especialmente en la población adulta, puesto que los mayores de 28 años representan el 79.6% del total; y por otra, el acceso de la población joven que ve limitada la continuidad en la realización de sus estudios frente a la necesidad de generar ingresos.

La composición de esta población por rangos de edad y sexo, expresada en grupos quinquenales, muestra en mayor detalle la distribución de la población en el ejercicio de la actividad. Así por ejemplo, se observa que los menores de 20 años no poseen una representación significativa, corresponden solo al 1.8% del total y en el caso específico de la mujeres tan solo el 0.9%.

La población joven que presta el servicio se concentra en los rangos de 20 a 24 años (9,2% del total) y 25 a 29 años (12,3% del total) siendo mayor la representatividad de este último rango. En efecto, es frecuente encontrar jóvenes que han culminado recientemente sus estudios y se instalan en la actividad de mototaxismo, como oficio regular o de manera temporal, ante las escasas de oportunidades laborales y certificaciones que les acredite experiencia.

Igualmente se destaca la presencia de adultos mayores, encontrándose 50 personas que corresponden al 2,2% del total. Situación que refleja las dificultades económicas de esta población, puesto que bajo condiciones normales, se supone que sean dependientes, hayan solucionado su problema de ingresos o estén gozando de una pensión de jubilación.

Tanto en hombres como en mujeres la mayor representación de la población por rangos de edad se presenta en el rango entre 30 y 34 años, con una participación del 16.1% del total; seguidas de las edades de 35 a 39 años con el 14.1% y 45 a 49 años con el 13.5%.

Cuadro 15. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Aspectos demográficos

Sexo	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Número	2311	100,0%	116	5,0%	2195	95,0%
Residencia	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Rural	260	11,3%	11	9,5%	249	11,3%
Urbano	2051	88,7%	105	90,5%	1946	88,7%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%
Rangos De Edad	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
15-19	41	1,8%	1	0,9%	40	1,8%
20-24	213	9,2%	10	8,6%	203	9,2%
25-29	285	12,3%	14	12,1%	271	12,3%
30-34	371	16,1%	25	21,6%	346	15,8%
35-39	327	14,1%	22	19,0%	305	13,9%
40-44	284	12,3%	18	15,5%	266	12,1%
45-49	312	13,5%	15	12,9%	297	13,5%
50-54	230	10,0%	7	6,0%	223	10,2%
55-59	127	5,5%	2	1,7%	125	5,7%
60-64	71	3,1%	2	1,7%	69	3,1%
65 Y Mas	50	2,2%	0	0,0%	50	2,3%
Total	2.311	100,0%	116	100,0%	2.195	100,0%
Promedio De Edad	39,20		36,80		39,30	
Grandes Grupos De Edad	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Jóvenes	472	20,4%	20	17,2%	452	20,6%
29 – 44	1049	45,4%	70	60,3%	979	44,6%
45 – 64	740	32,0%	26	22,4%	714	32,5%
65 Y Mas	50	2,2%	0	0,0%	50	2,3%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%
Residencia	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Rural	260	11,3%	11	9,5%	249	11,3%
Urbano	2051	88,7%	105	90,5%	1946	88,7%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%
Estado Civil	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Casado	669	28,9%	17	14,7%	652	29,7%
Otro	6	0,3%		0,0%	6	0,3%
Separado	111	4,8%	18	15,5%	93	4,2%
Soltero	620	26,8%	52	44,8%	568	25,9%
Unión Libre	885	38,3%	24	20,7%	861	39,2%
Viudo	20	0,9%	5	4,3%	15	0,7%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

En los aspectos demográficos es necesario resaltar que no toda la población dedicada a la actividad tiene residencia en la ciudad. En consideración a ello el 11,3% de los censados (260 personas), provienen del sector rural. Generalmente se trata de personas que se trasladan diariamente a la ciudad siendo habitantes de corregimientos del Municipio. Aunque no se evidencia en el censo realizado, en los grupos focales realizados con la población mototaxista, se manifestó que incluso hay presencia de personas provenientes de municipios cercanos como La Florida,

El tambo, Chachagüí y Tangua, entre otros. Ello también es el reflejo de las dificultades económicas que poseen los sectores rurales del Municipio y que de alguna manera incide en la presión sobre el mercado laboral en el área urbana

“Nosotros nos ganábamos 50 hasta 60 mil pesos hablamos de hace unos 3, 4 años; ahora hacerse 20, 25 mil pesos nos cuesta un día de 6 de la mañana a 8, 9 de la noche y dándole duro como se dice entonces debe haber una política que haga ese control, porque aquí se nos está viniendo gente de otros municipios es otra desventaja, no solo son los compañeros de aquí de Pasto que están trabajando, sino que mucha gente de otros municipios como el Tambo, Sandoná, Yacuanquer, Tangua, La Florida, Chachagüí, gente pensionada haciendo mototaxi, policías retirados, del INPEC, gente con altos ingresos, el vigilante que tiene su trabajo y a las horas pico sale que hacer mototaxi para la carne, para el almuerzo, para la gasolina eso está mal eso nos está perjudicando.” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

El último censo realizado da cuenta que de las 2311 personas dedicadas a la actividad, el 67,2% tiene la responsabilidad directa de satisfacer las necesidades de un hogar, con algún tipo de sociedad marital ya sea de unión libre (38,3%) o matrimonio (28,9%). Las personas solteras representan, el 26,8%; las separadas el 4,8%; y las que han enviudado, el 0,9%.

Si bien la cuarta parte de la población mototaxista tiene condición de solteros, dicha población no está exonerada de responsabilidades económicas, puesto que deben cubrir sus necesidades personales, ayudar al sostenimiento familiar o también son padres de familia. De manera particular, de las 620 personas mototaxistas en esta condición, 52 son mujeres, quienes representan el 44,8% en su género.

Una de las diferencias, entre los conductores mototaxistas que presentan uno u otro estado civil, son las horas de trabajo y su vinculación o no a actividades de apoyo directo al interior del hogar con su medio de transporte; la condición de “hombres solteros” les facilita trabajar en el mototaxismo en una mayor cantidad de tiempo, mientras que “hombres casados” dedican tiempo y apoyo al hogar llevando los hijos al colegio, pagando servicios públicos, haciendo compras o mercado, todas estas actividades usando la motocicleta.

3.1.2 Variables Sociales

La dedicación al mototaxismo como actividad económica, es más común en las personas situadas en los estratos 1 y 2 de la población. En conjunto representan el 96,8 % del total de encuestados. Ello demuestra que la oferta de mototaxi está asociada directamente a las condiciones socioeconómicas de la población, siendo los estratos más vulnerables, quienes ante las dificultades de inserción

laboral, encuentran en el mototaxismo, una oportunidad para la generación de ingresos.

Es necesario resaltar que no se puede limitar el análisis exclusivamente al universo de personas que poseen dificultades para la inserción laboral, también aunque en menor proporción, existen personas mototaxistas que son pensionadas, vigilantes o poseen otro tipo de ocupación, y en las horas pico, desempeñan el mototaxismo como medio para complementar sus ingresos.

A lo anterior se añade, que la ciudad de Pasto en los últimos 8 años, ha sido una importante receptora de población en condición de desplazamiento. De acuerdo a los resultados del censo, el 29,2% (674 personas) de la población mototaxista, se reconoce con una condición relacionada con el conflicto armado. Sobre la población total el 13.9% se considera víctima, el 13,5% desplazado, el 1,2% afectado por la desaparición forzada y el 0.5% afectado por homicidio. Ello denota también que la ciudad no les ha permitido oportunidades para su inserción laboral y como se ha diagnosticado encuentran en el mototaxismo una forma posible para la generación de ingresos.

Respecto a la vinculación como beneficiarios de programas sociales, el 34% de la población mototaxista accede o ha sido beneficiario de un programa de gobierno. El 16,6% acceden al programa Familias en Acción; el 8,6% al Programa UNIDOS; el 5.3% al programa Red Juntos y el 1.5% a Subsidio del adulto mayor. Es necesario resalta que los programas RED JUNTOS y ESTRATEGIA UNIDOS (segunda fase de la Red JUNTOS) están orientados a ofrecer apoyo a familias para superar la pobreza extrema, a través del acompañamiento y articulación institucional con actores públicos y privados y la promoción de la innovación social³⁶. Igualmente el 1,9% ha sido beneficiario del Programa de Vivienda subsidiada del gobierno nacional.³⁷

Un aspecto importante que define las condiciones sociales de la población mototaxista de la ciudad de Pasto es el acceso al Sistema de Seguridad Social. Respecto al acceso a los servicios de salud, se destaca que no toda la población accede a algún tipo de régimen; la cobertura en esta población alcanza al 91.8%, de ellos, el 82% es cubierto por el régimen subsidiado y el 9,9% por el régimen contributivo. El 7.8% (180 personas) de la población dedicada al mototaxista no tiene ningún tipo de afiliación al sistema de salud

³⁶ "La Red UNIDOS es la estrategia para la superación de la pobreza extrema del Gobierno Nacional que busca que 350 mil familias superen la pobreza extrema. Congrega a 26 entidades del Estado involucradas en la provisión de servicios sociales básicos. Su énfasis es asegurar que las familias más pobres puedan acceder a los programas a los que son elegibles. Actualmente, es estrategia de ANSPE. UNIDOS es la segunda fase de la Red JUNTOS que promueve la innovación social, la participación comunitaria, y el abordaje de trampas de desarrollo local bajo el marco de la convergencia regional". (<http://www.anspe.gov.co>).

³⁷ La Ley 1537 de 2012 (Art 12), establece como potenciales beneficiarios del Subsidio Familiar de Vivienda en Especie, a las familias que se encuentren en alguna de las siguientes condiciones: a) encontrarse dentro del rango de pobreza extrema, b) estar en situación de desplazamiento, c) haber sido afectada por desastres naturales, calamidades públicas o emergencias y/o d) estar habitando en zonas de alto riesgo no mitigable. Tienen prioridad las mujeres y hombres cabeza de hogar, personas en situación de discapacidad y adultos mayores.

Cuadro 16. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Variables Sociales.

Estrato Socio-Económico	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
1	1558	67,4%	80	69,0%	1478	67,3%
2	678	29,3%	32	27,6%	646	29,4%
3	74	3,2%	4	3,4%	70	3,2%
4	1	0,0%		0,0%	1	0,0%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%
Condición Especial	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Victima	321	13,9%	14	12,1%	307	14,0%
Desaparición Forzada	28	1,2%	2	1,7%	26	1,2%
Desplazamiento	313	13,5%	14	12,1%	299	13,6%
Homicidio	12	0,5%	1	0,9%	11	0,5%
Beneficiario De Programas Sociales	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Si acceden	703	30,4%	49	42,2%	654	29,8%
Programas Que Se Benefician	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Red Unidos	199	8,6%	13	11,2%	186	8,5%
Viviendas Gratis	43	1,9%	1	0,9%	42	1,9%
Familias En Acción	383	16,6%	39	33,6%	344	15,7%
Subsidio Al Adulto Mayor	34	1,5%		0,0%	34	1,5%
Jóvenes Rurales	4	0,2%		0,0%	4	0,2%
Red Juntos	122	5,3%	6	5,2%	116	5,3%
Total**	785	34,0%	59	50,9%	726	33,1%
Régimen De Salud	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Contributivo	228	9,9%	16	13,8%	212	9,7%
Ninguno	180	7,8%	1	0,9%	179	8,2%
Subsidiado	1894	82,0%	98	84,5%	1796	81,8%
Ns/Nr	9	0,4%	1	0,9%	8	0,4%
Régimen Pensional	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Si acceden	111	4,8%	1	0,9%	110	5,0%
Riesgos Profesionales	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Si acceden	2259	97,7%	115	99,1%	2144	97,7%
Personas A Cargo	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
1	425	18,4%	38	32,8%	387	17,6%
2	631	27,3%	43	37,1%	588	26,8%
3	727	31,5%	23	19,8%	704	32,1%
4	332	14,4%	5	4,3%	327	14,9%
5	129	5,6%	6	5,2%	123	5,6%
6	51	2,2%	1	0,9%	50	2,3%
7 Y Mas	16	0,7%	0	0,0%	16	0,7%
Acceso A La Vivienda	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Propia	220	9,5%	12	10,3%	208	9,5%
Familiar	315	13,6%	18	15,5%	297	13,5%
Arrendada	1644	71,1%	78	67,2%	1566	71,3%
Anticresis	111	4,8%	6	5,2%	105	4,8%
Otro	21	0,9%	2	1,7%	19	0,9%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%
Acceso A Servicios Públicos (Si Acceden)	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Acueducto	2292	99,2%	115	99,1%	2177	99,2%
Alcantarillado	2245	97,1%	113	97,4%	2132	97,1%
Aseo	2249	97,3%	114	98,3%	2135	97,3%
Energía	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%
Internet	417	18,0%	27	23,3%	390	17,8%
Televisión	1071	46,3%	54	46,6%	1017	46,3%

**El total difiere del la cifra anterior por cuanto algunos encuestados se benefician de más de un programa.

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

En relación al acceso al sistema general de pensiones, del total de la población, únicamente un 4,8% realiza su cotización como independiente. La razón fundamental que dificulta el acceso al régimen de pensiones son los bajos ingresos que reporta la actividad frente a las necesidades cotidianas que enfrenta esta población.

“Declarado un trabajo ilegal es que nosotros no tenemos la capacidad o la facultad de que el gobierno nos proteja en cuanto a la seguridad social, nosotros no tenemos acceso a una pensión que es lo primordial, que tuviéramos la oportunidad de una pensión subsidiada como la hay para otros trabajadores (...)”
(Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

“hay una gran cantidad de personas que en realidad cotizaron pero jamás volvieron a seguir cotizando porque no tienen ese poder adquisitivo de poder seguir pagando esa pensión, esa es una de las desventajas que tenemos los mototaxistas”
(Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

El escaso acceso al sistema de pensiones, hace prever que la mayoría de esta población no tendrá un seguro de vejez, en caso de caer en una invalidez, muy posiblemente se convertirán en población dependiente. Estas condiciones de inseguridad laboral profundizan los niveles de vulnerabilidad de la población e implican que ha futuro inmediato exista una población adulta mayor sin protección.

Otro de los aspectos que define la situación social de la población mototaxista es su acceso a la vivienda. De acuerdo a los resultados del censo, se puede afirmar que éste es limitado, por cuanto el 71.1% son arrendatarios. Esta situación de alguna forma presiona la necesidad de ingresos en la medida que es necesario solventar el pago mensual por este concepto; y en algunos casos obliga a las personas que ejercen la actividad a trabajar horas extenuantes para cubrir todos los gastos del hogar. Se destaca también que solo el 9,5% de los mototaxistas habita en una vivienda propia; el 13,6% en vivienda familiar y el 4,8% en anticresis.

Respecto al acceso a servicios públicos básicos domiciliarios (acueducto, alcantarillado, aseo y energía) están mayoritariamente garantizados. En cuanto al acceso a servicios que potencialmente generan impacto sobre la población en términos de bienestar, como los son la Internet y la televisión, el acceso es limitado, solo el 46,3% accede al servicio de televisión y el 18% al servicio de internet. Este último se considera muy importante en la sociedad actual puesto que constituye un potencial para su aprovechamiento laboral, conocimiento y el acceso fácil e inmediato a la información.

A partir de la información censal se puede inferir que el 22,8% de los mototaxistas está inmerso en una condición de alta dependencia económica³⁸, ello por cuanto

³⁸ La Alta Dependencia Económica es un indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas siendo un indicador indirecto sobre los niveles de ingreso. Corresponde a los hogares en los cuales haya más de tres personas por

poseen más de tres personas a su cargo. La información también muestra que el 31,5 % tienen 3 personas a cargo y el 35,7% entre 1 y 2 personas. Por otro lado se observa que las personas que tienen a su cargo 4 y 5 personas corresponden al 14,4% y 5,6% respectivamente. En términos generales, la información muestra que aproximadamente el 77,2% de los mototaxistas tienen por lo menos un hijo y por ende asumen responsabilidades asociadas a la manutención, educación, salud, recreación. Del contexto anterior, es posible plantear de manera hipotética que las personas no prefieren abandonar la actividad del mototaxismo, sin antes lograr otra actividad productiva como medio de sustento que garantice las necesidades básicas, tanto personales como de sus dependientes. Desde una perspectiva general, se evidencia que del total de personas censadas, tan solo 8 personas manifestaron no tener personas a cargo.

3.1.3 Variables de Educación

El análisis del grado de escolaridad de las personas vinculadas al mototaxismo en la ciudad de Pasto permite establecer que existe una importante proporción de ellas que posee un bajo nivel de escolaridad. De acuerdo a los resultados del censo, el 1,5% de los encuestados no posee ningún tipo de estudios formales, en tanto que el 40,6% posee únicamente estudios primarios. Al correlacionar el nivel de estudios formales con la edad de las personas censadas, se puede establecer que esta proporción no es homogénea; se observa que a una mayor edad, una mayor presencia de esta condición. Los resultados indican que en los jóvenes (hasta 28 años), los no poseen estudio o solo poseen estudios primarios, representan el 18,0%, mientras que el rango de edad de 29 a 44 años esta proporción alcanza el 42,7%; en el rango de 45 a 64 años del 50,5% y en los mayores de 65 años del 78,4%. Con relación al género se aprecia que estas proporciones son similares, tanto en hombres como en mujeres.

Cuadro 17. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Nivel de escolaridad según formación académica.

Nivel de escolaridad	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Ninguno	34	1,5%	1	0,9%	33	1,5%
Primaria	939	40,6%	47	40,5%	892	40,6%
Secundaria	1124	48,6%	53	45,7%	1071	48,8%
Técnico	146	6,3%	15	12,9%	131	6,0%
Tecnólogo	28	1,2%	0	0,0%	28	1,3%
Profesional	40	1,7%	0	0,0%	40	1,8%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

miembro ocupado y el jefe tenga, como máximo, dos años de educación primaria aprobados. La información del Censo a Mototaxistas de la Alcaldía de Pasto no permite el cálculo del indicador por ello el análisis

En la actualidad las oportunidades laborales para aquellas personas que no poseen el bachillerato completo o sus competencias certificadas, son limitadas. Ante ello, la fuerza laboral que posee un bajo nivel de educación, con el fin de solventar sus necesidades, normalmente se desplaza a sectores informales con una baja remuneración o como trabajadores por cuenta propia.

La realización de grupos focales con la población mototaxista muestra que son conscientes de las deficiencias en el perfil laboral que poseen mucho de ellos, debido al bajo nivel de escolaridad.

"Aquí los pioneros son los que no tuvimos educación, porque no quisimos estudiar, pero aquí el mototaxismo, usted ve las hojas de vida de los grupos organizados y ellos son profesionales, tienen títulos, tienen técnicos, todos o la mayoría, los pioneros si somos tal vez los que no, nos quedamos en educación" (Intervención Grupo Focal, Septiembre 18 de 2015).

Cuadro 18. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Nivel de escolaridad según formación académica y grandes rangos de edad de la población.

Nivel de escolaridad	Rangos de edad y proporciones								Total
	15-28	%	29 - 44	%	45-64	%	65 y mas	%	
Ninguno	7	1,5%	10	1,0%	13	1,8%	4	7,8%	34
Primaria	78	16,5%	448	42,7%	373	50,5%	40	78,4%	939
Secundaria	315	66,7%	493	47,0%	309	41,8%	7	13,7%	1124
Técnico	48	10,2%	73	7,0%	25	3,4%	0	0,0%	146
Tecnólogo	6	1,3%	15	1,4%	7	0,9%	0	0,0%	28
Profesional	18	3,8%	10	1,0%	12	1,6%	0	0,0%	40
Total	472	100,0%	1049	100,0%	739	100,0%	51	100,0%	2311

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

Por otra parte el 48,6% de los encuestados posee estudios de secundaria, proporción que en las mujeres alcanza el 45,7% y en los hombres el 48,8%. Esta población potencialmente se encuentra en una situación más favorable con relación a las oportunidades que pueda ofrecer el mercado laboral. En conjunto estos dos tipos de población, los de bajo nivel de estudios académicos (sin estudio y primaria) y los de un nivel medio (Bachilleres), corresponden al 90,7 % de la población total censada. Indicando por otra parte que solo el 9,3% posee estudios superiores.

Con relación a estos últimos, se encuentra que el 6,3% del total, posee estudios a nivel técnico. En el anexo A del presente documento se presentan las diferentes áreas de formación en las cuales se han desarrollado estos estudios. Se destaca una amplia variedad de perfiles académicos, siendo el de mayor proporción la formación Sistemas, que corresponde al 23,3% (24 personas) de los que poseen este nivel de estudios, seguido por la formación en auxiliar de enfermería con el 9,6% (14

personas), contabilidad con el 4,8%, electricidad 4,8% y mecánica automotriz con el 3,4%.

En cuanto a los que poseen un nivel de formación tecnológica, corresponden al 1.2% del total y conciernen a 28 personas de sexo masculino, este nivel de formación no está presente en las mujeres que prestan el servicio del mototaxismo. Igualmente se observa una variedad en las áreas de formación, siendo también el de mayor proporción la formación Sistemas, que corresponde al 21.4 % (6 personas) de los que poseen este nivel de estudios. Otras áreas de formación representativas son: contabilidad y finanzas (7,1%), administración hotelera (7,1), Regente de farmacia (7,1%) y zootecnia (7,1%). (Ver anexo A).

La presencia de profesionales en la prestación del servicio de mototaxi en la ciudad de Pasto no es representativa; solo 40 de las 2.311 personas censadas, que corresponden al 1,7%, alcanzan este nivel de escolaridad. Con relación al perfil de formación se destacan las licenciaturas en diferentes áreas (educación física, artes, ciencias sociales, filosofía, informática y básica primaria) las cuales están presentes en el 27,5% de los que poseen este nivel de formación. Otras profesiones que poseen representatividad son Ingeniería Electrónica (10.0%), Contaduría (7,5%) y Derecho (7,5%). De los profesionales que prestan el servicio, el 45.0 son jóvenes, el 25.0% personas entre 29 y 44 años y el 30% entre 45 y 64 años.

Es necesario destacar que el 9.0%, que corresponden a 209 personas de los censados, ha efectuado esfuerzos para mejorar perfil laboral a través de procesos de capacitación; el 6,4% en diversas instituciones y el 2,6% en el SENA. Los cursos a los que han accedido se relacionan con las áreas de informática, seguridad y vigilancia, contabilidad y finanzas y ventas, entre otros. En consideración al nivel de escolaridad, se observa que las personas que poseen estudios secundarios muestran un mayor interés en este tipo de cursos, ellos corresponden al 54.0 % del total que los han realizado, siendo baja esta proporción en las personas con niveles tecnológico y profesional.

Cuadro 19. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Número de personas que han realizado cursos ocupacionales según niveles de formación académica.

Nivel de escolaridad	Total	%	Otras Institución	%	SENA	%
Ninguno	4	1,9%	2	1,3%	2	3,3%
Primaria	32	15,3%	27	18,1%	5	8,3%
Secundaria	114	54,5%	85	57,0%	29	48,3%
Técnico	46	22,0%	26	17,4%	20	33,3%
Tecnólogo	9	4,3%	5	3,4%	4	6,7%
Profesional	4	1,9%	4	2,7%		0,0%
Total	209	100,0%	149	100,0%	60	100,0%
% sobre total general	9.0%		6.4%		2.6%	

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

En los grupos focales realizados con la población mototaxista se pudo establecer que uno de los factores que limita el fortalecimiento de las capacidades y competencias por parte de esta población, es la falta de una oferta con horarios adecuados, puesto que mientras se están formando o capacitando, deben también solventar sus necesidades cotidianas. Igualmente expresaron que no poseen un adecuado apoyo gubernamental frente a sus necesidades de fortalecimiento de sus competencias laborales. Ven limitado el acceso a los programas que ofrecen las instituciones públicas como el SENA, puesto que consideran además que su oferta no se ajusta a sus necesidades de formación.

También ven limitadas las posibilidades de capacitación y formación aquellas personas que han alcanzado una edad mayor a 40 años. Manifiestan que los programas institucionales no los acogen.

“Otra cosita en esa cuestión de capacitación es la edad porque los cursos vienen determinados hasta cierta edad y un ejemplo el Instituto sur colombiano dio unas capacitaciones a personas y cuando a mí me invitaron obviamente la mayoría yo dije no vale la pena porque supuestamente era capacitarse y daban una bonificación a quien se capacitaba, empecé por allí solamente hasta 40 años de 25 a 40 años los que pasan de los que pasan de 40 no tienen derecho, mire que ahí ósea a pesar de que uno trate de buscar las formas de buscar, la edad siempre va a ser siempre un limitante para las personas esos cursos” (Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

3.1.4 Experiencia Laboral

La experiencia laboral constituye otro de los aspectos fundamentales para definir los perfiles ocupacionales de la población dedicada a la actividad del mototaxismo en la ciudad de Pasto. El censo realizado por la Alcaldía Municipal indagó acerca de la actividad económica que desempeñada antes de dedicarse al mototaxismo. Una agrupación de las diferentes ocupaciones anteriores permite establecer que las actividades más recurrentes en la población mototaxista son las siguientes: construcción y albañilería, 16,2%; comercio por mayor y menor, reparación vehículos automotores, 15,1%; trabajo independiente y oficios varios, 14,5%; actividades servicio administrativo y de apoyo operativo, 11,1%; transporte y almacenamiento 10,3%; y agricultura 8,7%. En conjunto esta actividades representa el 75,9% del total.

A pesar que estos resultados no permiten la medición de la calidad del trabajo anterior, es preciso señalar que normalmente se trataba en su mayoría de ocupaciones informales, asociadas normalmente a las limitaciones impuestas por el nivel educativo. Las condiciones laborales desfavorables, ganar menos de un salario mínimo, el no pago las prestaciones de ley, el trabajo en jornadas laborales extensivas, así como la temporalidad en la vinculación, son factores que se atribuyen a la no continuidad en dichas labores, propiciando la concurrencia al

mototaxismo como actividad generadora de ingresos diarios para suplir las necesidades de sustento personal y familiar.

Cuadro 20. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Agrupación de actividades económicas relacionadas con la ocupación anterior a la prestación del servicio de mototaxi.

Actividad económica	Total	%	Femenino	%	Masculino	%
Construcción y albañilería	374	16,2%	3	2,6%	371	16,9%
Comercio por mayor y menor, reparación vehículos automotores	350	15,1%	29	25,0%	321	14,6%
Trabajo independiente y oficios varios	335	14,5%	46	39,7%	289	13,2%
Actividades servicio administrativo y de apoyo operativo	257	11,1%	19	16,4%	238	10,8%
Transporte y almacenamiento	239	10,3%	4	3,4%	235	10,7%
Agricultura	201	8,7%	9	7,8%	192	8,7%
Manufactura y artesanías	181	7,8%	3	2,6%	178	8,1%
Vigilancia y seguridad	147	6,4%		0,0%	147	6,7%
Educación y salud	134	5,8%	2	1,7%	132	6,0%
Desempleado	47	2,0%	1	0,9%	46	2,1%
Electricidad, gas y mantenimiento en general	41	1,8%		0,0%	41	1,9%
Manufactura y artesanías	5	0,2%		0,0%	5	0,2%
Total	2311	100,0%	116	100,0%	2195	100,0%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

La vinculación a la actividad del mototaxismo inicialmente tiene la intención de ser de carácter temporal, en la medida que supone se ejercerá mientras se encuentra un trabajo acorde con las expectativas laborales. No obstante, se encuentra personas que en su mayoría se cansaron de buscar trabajo sin éxito alguno, especialmente los de mayor edad. Dicha población se encuentra confinada al desarrollo de la actividad económica del mototaxismo y, por tanto, la condición de su ocupación ha dejado de ser de subempleo, ya que no realizan acciones para el cambio de ocupación en procura de acceder a un trabajo acorde con sus competencias o que les reporte mayores ingresos

De otra parte, también es necesario precisar que el censo realizado indago acerca de si la persona que ejerce la actividad disponía de alguna ocupación u oficio aprendido de manera empírica, los resultado obtenidos indican que el 57.0% si disponen de habilidades y destrezas en diversos oficios, que por diferentes circunstancias han perdido la oportunidad de seguir ejerciendo, esta proporción es del 58.4% en lo hombres y del 29.3% en las mujeres. Los resultados indican habilidades, ocupaciones y oficios diversos, no obstante, una agrupación de las respuestas, se consolidan en las siguientes actividades sobre el total de la población censal: construcción y albañilería, 12.6%; ebanistería y mecánica; conducción y

mensajería, 6.6%; electricidad y cerrajería, 3.9%; agricultura y oficios del campo, 3.8%; artes, pintura y artesanía, 3.2%; comercio y ventas, 2.9%; vigilancia y seguridad, 1.6%.

Cuadro 21. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Agrupación de ocupaciones u oficios aprendidos de manera empírica.

Ocupación, actividad u oficio	Total	%
Construcción y albañilería	291	12,6%
Ebanistería y mecánica	161	7.0%
Conducción y mensajería	152	6,6%
Electricidad y cerrajería	90	3.9%
Agricultura y oficios del campo	87	3,8%
Artes, pintura y artesanía	75	3,2%
Comercio y ventas	68	2,9%
Vigilancia y seguridad	37	1,6%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio

En la realización de los grupos focales con la población mototaxista se destacó el hecho de que muchas personas poseen competencias relacionadas con varios oficios y voluntad de acceder a oportunidades laborales relacionados con ellos. No obstante, estas aspiraciones se ven limitadas por cuanto la demanda laboral exige que esas competencias sean certificadas, como en el caso de los sectores de la construcción. A pesar de contar con competencia laborales, en varios casos han sido trabajadores por cuenta propia y que no pueden certificar ni su experiencia, ni su idoneidad.

Esta situación es un elemento importante a considerar al momento de diseñar en un programa de reconversión laboral para esta población, en la medida que es necesario su capacitación en empleabilidad, acompañado de la certificación de sus competencias laborales.

Las aspiraciones ocupacionales, que podrían hacer parte de una estrategia integral de reconversión laboral, están en estrecha relación con lo que saben hacer y con las actividades realizadas antes de ingresar al mototaxismo, entre las más representativas están: conducción, vigilancia, mensajería, mecánica automotriz. Las opciones “ninguna” y “Mototaxi” (3,2%), puede reflejar el claro desinterés para cambiar de actividad laboral. Las opciones “oficios varios”, “cualquier trabajo”, “trabajo estable” indicaría en cierta medida el nivel de incertidumbre al no disponer de un perfil laboral concreto. El 2,9% de los censados prefiere “contar con un negocio propio” y no estar supeditado a las frecuentes inestabilidades del mercado laboral.

Las personas participantes de los grupos focales afirman con certeza que la economía local es incapaz de absorber la demanda de empleo de esta población

y que el gobierno local y central no está en capacidad de ofrecer un programa que permita la inserción de esta población en una ocupación legal.

“Yo creo que el gobierno tanto municipal como nacional no está en la capacidad de absorber la mano de obra de estos mototaxistas, en ningún momento nos van a solucionar la situación de empleo de los mototaxistas [...] en ninguna parte nos van a dar empleo ni la solución a 10 mil mototaxistas que pueden llegar a ser.”
(Intervención Grupo Focal, Septiembre 17 de 2015).

El dialogo sostenido con las personas dedicadas al mototaxismo en la ciudad de Pasto, permite percibir una situación contradictoria. Por una parte expresan el deseo de desempeñarse en otras actividades diferentes, y por otra, mantenerse en el desarrollo de la actividad económica del mototaxismo con la esperanza de que el servicio sea legalizado. Aquellos que poseen un oficio o una profesión añoran poder encontrar un puesto de trabajo acorde con sus capacidades, otros, sienten que la sociedad no puede asimilarlos en otra actividad económica por cuanto poseen limitaciones en torno a capacidades, competencias para el trabajo, condiciones que se suman a la edad avanzada y a la desconfianza hacia la institucionalidad pública al reconocer el agotamiento en escenarios de interlocución e incidencia, sin obtener resultados concretos.

Cuadro 22. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Actividades económicas u ocupaciones que le gustaría desempeñar.

Actividades económica u ocupación	Total	%
Conductor/taxista	262	11,34%
Vigilancia/seguridad privada	148	6,40%
Oficios varios	112	4,85%
Mensajería	89	3,85%
Mecánica automotriz	70	3,03%
Negocio propio/negocio familiar	66	2,86%
Ninguna	55	2,38%
Construcción/albañilería	72	3,12%
Cualquier trabajo	33	1,43%
Trabajo estable	23	1,00%
Agricultura	20	0,87%
Vendedor	34	1,47%
Mototaxi	19	0,82%
Electricidad	19	0,82%
Comerciante	15	0,65%
Carpintería	14	0,61%
Estudiar	12	0,52%
Panadería	11	0,48%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio

3.2. PERFILES OCUPACIONALES

Con base en el análisis de las diversas variables de interés para la reconversión laboral, a continuación se presenta una aproximación a los perfiles laborales de la población mototaxista de la ciudad de Pasto. En resumen se identifican los siguientes perfiles:

1. Personas sin estudios académicos, sin un oficio u ocupación definida.³⁹
2. Personas sin estudios académicos, con un oficio u ocupación definida.
3. Personas con estudios primarios, sin un oficio u ocupación definida.
4. Personas con estudios primarios con una ocupación u oficio definido no certificado.
5. Personas con bachillerato completo sin experiencia y sin un oficio determinado.
6. Personas con bachillerato completo, con experiencia y con un oficio determinado.
7. Personas con estudios técnicos, sin experiencia relacionada, con su formación académica.
8. Personas con estudios técnicos, con experiencia relacionada, con su formación académica.
9. Personas con estudios tecnológicos, sin experiencia relacionada, con su formación académica.
10. Personas con estudios tecnológicos, con experiencia relacionada, con su formación académica.
11. Personas con estudios profesionales, sin experiencia relacionada, con su formación académica.
12. Personas con estudios profesionales, con experiencia relacionada, con su formación académica.

Si bien estos perfiles poseen una amplia generalidad su identificación es necesaria como base de estructuración de una ruta para la reconversión laboral, puesto que la oferta de servicios acorde con las capacidades ocupacionales de la población a intervenir.

³⁹ No necesariamente debe considerarse como una población analfabeta puesto que en los resultados del censo realizado por la Alcaldía Municipal no se define si esta población no sabe leer y escribir.

4. CARACTERIZACIÓN DE LAS POSIBLES ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y PERFILES OCUPACIONALES PARA LA RECONVERSION LABORAL

Como elementos para la estructuración de la ruta para la reconversión laboral de la población mototaxista del Municipio de Pasto, a continuación se presenta el análisis de las posibles actividades económicas y perfiles ocupacionales requeridos en el mercado de trabajo local. Inicialmente se retoma las principales conclusiones presentadas en el análisis del panorama económico y del mercado de trabajo, principalmente las ramas económicas y su aporte al producto interno bruto (PIB), para posteriormente establecer a partir de la información del Servicio Público de Empleo y la Agencia de Empleo del SENA, una caracterización del tejido empresarial, las actividades económicas y su aporte a la generación de empleo, para finalmente realizar un análisis entre la oferta y la demanda del mercado laboral, identificando las posibilidades de inserción y las principales brechas laborales para la población mototaxista.

4.1 ENTORNO LABORAL EN EL MUNICIPIO DE PASTO

La demanda laboral en el mercado de trabajo está relacionada con la capacidad de ofrecer puestos de trabajo reales y potenciales derivados del crecimiento de la actividad económica local, a partir de una influencia que el clima de inversión y la promoción territorial ejerce sobre esta.

En otras palabras, por demanda laboral se entiende toda la capacidad que un territorio, sector o unidad estratégica de negocio (empresa) posee al disponer y ofrecer puestos de trabajo vacantes. Es la capacidad de generación de empleo tanto para los desempleados (demanda laboral real) o para la población económicamente activa ocupada, independientemente de la situación en la que se encuentre dentro de esta categoría (demanda laboral relativa o potencial).⁴⁰

⁴⁰Plan Local de Empleo Pasto (Nariño). Hacia una transformación productiva con empleo de calidad.

4.1.1 Principales ramas económicas y su aporte Producto Interno Bruto (PIB) del municipio de Pasto.

Tal como se estableció en el estudio del contexto, los datos más recientes de la medición del PIB para el municipio de Pasto, corresponden a la efectuada en el estudio “Cuentas Económicas del Municipio de Pasto 2005 – 2010”⁴¹. Dicha información, aunque no es actualizada, da cuenta de los siguientes aspectos que caracterizan la economía local:

- Para el año 2010, el sector primario posee una participación del 2.85% del PIB local, el sector secundario del 27.59% y el sector terciario, del 69,76 %. Estas proporciones muestran el carácter terciario de la economía local, significando la escasa capacidad de generación de empleo productivo que posee el municipio, afectando de manera directa la generación de empleo formal.
- Los subsectores que mayor aporte registraron al PIB municipal en el año 2010 son: Comercio y servicios de reparación de automotores, 19,4%; Administración pública y otros servicios para la comunidad, 14.5%; Servicios mobiliarios y alquiler de vivienda, 14.2%; Industrias manufactureras, 10.0%; Hoteles y restaurantes, 5.7%; Construcción, 4,9%; y Transporte y almacenamiento, 7%. En conjunto estas actividad aportan el 73.4% del total.
- En el contexto general de la economía nacional, el Producto Interno Bruto (PIB), del municipio de Pasto y del Departamento de Nariño, son poco significativos. De acuerdo a las estadísticas más recientes del DANE, para el año 2014, la participación del departamento de Nariño en el PIB nacional únicamente alcanza el 1.54%, apreciándose un descenso porcentual pues en el año 2006 alcanza 1,62%.
- Con relación al PIB per cápita para Nariño, a precios corrientes año 2013 se estimó en \$ 6.312.794, cifra que comparada con el promedio nacional de \$ 15.073.018, significa el 41.9% y que da cuenta de la brecha existente con respecto al desarrollo de la economía Nacional.⁴²
- La economía local y departamental, se orienta en mayor medida al abastecimiento del mercado regional con una baja inserción en el mercado nacional y extranjero. El abastecimiento al mercado nacional se presenta de manera extraordinaria únicamente en las actividades agrícolas con una baja incorporación de valor agregado.
- Las estadísticas referentes a la participación de las exportaciones del

⁴¹ UNIVERSIDAD DE NARIÑO. FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS. CENTRO DE ESTUDIOS DE DESARROLLO REGIONAL Y EMPRESARIAL CEDRE. Cuentas Económicas del Municipio de Pasto, 2005 – 2010p. Pasto junio de 2012.

⁴² Fuente: DANE. Cuentas Nacionales 2000-2013p - Cuentas Departamentales 2000-2013P.

departamento confirman lo anotado; para el año 2014 las exportaciones del departamento de Nariño, sin incluir petróleo y derivados, representan una insignificante participación del 0,27% del total de las exportaciones nacionales.

4.1.2 Caracterización Del Tejido Empresarial.

Una imagen acerca de la caracterización del tejido empresarial se puede inferir de la información de la Cámara de Comercio de Pasto⁴³ y otros estudios, la cual se resumen a continuación.

- De los 11.282 comerciantes registrados en el municipio de Pasto a junio de 2014, las empresas inscritas en el sector primario, corresponde tan solo al 0.75%; las del sector secundario corresponden al 12.76 % y las del sector terciario al 86.49%. Estadísticas que confirman la alta participación del sector servicios en la economía local.
- De acuerdo al tamaño de la unidad económica el 97.8% corresponden a microempresas, las cuales por su naturaleza, en su mayoría desarrollan actividades con baja capacidad de acumulación y una alta presencia de informalidad. La pequeña empresa participa con el 1.7%; la mediana empresa con el 0.39% y la gran empresa con el 0.13%.
- Los empleos reportados por los comerciantes a junio de 2014 alcanzaron 24.897. Estos se asumen como la generación de empleo del sector privado y algunas empresas industriales y comerciales del estado.
- La industria manufacturera posee un carácter artesanal con limitadas capacidades en la generación de empleo formal, el estudio de diagnóstico socioeconómico y del mercado del trabajo ciudad de Pasto, realizado por el Observatorio del Mercado del Trabajo de Pasto (ORMET)/Universidad de Nariño, define muy bien su caracterización:

“está constituida por gran número de micro y pequeñas empresas y en menor medida de medianas empresas, siendo la gran mayoría de éstas, como se aprecia en la información para este periodo, las microempresas. El capital que disponen para su ampliación es limitado, no disponen de un nivel tecnológico importante, viven en la informalidad porque, es el medio por el cual les permite sobrevivir en el mercado. La economía local se hace cada vez más dependiente y es abastecida por los productos manufacturados que provienen del interior del país. El sector se debilita y, por tanto, los trabajadores buscan otras opciones de empleo, como el comercio informal, la delincuencia, las drogas (...) Un factor

⁴³ Las cifras que se muestran son obtenidas los anuarios estadísticos, por esta razón, las estadísticas básicamente responden al total de empresas formalizadas y pueden no reflejar una situación completa, especialmente si se contempla que el departamento de Nariño, posee un gran tejido empresarial informal y de subsistencia.

*relevante del sector manufacturero es que la atomización del sector micro empresarial ha sido fuente de generación de empleo aunque de mala calidad, sin prestaciones sociales, sin garantías laborales, y sin embargo ha servido de colchón para amortiguar el nivel de desempleo local. Gracias a esta informalidad hay miles de personas que obtienen un precario ingreso para solventar sus necesidades"*⁴⁴

- Durante los últimos la construcción es una rama de actividad económica que ha tomado un importante auge en la economía local, y con ello el surgimiento de un sentido empresarial en su accionar. Es una de las actividades económicas que mayor movilidad presenta en términos de empleo. Aunque la contratación es de carácter temporal y en muchos casos informal, se ha observado importantes avances en términos de formalidad empresarial, han mejorado algunos aspectos relacionados con la contratación de personal, sin ser generalizado, las empresas constructoras ya vienen asumiendo los gastos de seguridad social de los trabajadores.
- La construcción en Pasto adquiere connotaciones comunes al resto de ciudades colombianas:

*"la mayoría de los insumos y productos manufacturados que se utilizan provienen de las empresas del interior del país: cemento, cables, accesorios, lámparas, bombillería, sanitarios, cocinas integrales, prefabricados, hierro, pisos, acabados, etc. Es decir que el valor de estos insumos se contabiliza en la producción de empresas de fuera de la región, y lo que se contabiliza en el PIB local es la intermediación comercial -ferreterías, almacenes de ventas de materiales de construcción-. Localmente lo que se provee para esta industria es la arena, triturados, puertas y ventanas en madera y metálicas. Sin embargo, ya se vienen introduciendo materiales en madera y metálicos por parte de los distribuidores comerciales al mercado local."*⁴⁵

A manera de conclusión se puede aseverar que el Municipio de Pasto posee un débil Tejido Empresarial, sus empresas formales se dedican primordialmente al desarrollo de actividades terciarias con una escasa existencia de la pequeña, mediana y gran empresa, con una alta presencia de la informalidad empresarial y laboral.

4.1.3 Actividad económica y generación de empleo.

La evolución de los niveles de ocupación de la población económicamente activa en la ciudad de Pasto refleja la capacidad de la economía local en la generación de empleo. Para el periodo 2010 – junio de 2015 el número de ocupados presenta

⁴⁴ RED ORMET, Universidad de Nariño y otros. Diagnóstico socioeconómico y del mercado del trabajo ciudad de Pasto. Observatorio del Mercado del Trabajo de Pasto.

⁴⁵ RED ORMET, Universidad de Nariño y otros. Plan de fortalecimiento de la competitividad en Mipymes del sector industrial manufacturero del municipio de Pasto

un crecimiento promedio anual del 3.44%, tasa superior al crecimiento de la población económicamente activa y que ha permitido una evolución favorable de la tasa de ocupación, pasando de 55.9% en el año 2010 a 60.1% en el primer semestre de 2015. Para el periodo mencionado la población económicamente activa presenta un del 10.0% (18.578 personas), en tanto que el número de ocupados aumentó del 15.4% (24.721 personas).

Si bien esta evolución favorable ha permitido la reducción de la tasa de desempleo en la ciudad, ello no ha significado el mejoramiento de la informalidad laboral. Es de anotar que se mantienen los niveles de subempleo subjetivo en una tasa promedio del 41.1%.

Cuadro 23. Ciudad de Pasto. Población ocupada según posición ocupacional 2010-2015

Concepto	2011	2012	2013	2014	Junio de 2015
Población total	343,939	349,371	354,809	360,238	360,803
Población en edad de trabajar	277,967	283,903	289,805	295,649	296,254
Población económicamente activa	185,459	190,757	197,011	202,154	204,037
Incremento en la PEA		5,298	6,254	5,143	1,883
% Incremento en la PEA		2,9%	3,3%	2,6%	0,9%
Ocupados	160,382	167,347	175,878	181,114	185,103
Incremento en el número de ocupados		6,965	8,531	5,236	3,989
% Incremento en número de ocupados		4,3%	5,1%	3,0%	2,2%
Crecimiento PIB Departamental	0,2%	6,1%	5,6%	6,9%	4,2%

Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares

El análisis comparativo de la evaluación del empleo en la ciudad de Pasto y de la variación en el PIB departamental, permite aunque en un periodo corto (Variaciones 2012-2014), medir la elasticidad producto del empleo cuyo resultado arroja 0.93, significando en durante el periodo analizado un incremento en el 1% del PIB, genera un aumento del 0.93% en el empleo local.⁴⁶

Esta información guarda correspondencia con la generación de empleo por parte del sector empresarial expresado en las estadísticas de la Cámara de Comercio de Pasto. Nuevamente se destaca la baja generación de empleo por parte de las

⁴⁶ En la teoría económica, la ley de Okum indica que existe una relación positiva entre las variaciones del producto y el nivel de empleo en la economía. Es decir que un incremento en el producto implica un aumento en la cantidad de personas ocupadas. Fuente: Nivel de Empleo y Producto (Econlink.com.ar - Econlink - Agosto Del 2005) - <http://www.econlink.com.ar/notas/crecimientoempleo.shtml>

actividades productivas, lo cual influye notablemente en la capacidad de generación de empleo en las cantidades requeridas para asimilar la oferta laboral bajo condiciones de formalidad o trabajo decente.

4.2 LA DEMANDA DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE PASTO

Una referencia acerca de la demanda de empleo en el municipio de Pasto se puede inferir de las estadísticas consolidadas de las ocupaciones registradas en la Agencia Pública de Empleo del SENA. Los consolidados que inicialmente se presentan corresponden al Departamento de Nariño. Teniendo en cuenta que el servicio se presta en las ciudades de Pasto, Ipiales y Tumaco, las estadísticas permiten una aproximación a los perfiles demandados a nivel regional. Al final del apartado se relaciona aspectos de demanda de empleo para el municipio de Pasto.

En tal sentido, teniendo en cuenta el reporte del segundo trimestre del año 2015 (Abril- Junio) emitido por el SENA, las ocupaciones de mayor demanda encontradas en el Departamento de Nariño corresponden con mayor tendencia a las adscritas a los niveles Técnicos Profesionales – Tecnólogos; ocupaciones de nivel Calificados, y ocupaciones de nivel Elemental. En este último nivel, las ocupaciones corresponden a funciones sencillas, repetitivas y se desempeñan en actividades fundamentalmente de carácter físico, con alto nivel de subordinación, donde la experiencia laboral requerida es mínima o no se exige (se requiere, por lo general, educación básica primaria). Las ocupaciones con los niveles A y B se caracterizan por funciones más variadas y complejas, y por lo tanto requieren mayores niveles de estudio, técnicos, tecnológicos o superiores.

Si se considera los niveles que demandan técnicos, tecnólogos y profesionales, para el segundo trimestre del 2015, las ocupaciones con mayores vacantes corresponden a los siguientes perfiles ocupacionales: Contratistas y Supervisores de Servicios de Jardinería y Viverismo, Supervisores de Ventas, Técnicos de Electricidad y Técnicos de Sistemas; en conjunto, dichos perfiles corresponden al 77.7% del total de vacantes disponibles.

Respecto al comportamiento de las Vacantes en ocupaciones de nivel Calificados, se reporta que las actividades con mayor demanda son las asociadas a Vendedores - Ventas no Técnicas, Vendedores de Mostrador y Auxiliares Administrativos, las cuales concentran un 40%. Es importante destacar que no se encuentra demanda de ocupaciones vinculadas al sector productivo como podrían ser operarios en diferentes actividades manufactureras. Ello confirma el diagnóstico de la escasa generación de este tipo de empleo.

Cuadro 24. Agencia Pública de empleo SENA. Departamento de Nariño. Vacantes en ocupaciones de nivel Técnicos Profesionales – Tecnólogos

Nombre de la ocupación	Número de Vacantes		Porcentaje de Participación	
	2014	2015	2014	2015
Supervisores, Empleados de Información y Servicio al Cliente	1	9	0,8%	2,2%
Analistas de Crédito y Cobranzas	4	4	3,3%	1,0%
Técnicos en Química Aplicada	1	8	0,8%	2,0%
Técnicos en Electricidad	11	2	9,1%	0,5%
Inspectores de Sanidad, Seguridad y Salud Ocupacional	2	9	1,7%	2,2%
Inspectores de Construcción	3	4	2,5%	1,0%
Técnicos de Sistemas	21	10	17,4%	2,5%
Asistentes en Servicios Social y Comunitario	1	7	0,8%	1,7%
Artesanos	0	4		1,0%
Supervisores de Ventas	3	23	2,5%	5,7%
Administradores y Supervisores de Comercio al Por Menor	9	5	7,4%	1,2%
Supervisores de Servicios de Alimentos	3	4	2,5%	1,0%
Agentes y Corredores de Seguros	0	9		2,2%
Vendedores -Ventas Técnicas	34	3	28,1%	0,7%
Agentes de Compras e Intermediarios	2	2	1,7%	0,5%
Chefs	11	10	9,1%	2,5%
Supervisores, Producción Agrícola	13	3	10,7%	0,7%
Agricultores y Administradores Agropecuarios	1	9	0,8%	2,2%
Contratistas y Supervisores de Servicios de Jardinería y Viverismo	0	270		67,0%
Contratistas y Supervisores, Mecánica	1	8	0,8%	2,0%
Total Vacantes en ocupaciones de nivel Técnicos Profesionales – Tecnólogos	121	403	100,0%	100,0%

Fuente: Aplicativo WEB de la Agencia Pública de Empleo. Cálculos OLO.

Con relación a las vacantes en ocupaciones de Nivel Elemental se destacan los siguientes perfiles: Ayudantes y Obreros de Construcción (48,6%); Ayudantes de Cocina y Cafetería (10%); Obreros y Ayudantes de Producción en Pozos de Petróleo y Gas (5,5%); Aseadores y Servicio Doméstico (6,8%); y Ayudantes de Transporte Automotor (6,4%). Estas proporciones son el reflejo del crecimiento de actividades de la construcción de vivienda y la instalación de gas domiciliarios especialmente en la ciudad de Pasto. Al compararse el número de vacantes disponibles en el segundo trimestre del 2014 y 2015, se puede observar una disminución del 50% para el último año, lo que indica que son actividades fluctuantes. No obstante, las actividades inmobiliarias y de alquiler aumentaron el número de ocupados en un 29% en el 2015 con respecto al mismo periodo de referencia del 2014, lo que se

explica por la gran cantidad de proyectos residenciales que se construyeron en la ciudad en años anteriores y hasta la fecha.

Cuadro 25. Agencia Pública de empleo SENA. Departamento de Nariño. Vacantes en ocupaciones de nivel Calificados. 2014 - 2015

Nombre de la ocupación	Número de Vacantes		Porcentaje de Participación	
	2014	2015	2014	2015
Secretarios	15	17	3,0%	2,9%
Auxiliares Contables	21	22	4,2%	3,7%
Auxiliares Administrativos	12	49	2,4%	8,3%
Auxiliares de Información y Servicio al Cliente	16	25	3,2%	4,2%
Auxiliares de Estadística y Encuestadores	0	22		3,7%
Carteros y Mensajeros	4	26	0,8%	4,4%
Auxiliares de Almacén y Bodega	18	44	3,6%	7,4%
Vendedores -Ventas no Técnicas	171	136	34,1%	23,0%
Vendedores de Mostrador	50	51	10,0%	8,6%
Mercaderistas e Impulsadores	25	16	5,0%	2,7%
Cajeros de Comercio	50	21	10,0%	3,6%
Agentes de Viajes	0	11		1,9%
Panaderos y Pasteleros	5	10	1,0%	1,7%
Meseros y Capitán de Meseros	20	29	4,0%	4,9%
Estilistas, Esteticistas y Afines	4	13	0,8%	2,2%
Soldadores	21	9	4,2%	1,5%
Oficiales de Construcción	36	22	7,2%	3,7%
Mecánicos de Vehículos Automotores	7	8	1,4%	1,4%
Ayudantes Electricistas	5	31	1,0%	5,2%
Conductores de Vehículos Pesados	8	10	1,6%	1,7%
Conductores de Vehículos Livianos	14	19	2,8%	3,2%
Total Vacantes en ocupaciones de nivel Calificados	502	591	100,0%	100,0%

Fuente: Aplicativo WEB de la Agencia Pública de Empleo. Cálculos OLO.

En estos perfiles ocupacionales puede existir una mayor posibilidad de vinculación de la población mototaxista, para lo cual se requiere el acercamiento con esta demanda, siendo necesaria la adopción de un programa de empleabilidad que facilite su acceso.

Cuadro 26. Agencia Pública de empleo SENA. Departamento de Nariño. Vacantes en ocupaciones de nivel Elemental. 2014 - 2015

Nombre de la ocupación	Número de Vacantes		Porcentaje de Participación	
	2014	2015	2014	2015
Trabajadores de Estación de Servicio	0	12		5,5%
Otras Ocupaciones Elementales de las Ventas	3	9	0,7%	4,1%
Ayudantes de Cocina y Cafetería	33	22	7,6%	10,0%
Aseadores y Servicio Doméstico	11	15	2,5%	6,8%
Aseadores Especializados y Fumigadores	0	2		0,9%
Recolectores de material para reciclaje	0	0		
Auxiliares de Servicios a Viajeros	0	1		0,5%
Auxiliares de Servicios de Recreación y Deporte	1	0	0,2%	
Empleados de Lavandería	2	0	0,5%	
Otras Ocupaciones Elementales de los Servicios	24	2	5,5%	0,9%
Obreros y Ayudantes de Minería	0	0		
Obreros y Ayudantes de Producción en Pozos de Petróleo y Gas	35	12	8,0%	5,5%
Obreros Agropecuarios	29	3	6,7%	1,4%
Jardineros	0	0		
Obreros de Acuicultura	31	0	7,1%	
Ayudantes y Obreros de Construcción	226	107	51,8%	48,6%
Ayudantes de Otros Oficios	35	11	8,0%	5,0%
Obreros de Mantenimiento de Obras Públicas	0	0		
Ayudantes de Transporte Automotor	0	14		6,4%
Obreros y Ayudantes en el Tratamiento de Metales y Minerales	0	0		
Ayudantes en la Fabricación Metálica	0	1		0,5%
Obreros y Ayudantes de Planta Química	0	0		
Obreros y Ayudantes en el Procesamiento de la Madera y Producción de Pulpa y PAgencia Pública de Empleo	0	1		0,5%
Obreros y Ayudantes en la Elaboración de Alimentos y Bebidas	2	8	0,5%	3,6%
Otros Obreros y Ayudantes en Fabricación y Procesamiento	4	0	0,9%	
Total Vacantes en ocupaciones de nivel Elemental	436	220	100,0%	100,0%

Fuente: Aplicativo WEB de la Agencia Pública de Empleo. Cálculos OLO

De otra parte, El estudio realizado por La Universidad de Nariño (CEDRE) y el ORMET de Pasto "Oportunidades laborales y productivas para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad en la zona urbana del municipio de Pasto, 2014"⁴⁷, con relación a las oportunidades de empleabilidad destaca los siguientes aspectos:

- El sector empresarial, de acuerdo a la encuesta realizada para el estudio, demanda empleos que se relacionan con las siguientes actividades económicas: comercio (54,8%); salud (13,2%) y servicios (13,3%). Destaca que los empleos requeridos por el sector empresarial no son totalmente pertinentes a los

⁴⁷ Observatorio del Mercado de Trabajo de Pasto ORMET -. Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Empresarial CEDRE UNIVERSIDAD DE NARIÑO. Oportunidades laborales y productivas para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad en la zona urbana del municipio de Pasto, 2014"

perfiles ocupacionales de la población vulnerable. En algunos sectores como el financiero y el de salud las exigencias de cualificación del personal son muy altas y esta población no cumple con las competencias ni los perfiles requeridos. Así, de este total de oportunidades que identificaron, el 18,8%, se considera que no serían accesibles a esta población; ello debido al alto nivel de cualificación profesional y experiencia requerido para estas ocupaciones.

Cuadro 27. Oportunidades de empleabilidad identificadas para la población vulnerable en la ciudad de Pasto

Sector / actividad	Oportunidades de empleo	%
Comercio	653	54,8%
Construcción	143	12,0%
Finanzas	5	0,4%
Salud	157	13,2%
Servicios	158	13,3%
Industria de Alimentos	75	6,3%
Total	1191	100,0%

Fuente: Observatorio del Mercado de Trabajo de Pasto ORMET -. Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Empresarial CEDRE UNIVERSIDAD DE NARIÑO. Oportunidades laborales y productivas para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad en la zona urbana del municipio de Pasto.

- El estudio igualmente realiza una clasificación de los perfiles laborales susceptibles requeridos por el sector empresarial y con posibilidad de ser accedidos por parte de la población vulnerable de la ciudad de Pasto. No obstante, también se destaca que tendría que hacerse esfuerzos por articular esta demanda con los perfiles laborales existentes en esta población.
- Las oportunidades laborales encontradas en el sector empresarial para la población vulnerable se relacionan en mayor medida con los siguientes perfiles ocupacionales: Preparación y manipulación de alimentos (27,5%); obreros de construcción (13,1%); Meseros (12,6%); Mercadeo y ventas (11,0%); Servicios Generales -Aseadores, barredores, mensajería-, (10.1%); Auxiliar de enfermería (9,3); Auxiliar de Bodega (6,5%); y Conducción de vehículos (6,4%) (ver cuadro 6).

Teniendo en consideración las referencias anteriores acerca de la demanda de empleo y los perfiles laborales requeridos en el medio local y regional, de manera concluyente, es necesario manifestar que si bien existen oportunidades laborales a las cuales podría acceder la población mototaxista de la ciudad de Pasto, se requiere el perfeccionamiento de sus perfiles especialmente a través de la vinculación en programas de empleabilidad, certificación de competencias laborales y capacitación y formación. Ello por cuanto en el diagnóstico de los perfiles laborales se evidenció que esta población posee bajos niveles de

escolaridad y competencias no certificadas que limitan el acceso a estas oportunidades de empleo.

Cuadro 28. Oportunidades de empleabilidad identificadas para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad según perfiles ocupacionales

Ocupación	Numero de oportunidades de empleo identificadas	%
Isleros	1	0,1%
Mecánica	2	0,2%
Técnico Electricista	2	0,2%
Mantenimiento de motores	2	0,2%
Almacenista	3	0,3%
Controlador de Buses	4	0,4%
Secretaria	4	0,4%
Vigilantes	5	0,5%
Carpinteros	10	1,0%
Conducción de vehículos	62	6,4%
Auxiliar de Bodega	63	6,5%
Auxiliar de enfermería	90	9,3%
Servicios Generales (Aseadores, barredores, mensajería)	98	10,1%
Mercadeo y ventas	106	11,0%
Meseros	122	12,6%
Obreros de construcción	127	13,1%
Preparación y manipulación de alimentos	266	27,5%
Total	967	100,0%

Fuente: Observatorio del Mercado de Trabajo de Pasto ORMET -. Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Empresarial CEDRE UNIVERSIDAD DE NARIÑO. Oportunidades laborales y productivas para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad en la zona urbana del municipio de Pasto.

4.3 LA OFERTA DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE PASTO

Con el fin de establecer un perfil de la oferta de empleo se recurre a la información de la Agencia Pública de Empleo del SENA, Caja de Compensación Familiar de Nariño (COMFAMILIAR) y finalmente, la posible oferta de los perfiles laborales de la población dedicada al mototaxismo, esta última información extraída de la encuesta aplicada por la Alcaldía del Municipio de Pasto.

Si bien las cifras de Agencia Pública de Empleo del SENA, corresponden al departamento de Nariño, igualmente constituyen una referencia para establecer las características de la oferta en el municipio de Pasto. En tal sentido, para el primer semestre de 2015, se registra un total de 21.191 personas inscritas en el departamento de Nariño, en búsqueda de empleo. Más de la mitad de inscritos busca empleo en el área de operación de equipos de transporte y oficios (51,92%), especialmente como ayudante de oficios varios en la construcción (10.368 personas). Lo anterior nuevamente refleja el auge del sector de la construcción en la región, que hace que muchas personas busquen la vinculación laboral en esta actividad.

En orden de importancia le sigue ocupaciones asociadas a las ventas y servicios con un 20% del total de inscritos, con un menor porcentaje está finanzas y administración (9%) y actividades primarias y extractivas con el 7% que se concentra principalmente en la ocupación de Agricultores y administradores agropecuario.

Lo anterior indica que la oferta de mano de obra, en cierta medida responde a la estructura y dinámica económica del departamento, que se caracteriza por la alta participación económica del sector de comercio y servicios.

Una segunda referencia acerca de la oferta de empleo se puede establecer a partir de las estadísticas del Servicio Público de Empleo del Ministerio del Trabajo que para el caso de Pasto es operado por la Caja de Compensación Familiar de Nariño. Los reportes para el trimestre abril – junio de 2015, registran un total de 3725, personas que aspiran a una ubicación laboral, mediante este servicio de intermediación. De ellos, el 66,8% corresponde al sexo femenino, el restante 33,2%, son hombres.

Igualmente se establece que este servicio público de empleo remitió a las empresas, un total de 1.108 perfiles (48,1% mujeres y 51,9% hombres) de los cuales, 221 personas fueron contratadas en el periodo mencionado. De acuerdo a esta información, es posible establecer que, de cada 100 remisiones realizadas, 19 personas tienen la posibilidad real de una vinculación laboral.

Una agrupación de las diferentes ocupaciones en las personas dedicadas al mototaxismo tienen experiencia, permite establecer que entre las actividades más recurrentes y que conforman una oferta laboral disponible están: construcción y albañilería, 16,2% (374 personas); comercio por mayor y menor, reparación vehículos automotores, 15.1% (350 personas); trabajo independiente y oficios varios, 14.5% (335 personas); actividades servicio administrativo y de apoyo operativo, 11,1% (257 personas); transporte y almacenamiento 10,3%; (239 personas) y agricultura 8.7% (201 personas). En conjunto esta actividades representa el 75.9% del total.

4.4 CRUCE DE LA OFERTA Y LA DEMANDA

Con base en la oferta y la demanda, a continuación se genera el análisis cruzado que identifica según la misma metodología usada por el Observatorio Ocupacional del SENA los diferentes escenarios entre la oferta y la demanda.

Baja oferta y baja demanda(I)	Alta oferta y baja demanda(II)
Baja oferta y demanda alta (III)	Alta oferta y alta demanda (IV)

Los cuadrantes pueden ofrecer elementos estratégicos al momento de establecer una ruta en el cierre de brechas: escenarios II (posible reconversión), III (cualificación); IV (articulación con los actores del Servicio Nacional de Empleo).

Baja oferta y baja demanda(I)	Alta oferta y baja demanda(II)
	Agricultores
Procesamiento, fabricación y ensamble	Manufactura y Artesanías
Ocupaciones de dirección y gerencia	Vigilancia y seguridad
	Electricidad, gas y mantenimiento en general
Baja oferta y demanda alta (III)	Alta oferta y alta demanda (IV)
Vendedores -Ventas no Técnicas	Construcción y albañilería
Vendedores de Mostrador	Comercio al por mayor y menor
Cajeros de Comercio	Transporte y almacenamiento
Finanzas y administración	
Contratistas y Supervisores de Servicios de Jardinería y Viverismo	
Supervisores de Ventas	
Chefs	

Como se puede observar, la estructura de las vacantes (demanda) dista de la estructura de los inscritos en la Agencia Pública Empleo y el perfil laboral de la población dedicada al mototaxismo (Oferta). Se puede afirmar que ocupaciones mayormente requeridas por el mercado laboral, se relacionan con ventas y servicios, mientras que los perfiles ocupacionales con mayores niveles de oferta son transporte, oficios varios en la construcción, actividades del agro, vigilancia.

Ahora bien, en el cuadrante III, la Agencia Pública de Empleo SENA indica que existen las vacantes disponibles, pero las personas inscritas, al igual que las personas dedicadas al mototaxismo en la ciudad de Pasto, no cumplen con los

requerimientos exigidos por los empleadores, es decir no tienen los perfiles solicitados, por lo cual no se alcanza a cubrir toda la demanda de mano de obra de las empresas, por ejemplo a pesar de que ventas y servicios es una de las ocupaciones que tiene una gran cantidad de inscritos, es la que presenta mayor brecha entre vacantes y colocaciones, lo que evidencia que muchas de las personas inscritas no cumplen con los requisitos solicitados por los empresarios. La experiencia es la principal exigencia de los empresarios a la hora de contratar personal.

En efecto, la comparación de esta demanda ocupacional con los perfiles de la población mototaxista de la ciudad de Pasto, permite establecer una escasa posibilidad de acceso a estas vacantes, puesto que se pudo apreciar que tan solo el 6,3% posee estudios en el nivel técnico y el 1,2% en el nivel tecnológico. Aunado a ello, normalmente la demanda exige experiencia laboral que en muchos casos también limita su acceso. De ahí la necesidad de perfeccionamiento de los perfiles ocupacionales a través de programas de formación.

El panorama y las oportunidades de inclusión laboral en la región de la población dedicada al mototaxismo, podría a corto y mediano plazo contemplar escenarios relativamente favorables en el marco de la coyuntura económica y programas de empleabilidad. A continuación, y sin el ánimo de ser exhaustivos, se referencian algunas oportunidades de inclusión laboral, que bien podrían considerarse para favorecer a la población dedicada al mototaxismo:

- El estudio adelantado por el ORMET Pasto⁴⁸, en las MiPYMES del sector industrial en el año 2013, indica que el 31% de los empresarios consultados tendría intención de vincular personal en sus empresas, principalmente en áreas como la producción (82%), mercadeo y ventas (14%), y en otras actividades como: elaboración de productos alimenticios, confección de prendas de vestir, curtido de cueros, fabricación de calzado y fabricación de muebles.
- El año que inicia se continuarían ejecutando proyectos en el contexto urbano del municipio de Paso con posibilidad temporal de inclusión laboral para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad. La mayoría se relacionan con obras civiles como son la construcción, mantenimiento y mejoramiento de vías urbanas en el marco del plan de movilidad; construcción, reposición y mantenimiento y rehabilitación de infraestructura hidráulica y sanitaria, entre otras. Así mismo la actividad de la construcción tendría un incremento en las vacantes, puesto que está proyectada las obras de construcción de la vía Pasto - Rumichaca. De acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), dicho macroproyecto vial de cuarta generación generaría aproximadamente 5.500 puestos de trabajo durante los cuatro años de construcción, muchos de

⁴⁸ UNIVERSIDAD DE NARIÑO. Plan de fortalecimiento de la competitividad en Mipymes del sector industrial manufacturero de Pasto. Red Ormet. Pasto, junio de 2013. P. 38.

ellos accesibles y adecuados a los perfiles laborales de la población dedicada al mototaxismo.

- En términos de generación de empleo está en ejecución por parte del Ministerio de Trabajo, La Alcaldía de Pasto y Comfamiliar de Nariño, el programa “40 Mil Primeros Empleos” orientado a disminuir la principal barrera de acceso del trabajo a los jóvenes (recién egresados de algún programa de Educación Superior y bachilleres que no hayan podido continuar con su proceso de formación), a través de la consolidación de una primera experiencia laboral relevante. Esta iniciativa está dirigida a jóvenes entre los 18 y 28 años, consistente en un subsidio por 6 meses, los cuales Caja de Compensación Familiar les paga este salario con todas las prestaciones sociales, adicionalmente se les brinda una capacitación gratuita en: seminarios, talleres y formación técnica laboral, y a partir del sexto mes el compromiso es del empresario que contrata al trabajador. Aproximadamente 500 mototaxistas jóvenes, quienes fueron encuestados podrían articularse a esta iniciativa.
- 321 personas dedicadas al mototaxismo manifiestan ser víctimas del conflicto armado, quienes previo el cumplimiento de requisito y criterios de priorización, podrían estar articulados a la Ruta Única Integral de Asistencia, Atención y Reparación Integral a las Víctimas, del Programa de Atención a Víctimas del conflicto armado. La directriz institucional se orienta a la formulación del PAARI (Plan de Asistencia, Atención y Reparación Integral a Víctimas), la cual permite identificar las necesidades y capacidades actuales de las víctimas, con el fin de facilitar el acceso a las medidas de asistencia y reparación a las que tienen derecho. Precisamente el programa de indemnización Administrativa, prevé estrategias de acompañamiento para la inversión adecuada de los recursos de la indemnización, lo que redundará en el fortalecimiento de emprendimientos productivos.

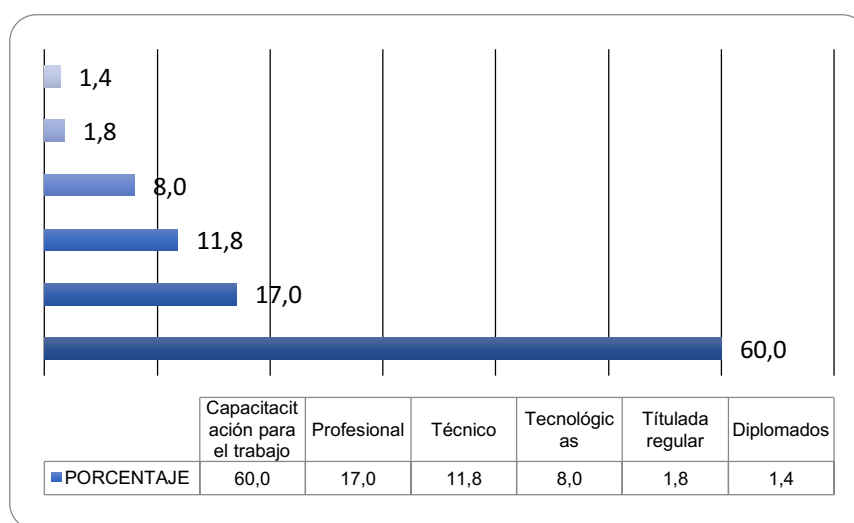
4.5. OFERTA EDUCATIVA LOCAL EN RELACIÓN CON LAS ACTIVIDADES OCUPACIONALES DE LA POBLACIÓN

Según la información referenciada por el CEDRE y ORMET, la formación más avanzada (técnico tecnológico y profesional) dispone 560 programas ofertados en 12 instituciones formales; entre las que se encuentran nueve (9) Universidades, el Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA y dos (2) instituciones que ofrecen programas de formación para el trabajo.

A pesar de la mayor presencia en número de las instituciones de educación universitaria, son las instituciones de formación para el trabajo y técnica, las que concentra la mayor oferta formativa en el municipio. El SENA (336 programas) y

Comfamiliar (50 programas), cubren el 58,7% de los programas de formación para el trabajo, mientras que las principales instituciones de educación profesional, Universidad de Nariño, la UNAD y la Universidad Mariana, concentran únicamente el 17,0% de lo ofertado.

Figura 10. Programas ofertados por modalidad en el Municipio de Pasto . 2011



Fuente: Universidad de Nariño – PNUD. Sector Agroalimentario: “Oportunidades de Inclusión productiva para poblaciones en pobreza y vulnerabilidad de Pasto”.

Al realizar una distribución de los programas de formación académicos ofertados por las doce (12) instituciones existentes en el municipio de Pasto, es posible constatar que predominan las especialidades de formación para el trabajo, con 400 programas ofrecidos, en contraste con los 160 programas profesionales. La oferta de estos últimos se relaciona principalmente con las siguientes especialidades: Administración y Finanzas, Contaduría y Economía (33,5%), seguidos de los programas de tecnologías en formación de Informática y Sistemas (17,9%), ciencias agropecuarias (6,3%), salud (6,1%), electricidad y electrónica (5,5%). De este modo, la mayor oferta formativa de Pasto se relaciona con el tercer sector de la economía. Entre los programas de menor oferta en el municipio son los relacionados con el Turismo, la Construcción y Otros.

De la información registrada con respecto a los programas que ofrecen las distintas Instituciones educativas, los estudios que la referencian concluyen “la existencia de una oferta amplia y variada que puede estar cubriendo, en gran medida, los requerimientos de formación y capacitación que necesita el mercado laboral en estudio”.

Pese a que la oferta de educación superior es muy variada y con posibilidades de ofrecer respuesta a la mayor parte de las necesidades y requerimientos del mercado laboral de la región, tal y como lo evidencia el estudio realizado por la

Universidad de Nariño y PNUD, dadas las condiciones de tiempo, horario y los requisitos exigidos para el acceso, no logran adaptarse a las condiciones socioeconómicas particulares que caracterizan a la población vulnerable y para el caso, a la población dedicada a la actividad del mototaxismo.

Cuadro 29. Municipio de Pasto. Oferta formativa por institución universitaria y formación para el trabajo

Área de Formación	UNIVERSIDAD AUTONOMA	CINAR	COMFAMILIAR	ESAP	CESMAG	SAN MARTIN	SENA	U. MARIANA	REMINGTON	UCC	UDENAR	UNAD
Administración, finanzas, contaduría y economía	4	5	6	3	4	2	133	9	9	1	6	6
Ciencia Agropecuarias							21		1		3	9
Ciencias básicas: matemáticas, física, ciencias naturales, química							3				5	1
Ciencias de arte y diseño		1	4		1		1				5	
Ciencias sociales y humanísticas					2			3	1	1	7	4
Comunicación y periodismo							1	1				3
Electricidad y electrónica	2	1	3		1		19	1			1	2
Estética			11									
Fabricación de piezas industriales												
Forestal y medio ambiente				1			7	2			1	2
Idiomas		1					4				3	
Informática y sistemas	1	6	6		1	1	80	1	1		4	3
Mecánica automotriz	2		1				11					
Mercadeo y ventas			1				5	1				
Otros												
Procesamiento y elaboración de productos alimenticios y bebidas			6				5					
Procesamiento y fabricación de bienes	1		11				24					2
Relacionadas a agroindustria							6	1		1	4	
Salud	1					1	11	10		4	4	2
Turismo			1				1				1	2
Otros							4					
Totales	11	14	50	4	10	4	336	29	12	7	43	37

Fuente: Universidad de Nariño – PNUD. Sector Agroalimentario: "Oportunidades de Inclusión productiva para poblaciones en pobreza y vulnerabilidad de Pasto".

La capacitación laboral en modalidades flexibles (semi presencial en recintos cercanos al hogar o lugar de trabajo, según la disponibilidad horaria) y regular, contribuyen en el mejoramiento de las condiciones de empleabilidad; de allí la importancia de adecuar la oferta disponible de manera focalizada, pertinente e integral (técnica y generación de habilidades blandas, teoría y práctica).

4.6. BRECHAS ENTRE LA OFERTA Y LA DEMANDA DE EMPLEO EN EL MUNICIPIO DE PASTO

Teniendo en cuenta el análisis de los perfiles laborales de la población mototaxista, la demanda y la oferta de empleo en la ciudad de Pasto, a continuación se establecen las brechas laborales existentes para lograr su armonización y que por lo tanto dificultan la ocupación laboral bajo condiciones adecuadas. Se trata de establecer las diferencias existentes entre los requerimientos de mano de obra por parte de los empresarios y la oferta laboral de la población mototaxista.

En consideración al diagnóstico realizado se establecen las siguientes brechas:

- 1. Los bajos niveles de escolaridad presentes en la población vinculada a la actividad del mototaxismo.** De acuerdo a los resultados del censo realizado por la Alcaldía Municipal: el 1,5% de los encuestados no posee ningún tipo de estudios formales; el 40,6% posee únicamente estudios primarios; y el 48,6% de los encuestados posee estudios de secundaria. Con relación a los estudios superiores el 6,3% del total, posee estudios a nivel técnico; el 1,2% un nivel tecnológico y tan solo el 1,7% estudios profesionales. Es evidente que la población dedicada al mototaxismo ha compensado sus deficiencias en educación a través de la vinculación en la prestación de este servicio.
- 2. La falta de certificación de las competencias laborales.** Una de las limitaciones para el acceso al empleo por parte de la población mototaxista, lo constituye la incapacidad de demostrar la idoneidad en el desempeño de una actividad, oficio o competencia, limitando también el acceso a oportunidades laborales. De manera adicional es necesario subrayar, que un programa de certificación de competencias laborales debe consultar con la demanda laboral para así propiciar el acercamiento de la población mototaxista a las necesidades del mercado de trabajo.
- 3. La inexistencia de una oferta diferenciada de formación, capacitación e inserción laboral para la población adulta y con bajos niveles de escolaridad.** El diagnóstico realizado permitió establecer que la población adulta y especialmente aquellos que poseen una edad superior a 40 años enfrentan mayores dificultades en la búsqueda de empleo. De manera adicional, se

encuentra que también enfrentan barreras de acceso cuando tienen la disposición de mejorar sus perfiles laborales a través de programas de capacitación y formación. No ocurre lo mismo con la población Joven, donde la oferta institucional y las políticas gubernamentales concurren en programas que facilitan la inserción laboral.

- 4. El escaso acercamiento de las necesidades del sector empresarial con la oferta laboral.** Los esfuerzos realizados aún son insuficientes en el propósito de adaptar la oferta laboral a las necesidades del sector empresarial. No existe una articulación adecuada de los programas de capacitación y formación con relación a las necesidades que posee el sector empresarial. Es indudable que la competitividad empresarial y regional demanda perfiles ocupacionales especializados en el desarrollo de diversos procesos. A nivel regional aún existen deficiencias que son compensadas en algunos casos con la presencia de mano de obra foránea.
- 5. Limitaciones de acceso a programas de capacitación y formación.** Los programas de capacitación y formación no consultan adecuadamente con las posibilidades de acceso en la población mototaxista de la ciudad de Pasto. Como se evidenció en el ejercicio de los grupos focales, además de las limitaciones en el acceso, no se encuentran horarios flexibles, ni incentivos que motiven al perfeccionamiento de los perfiles laborales en esta población.
- 6. Desarticulación de la oferta institucional en programas de formación y empleabilidad para sectores vulnerables de la población.** Con relación a la población mototaxista se realizan esfuerzos aislados en torno al mejoramiento de perfiles laborales y acciones para su reconversión laboral. Desde la perspectiva de la experiencia de la fuerza de trabajo, se encontró que existe una buena cantidad de personas que se han ocupado anteriormente o que tiene práctica en labores como: mercadeo y ventas, servicios generales, vigilantes, secretarías, mecánicos, agricultura, confecciones, estética y peluquería, marroquinería, manualidades y artesanías, y reciclaje, pero en las cuales se presentan bajos, o en algunos casos ningún requerimiento por parte de la demanda, reflejando la desarticulación Institucional para poder asimilar dichos perfiles. Es necesario considerar acciones específicas para ciertos grupos de población diferenciados por edad y sexo. En el diagnóstico realizado se observó por ejemplo que las personas mayores a 40 años dedicadas a la actividad del mototaxismo, muestran desesperanza en torno a la posibilidad de vinculación a un trabajo formal.
- 7. Baja inversión productiva en el Municipio de Pasto.** Esta brecha se origina desde el punto de vista de la demanda laboral y tiene incidencia en los altos niveles e informalidad empresarial y laboral. Como se pudo establecer en el análisis del tejido empresarial no existe en el municipio una presencia significativa de la pequeña y mediana industria que permita la generación de empleo productivo

bajo condiciones de formalidad. De ahí se concluye la existencia de una baja inversión productiva entendida como la vinculación de capital para el desarrollo de actividades que aprovechen el potencial productivo del municipio y de la región, que incorporen en mayor medida valor agregado, y por tanto, brinden oportunidades para la generación de trabajo productivo y decente.

A manera de conclusión estas brechas se consideran junto con la problemática asociada a la existencia del mototaxismo, como insumo para establecer una propuesta de ruta para la de reconversión laboral para esta población.

5. PROPUESTA DE RECONVERSIÓN LABORAL PARA LA POBLACIÓN MOTOTAXISTA DE LA CIUDAD DE PASTO

5.1 ELEMENTOS PARA LA DEFINICIÓN DE LA RUTA DE RECONVERSION LABORAL

Como elementos de referencia para la concepción de un programa de reconversión laboral en la población dedicada al mototaxismo en la ciudad de Pasto, a continuación se destacan algunos aspectos relacionados con respecto al trabajo decente y la política pública, los pisos de protección social y el concepto de reconversión laboral. Dichos elementos son fundamentalmente la revisión de los conceptos en torno a programas de reconversión laboral y algunos aspectos de la política pública vigente en Colombia para este propósito.

5.1.1 Trabajo Decente y La Política Pública

Uno de los retos más importantes que enfrentan las economías en desarrollo son los altos índices de informalidad empresarial y laboral existentes, cada día es más dificultoso la generación de empleo decente y constituye un reto para estas economías lograr la asimilación laboral adecuada del crecimiento de la población económicamente activa. Aunado a ello también deben enfrentar el desafío de lograr reconvertir laboralmente a amplios sectores de la población vinculados a actividades informales y/o ilegales existentes; así como también, enfrentar procesos de modernización estatal que conllevan a la reconversión laboral de las personas que quedan cesantes.

Hasta ahora no existe una formula o "receta" para lograr resultados eficaces, pero lo que definitivamente es aceptado es el papel del gobierno en la corrección de esta imperfección que poseen las economías de mercado. Al visualizar una situación deseable en torno a la situación de empleo de una población, bajo una economía de mercado, lo esperado es la existencia de un aparato productivo fuerte y de una mano de obra con las capacidades de empleabilidad adecuadas, que permita su asimilación bajo condiciones de formalidad, situación condicionada a múltiples variables o factores como la competitividad, la inversión,

la educación, entre otros, que en caso de resolverse implican un amplio recorrido en el tiempo. Pero lo más importante es este proceso es la disposición de la política pública para este propósito.

Al respecto, La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo y congregada en dicha ciudad el 1.º de junio de 2015, La Recomendación 204 Sobre La Transición De La Economía Informal A La Economía Formal, establece particularmente en el punto IV, que para alcanzar el objetivo de la creación de empleos de calidad en la economía formal, los Miembros deberían formular y aplicar una política nacional de empleo, y hacer del empleo pleno, decente, productivo y libremente elegido una meta central de su estrategia o plan nacional de desarrollo y crecimiento. La recomendación en torno a políticas de empleo, por su importancia se transcribe a continuación:

“Los Miembros deberían promover la puesta en práctica de un marco global de políticas de empleo establecido sobre la base de consultas tripartitas, el cual podría incluir los elementos siguientes:

- a) Políticas macroeconómicas de fomento del empleo que respalden la demanda agregada, la inversión productiva y la transformación estructural, promuevan empresas sostenibles, sustenten la confianza de las empresas y corrijan las desigualdades;
- b) Políticas comerciales, industriales, tributarias, sectoriales y de infraestructura que fomenten el empleo, eleven la productividad y faciliten los procesos de transformación estructural;
- c) políticas empresariales que fomenten empresas sostenibles y que favorezcan en particular las condiciones para un entorno propicio, teniendo en cuenta la resolución y las Conclusiones relativas a la promoción de empresas sostenibles, adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 96.ª reunión (2007), lo que comprende el apoyo a las microempresas, a las pequeñas y medianas empresas, al emprendimiento y a normativas bien diseñadas, transparentes y adecuadamente difundidas que faciliten la transición a la economía formal y una competencia leal;
- d) Políticas e instituciones para el mercado laboral con el fin de ayudar a los hogares de bajos ingresos a salir de la pobreza y obtener empleos libremente elegidos, tales como: políticas salariales adecuadamente formuladas que incluyan el salario mínimo; dispositivos de protección social que incluyan las transferencias en efectivo; programas de empleo público y mecanismos de garantía; y una mejor divulgación y prestación de servicios de empleo entre las personas ocupadas en la economía informal;

- e) Políticas de migración laboral que tengan en cuenta las necesidades del mercado de trabajo y que promuevan el trabajo decente y los derechos de los trabajadores migrantes;
- f) Políticas de educación y de desarrollo de competencias laborales que respalden el aprendizaje a lo largo de la vida, se adecúen a las cambiantes necesidades del mercado laboral y a las nuevas tecnologías y reconozcan los conocimientos adquiridos previamente, por ejemplo, en los sistemas de aprendizaje informales, ampliando así las opciones para la obtención de un empleo formal;
- g) Medidas integrales de activación que faciliten la transición de la escuela al trabajo, en particular para los jóvenes desfavorecidos, como los mecanismos que garantizan el acceso de los jóvenes a la capacitación y al empleo productivo continuo;
- h) Medidas para promover la transición desde el desempleo o la inactividad hacia el trabajo, en particular para las personas desempleadas de larga duración, las mujeres y otros grupos desfavorecidos, e
- i) Sistemas pertinentes, accesibles y actualizados de información sobre el mercado de trabajo."⁴⁹

Un referente adicional para definir las condiciones laborales bajo las cuales se desea alcanzar en un programa de reconversión laboral son las pautas establecidas por la OIT con relación al concepto de trabajo decente, que lo define en los siguientes términos: "El trabajo decente resume las aspiraciones de la gente durante su vida laboral. Significa contar con oportunidades de un trabajo que sea productivo y que produzca un ingreso digno, seguridad en el lugar de trabajo y protección social para las familias, mejores perspectivas de desarrollo personal e integración a la sociedad, libertad para que la gente exprese sus opiniones, organización y participación en las decisiones que afectan sus vidas, e igualdad de oportunidad y trato para todas las mujeres y hombres."⁵⁰

Sobre esta base y en consideración a los acuerdos con la OIT, Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", aprobado mediante Ley de la República 1753 de 2015, en su artículo 74 establece "El Gobierno Nacional bajo la coordinación del Ministerio del Trabajo, adoptará la política nacional de trabajo

⁴⁹ OIT. Conferencia Internacional Del Trabajo. Recomendación 204. Recomendación Sobre La Transición De La Economía Informal A La Economía Formal. Ginebra 2015. Disponible en http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_379098.pdf

⁵⁰ OIT concepto de trabajo decente. Disponible en <http://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang-es/index.htm>

decente, para promover la generación de empleo, la formalización laboral y la protección de los trabajadores de los sectores público y privado”⁵¹

Como lo manifiesta el ministerio del Trabajo, el Plan de Desarrollo Nacional, como instrumento legal, “habilita a las instituciones para definir la inversión de recursos, por esta razón es muy importante que se hayan incluido allí los lineamientos relativos a: 1. Política Nacional de Trabajo Decente y formalización, 2. Control a la Tercerización ilegal, 3. Fortalecimiento del dialogo social, 4. Mejoramiento continuo del Sistema de Inspección Vigilancia y Control laboral y cobro de multas, 5. Metas claras para la reducción de la tasa de desempleo, 6. Protección eficaz al trabajador cesante, 7. Protección eficaz a la vejez y, 8. Fortalecimiento del régimen y sistema de seguridad y salud en el trabajo”. Manifestando además que esta forma la Ley del PND alinea las políticas nacionales y territoriales con el objetivo del “Trabajo Decente”.

La OIT en la Conferencia Internacional del Trabajo 90ª reunión 2002, expresa que el trabajo decente no es una norma sino una meta que ha de lograrse progresivamente, en el conjunto de la actividad económica general, independiente del carácter formal o informal de la economía. Sin embargo se establece que se debe dar prioridad a la reducción del trabajo decente en la economía informal, garantizando que en las leyes se reconozca y se otorguen derechos, protección jurídica y social y representación y voz a los que se encuentran actualmente en la economía informal.

Por su parte la inclusión en el Plan de Desarrollo Nacional del Concepto de Trabajo decente y la formulación de una política pública de Trabajo decente, da cumplimiento a los acuerdos establecidos con la OIT en los años 2008 y 2012.

5.1.2 Los Pisos de Protección Social

En el marco de la concepción de un proceso de reconversión laboral para la población mototaxista es preciso incluir el concepto de los pisos de protección social promovido por la OIT. La Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) del año 2012, aprobó la norma internacional en materia de seguridad social: La Recomendación sobre los pisos de protección social, núm. 202. Dicha recomendación realizada por la OIT a sus países miembros tiene como propósito la coordinación de políticas de protección social orientadas a desarrollar estrategias para extender la seguridad social.

⁵¹ CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. LEY 1753 DE 2015 (junio 9) por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”. DIARIO OFICIAL 49538 Bogotá, 2015 Pag. Disponible en <http://www.achc.org.co/documentos/prensa/LEY-1753-15%20Plan%20Nacional%20de%20Desarrollo%202014%20-%202018.pdf>

La Recomendación sobre los pisos de protección social, 2012 (núm. 202) aporta pautas de orientación a los Estados Miembros para el establecimiento de sistemas de seguridad social integrales y la extensión de la cobertura de la seguridad social, dando prioridad a la puesta en práctica de pisos de protección social accesibles a todas las personas necesitadas.

De manera específica, la Recomendación núm. 202 considera que por lo menos cuatro garantías básicas, deben ser proporcionadas a “todos los residentes y niños” por las respectivas sociedades (Recomendación núm. 202, párrafos 4 a 6): 1. Acceso universal a servicios esenciales de salud; 2. Seguridad básica del ingreso para los niños; 3. Seguridad básica del ingreso para personas en edad activa y que no puedan obtener ingresos suficientes, en caso de enfermedad, desempleo, maternidad e invalidez; y 4. Seguridad básica del ingreso para las personas de edad.⁵²

De acuerdo a la Recomendación, el concepto de Piso de Protección Social debe incorporarse con programas de formación profesional, educación, alfabetización y con políticas de promoción de nuevos empleos y de empresas. Es decir, la Recomendación reconoce la necesidad de construir sistemas de coordinación de políticas, estableciéndose también sistemas de supervisión y evaluación (Recomendación núm. 202, párrafo 19). A este respecto, cabe señalar la necesidad de desarrollar los sistemas estadísticos (Recomendación núm. 202, párrafos 21 y 22) y establecer mecanismos de protección de la información de carácter personal en las bases de datos de los programas sociales (Recomendación núm. 202, párrafo 23). Con relación a los mecanismos de diálogo social, se prevé no solamente el modelo tripartito clásico, sino también la “celebración de consultas con otras organizaciones pertinentes y representativas de las personas interesadas” (Recomendación núm. 202, párrafo 19).⁵³

La reconversión laboral para la población mototaxista de la ciudad de Pasto constituye una alternativa de política para dar respuesta a la necesidad de una estrategia laboral que reubique a los trabajadores de los sectores informales o que desarrollan su actividad al margen de la legalidad, a través de su calificación, capacitación y desplazamiento de su ocupación en aquellos sectores que permitan la disposición de un trabajo decente, seguridad social y garantía de seguridad económica.

La incorporación el concepto de Pisos de Protección Social implica que la movilidad laboral que se pretende alcanzar con la Reconversión Laboral debe considerar la concertación con las organizaciones acerca de la intervención, el

⁵² OIT. La Estrategia de Desarrollo de los Sistemas de Seguridad Social de la OIT. El Papel de los Pisos de Protección Social en América Latina y el Caribe. Lima: OIT, Oficina Regional para América Latina y el Caribe, 2014. ISBN: 978-92-2-329198-3 (web pdf)

⁵³ *Ibíd.*

mejoramiento de los perfiles ocupacionales y el diseño de actuaciones orientadas a garantizar seguridad social en el marco de una nueva ocupación.

5.1.3 Concepto de Reconversión Laboral

Para efectos de los alcances de un programa de reconversión laboral es preciso lograr una aproximación al concepto de reconversión laboral. Ello por cuanto no solamente significa brindar las posibilidades de un cambio de ocupación. Con los procesos de modernización del estado y de apertura económica en las economías en desarrollo, inicialmente el concepto de reconversión se ideó para la generación de nuevas competencias laborales que permitan a las personas desvinculadas del sector público insertarse en el sector productivo o generar emprendimientos que propicien una nueva ocupación laboral.

Entre las diversas definiciones del concepto de reconversión laboral merece destacarse la siguiente: “La reconversión laboral es el procedimiento a través del cual se pretende reincorporar laboralmente a trabajadores que teniendo una especialidad se ven impedidos de continuar ejerciéndola por razones externas a ellos y carecen de opciones de permanecer en el mercado de trabajo con dicho perfil ocupacional”⁵⁴

Es necesario agregar a este concepto debe complementarse con los postulados acerca de la economía informal y el trabajo decente realizados en El consenso de la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT) de 2002. De la cual merece destacarse la necesidad de implementar procesos para incorporar el trabajo decente en la economía informal de manera progresiva y no un enfoque simplista por única vez, dando prioridad a la reducción de las deficiencias de trabajo decente en la economía informal lo antes posible, garantizando que las personas que están en ella sean reconocidas por la legislación y tengan derechos, protección jurídica y social, y representación.⁵⁵

Es necesario destacar como lo expresa la OIT que “La resolución de la CIT 2002 propuso el término “economía informal” en lugar del utilizado anteriormente, “sector informal”, para describir mejor el gran alcance y diversidad del fenómeno en todo el mundo. En lugar de una definición específica, el marco suministró parámetros para comprender la economía informal como “todas las actividades que, en la legislación o la práctica, no recaen en el ámbito de mecanismos formales o estos son insuficientes”. Estos parámetros se basan fundamentalmente en el concepto de exclusión, que se refiere a los trabajadores mayormente excluidos de los intercambios que se realizan en el sistema reconocido.”⁵⁶

⁵⁴ PELUFFO ARGON, Martha. La reconversión laboral desde una perspectiva de género.

⁵⁵ OIT. El trabajo decente y la economía informal

⁵⁶ Ibíd.

5.2. PROBLEMÁTICAS PARA LA OFERTA LABORAL Y OPORTUNIDADES DESDE LA DEMANDA LABORAL

La problemática para la oferta laboral y oportunidades desde la demanda laboral se relaciona de manera directa con la existencia misma de la actividad de mototaxismo en la ciudad de Pasto. Ello significa que el considerar un programa de reconversión laboral para la población vinculada a esta actividad debe ir acompañada de una intervención más amplia orientada a tratar toda la problemática del mototaxismo en la ciudad. En este sentido, el desarrollo de las condiciones actuales bajo las cuales se mantiene la prestación del servicio en la ciudad permite identificar un conjunto de problemas asociados a su existencia.

Con base en el acercamiento realizado al desarrollo de la actividad desde el punto de vista de la oferta, la demanda del servicio, la visión de los propios mototaxistas y la visión de la institucionalidad, se identificaron un conjunto de problemas que explican la permanencia del servicio de mototaxi en la ciudad de Pasto. En total son 26 problemas, factores de cambio o variables susceptibles de intervenir para avanzar en la solución integral del problema que afecta a la sociedad en su conjunto y a los propios prestadores del servicio.

El tratamiento estructural de la problemática asociada a la actividad del mototaxismo va más allá de la toma de medidas restrictivas o de la identificación de acciones para la reconversión laboral. Es necesario comprender que el problema se inserta dentro de la situación socioeconómica general del municipio de Pasto; es decir, existe un entorno que condiciona su existencia, y que por tanto, podría limitar los alcances y resultados en la implementación de cualquier proceso de reconversión laboral.

Una conclusión importante del diagnóstico es que mientras exista la demanda del servicio, existirá su oferta. Al respecto, es necesario destacar que el servicio de mototaxi en Colombia es una actividad ilícita y en estos términos, una demanda lícita de parte de los ciudadanos es cubierta por una actividad calificada de ilegal. Por tanto, un programa de reconversión laboral enfrenta la dificultad en torno al establecimiento de sus alcances y su cobertura; y si no se resuelven los problemas asociados a la existencia de la actividad, seguramente los reconvertidos laboralmente dejarán un espacio para la llegada de otros en la prestación del servicio.

De ahí la importancia de observar la problemática en su conjunto, de manera estructural, en un sentido holístico, como un sistema integrado por un conjunto de

variables a tratar; y que se constituya en un insumo para la adopción de políticas, estrategias y acciones que finalmente permitan visionar una solución integral a la problemática existente.

Teniendo en cuenta lo anotado, a continuación se presenta el resumen de las variables, factores de cambio o problemas asociados a la existencia del mototaxismo en la ciudad de Pasto, los cuales condicionan el impacto en la adopción de una posible ruta para la reconversión laboral dedicada a la actividad del mototaxismo. Los problemas o variables identificadas son las siguientes:

1. Altos niveles de informalidad laboral en la ciudad de pasto
2. Altos niveles de subempleo
3. Baja capacidad de asimilación de la economía local de la nueva fuerza laboral
4. Ineficiencia en el transporte público de pasajeros
5. Carácter receptor de la ciudad de Pasto del desplazamiento forzado y víctimas del conflicto armado
6. Facilidad de acceso a la prestación del servicio de mototaxi
7. Bajos perfiles ocupacionales en la población dedicada al mototaxismo
8. Escasa coordinación interinstitucional en la solución de la problemática del mototaxismo
9. Alta presencia de la población vulnerable en la prestación del servicio
10. Inexistencia de un aparato productivo fuerte y competitivo
11. Presencia y permanencia del servicio de mototaxi en la ciudad de Pasto
12. Altas jornadas de trabajo en la población mototaxista
13. Baja cultura ciudadana para la utilización del transporte público de pasajeros.
14. Alto riesgo de accidentalidad
15. Demanda del servicio de mototaxi especialmente en los estratos 1 y 2
16. Rapidez de llegada con respecto al destino final en el servicio de mototaxi
17. Facilidad en adquisición o acceso al servicio
18. Precio competitivo del servicio de mototaxi
19. Deficientes condiciones ocupacionales
20. Falta de conocimiento en la población de la rutas de transporte público
21. Desistimiento en una parte de la población mototaxista en la búsqueda de nuevas oportunidades laborales
22. Presencia de personas en edad avanzada en la prestación del servicio
23. Cubrimiento de áreas donde no llega el transporte público de pasajeros
24. Movilización de personas de los corregimientos y municipios vecinos a la prestación del servicio.
25. Inadecuada oferta institucional para el mejoramiento de las competencia laborales en la población mototaxista
26. Baja credibilidad en la población mototaxista en las acciones gubernamentales para la reconversión laboral

La dificultad es como intervenir en esta realidad. Para ello es necesario realizar un análisis de causa y efecto que permita el tratamiento ordenado y sistémico en la búsqueda de soluciones concretas. En tal sentido, se recurre a la técnica de Prospectiva "Análisis estructural" como guía para orientar la acción.

Bajo el análisis estructural la realidad es estudiada como un sistema, cuyos elementos guardan relaciones de interdependencia. Por ello, se considera que esta técnica es de gran utilidad para poder percibir los elementos o variables del objeto de estudio, de manera interdependiente unos de otros, como un sistema. De esta manera, a través del análisis de cada problema en torno a su relación con los demás⁵⁷, se establece la influencia o relaciones que las variables tienen entre sí. El resultado es la identificación de aquellas variables claves o influyentes, y cuáles las dependientes; y finalmente, determinar aquellas que mediante su intervención permitan afectar todo el sistema.

Esta es una técnica prospectiva que permite un análisis de causa y efecto, se determina la motricidad y dependencia de los problemas; la motricidad, expresa la influencia de un problema sobre los otros problemas identificados, y la dependencia, la influencia de otros problemas sobre el problema tratado.

Los resultados del ejercicio de calificación realizados por el equipo técnico del presente estudio, utilizando la matriz de análisis estructural, se presentan en el cuadro 1. El análisis estructural permite definir cuatro tipos de problemas: 1. Los problemas de poder, aquellos que poseen una alta motricidad y una baja dependencia; en consecuencia son los más importantes, puesto que en mayor medida son causa de otros problemas; 2. problemas de conflicto, los que poseen una alta motricidad y alta dependencia; estos influyen sobre los restantes pero también son influidos por ellos mismo, son importantes porque cualquier variación en ellos tendrá efectos sobre los problemas de salida y autónomos. 3. problemas de salida, los que poseen una baja motricidad y una alta dependencia; son producto o efecto de los anteriores; y 4. Problemas autónomos, los que poseen baja motricidad y baja dependencia, algunos se resuelven al solucionar los anteriores o son ruedas sueltas del sistema.⁵⁸

⁵⁷ En el "Análisis Estructural" permite determinar la motricidad y dependencia de los problemas; la motricidad, expresa la influencia de un problema sobre los otros problemas identificados, y la dependencia, la influencia de otros problemas sobre el problema tratado.

⁵⁸ Para establecer la motricidad y la dependencia se ordenan los problemas en la matriz de análisis estructural, cada problema aparece en la columna y en la fila de la matriz. Posteriormente se realiza la calificación de cada problema de acuerdo a su influencia con los demás de la siguiente manera: Si la influencia es directa o fuerte la calificación es 1; si la influencia es potencial o nula la calificación es 0. Posteriormente se suman las columnas y las filas. La motricidad es el resultado de la proporción del valor de la sumatoria de la calificación de la fila correspondiente a cada problema sobre el total de calificaciones de todos los problemas; en tanto que la dependencia se determina como la proporción del valor de la sumatoria de la calificación de la columna correspondiente a cada problema sobre el total de calificaciones de todos los problemas. Una vez obtenida la proporción de motricidad y dependencia de cada problema se ubica en un plano cartesiano dividido en las cuatro zonas establecidas por un límite o línea de división determinada a través de la relación resultante de 100/por el número de variables. El resultado es la disposición de los problemas en las cuatro zonas: 1. Problemas o variables

El análisis estructural considera la realidad actual como un sistema de relaciones e interdependencias que permite concentrar las acciones en los problemas ubicados en la zona de poder y en la zona de trabajo. Bajo su lógica, al concentrar esfuerzos en torno a la solución de los problemas ubicados en estas zonas, automáticamente se está afectado todo el sistema.

La aplicación del análisis estructural a la problemática asociada al mototaxismo en Pasto, muestra resultados que no son sorprendentes a la luz del diagnóstico realizado, confirman las causas estructurales de la existencia de la actividad, donde debe centrarse la acción para solucionar de manera integral el problema.

Cuadro 30. Resultados del Análisis estructural de la problemática del mototaxismo en la ciudad de Pasto.

Zona de Poder	Zona de Conflicto
4. Ineficiencia en el transporte público de pasajeros 6. Facilidad de acceso a la prestación del servicio de mototaxi 7. Bajos perfiles ocupacionales en la población dedicada al mototaxismo 8. Escasa coordinación interinstitucional en la solución de la problemática del mototaxismo 10. Inexistencia de un aparato productivo fuerte y competitivo	10. Inexistencia de un aparato productivo fuerte y competitivo 11. Presencia y permanencia del servicio de mototaxi en la ciudad de Pasto 13. Baja cultura ciudadana para la utilización del transporte público de pasajeros. 15. Demanda del servicio de mototaxi especialmente en los estratos 1 y 2 17. Facilidad en adquisición o acceso al servicio 20. Falta de conocimiento en la población de la rutas de transporte público 22. Presencia de personas en edad avanzada en la prestación del servicio 23. Cubrimiento de áreas donde no llega el transporte público de pasajeros
Zona Autónoma	Zona de Salida
3. Baja capacidad de asimilación de la economía local de la nueva fuerza laboral 5. Carácter receptor de la ciudad de Pasto del desplazamiento forzado y víctimas del conflicto armado 9. Alta presencia de la población vulnerable en la prestación del servicio 16. Rapidez de llegada con respecto al destino final en el servicio de mototaxi 18. Precio competitivo del servicio de mototaxi 25. Inadecuada oferta institucional para el mejoramiento de las competencias laborales en la población mototaxista 26. Baja credibilidad en la población mototaxista en las acciones gubernamentales para la reconversión laboral	1. Altos niveles de informalidad laboral en la ciudad de Pasto 2. Altos niveles de subempleo 12. Altas jornadas de trabajo en la población mototaxista 14. Alto riesgo de accidentalidad 19. Deficientes condiciones ocupacionales 21. Desistimiento en una parte de la población mototaxista en la búsqueda de nuevas oportunidades laborales 24. Movilización de personas de los corregimientos y municipios vecinos a la prestación del servicio.

Aunque no es propósito del presente estudio el planteamiento de actuaciones que busquen la solución integral al problema del mototaxismo en la ciudad dicha problemática permite un acercamiento a las principales variables que determinan su permanencia; así como también la búsqueda de estrategias adecuadas en

de poder; 2. Problemas o variables de conflicto; 1. Problemas o variables de salida; y 1. Problemas o variables de autónomos.

términos de lograr un mayor impacto bajo la implementación de un programa de reconversión laboral.

- Problemas ubicados en la Zona de Poder. De acuerdo a los resultados obtenidos los problemas ubicados en la zona de poder por su alta motricidad y baja dependencia, son los siguientes:

	Motricidad	Dependencia
4. Ineficiencia en el transporte público de pasajeros	6,02	1,85
6. Facilidad de acceso a la prestación del servicio de mototaxi	4,17	2,78
7. Bajos perfiles ocupacionales en la población dedicada al mototaxismo	4,17	1,39
8. Escasa coordinación interinstitucional en la solución de la problemática del mototaxismo	6,94	0,00
10. Inexistencia de un aparato productivo fuerte y competitivo	4,17	0,46

De los problemas de poder, que expresan su alta motricidad y que por tanto son causa de la existencia de los demás problemas, se destacan cuatro que guardan relación directa a la hora de definir una ruta para la reconversión laboral, ellos son: 1. Los bajos perfiles ocupacionales en la población dedicada al mototaxismo; 2. La escasa coordinación interinstitucional en la solución de la problemática del mototaxismo; 3. La Facilidad de acceso a la prestación del servicio de mototaxi; y 4. La Inexistencia de un aparato productivo fuerte y competitivo en el medio local y regional.

- Problemas ubicados en la zona de trabajo. Los problemas con una alta motricidad y alta dependencia son los siguientes:

	Motricidad	Dependencia
11. Presencia y permanencia del servicio de mototaxi en la ciudad de Pasto	6,48	8,80
13. Baja cultura ciudadana para la utilización del transporte público de pasajeros.	5,09	4,63
15. Uso del servicio de mototaxi especialmente en los estratos 1 y 2	7,41	6,02
17. Facilidad en adquisición o acceso al servicio	4,63	6,02
20. Falta de conocimiento en la población de la rutas de transporte público	6,48	4,63
22. Presencia de personas en edad avanzada en la prestación del servicio	4,17	6,48
23. Cubrimiento de áreas donde no llega el transporte público de pasajeros	4,17	5,56

- **Problemas ubicados en la zona de salida.** Los problemas con baja motricidad y alta dependencia son los siguientes:

	Motricidad	Dependencia
1. Altos niveles de informalidad laboral en la ciudad de pasto	1,85	5,56
2. Altos niveles de subempleo	1,39	4,63
12. Altas jornadas de trabajo en la población mototaxista	3,70	4,17
14. Alto riesgo de accidentalidad	0,46	6,48
19. Deficientes condiciones ocupacionales	1,39	6,02
21. Desistimiento en una parte de la población mototaxista en la búsqueda de nuevas oportunidades laborales	3,70	5,56
24. Movilización de personas de los corregimientos y municipios vecinos a la prestación del servicio.	3,70	6,02

- **Problemas ubicados en la zona Autónoma.** Por su baja motricidad y baja dependencia en esta zona se ubican los siguientes problemas:

	Motricidad	Dependencia
3. Baja capacidad de asimilación de la economía local de la nueva fuerza laboral	3,24	1,85
5. Carácter receptor de la ciudad de Pasto del desplazamiento forzado y víctimas del conflicto armado	2,31	0,00
9. Alta presencia de la población vulnerable en la prestación del servicio	1,85	3,70
16. Rapidez de llegada con respecto al destino final en el servicio de mototaxi	3,70	1,85
18. Precio competitivo del servicio de mototaxi	2,31	3,70
25. Inadecuada oferta institucional para el mejoramiento de las competencia laborales en la población mototaxista	3,24	0,93
26. Baja credibilidad en la población mototaxista en las acciones gubernamentales para la reconversión laboral	3,24	0,93

Estos resultados en el tratamiento de los problemas asociados a la existencia del mototaxismo en la ciudad de Pasto, pueden ser referenciados a la hora de definir, parte de las instituciones, especialmente el gobierno local, una intervención integral a su solución.

Dado que el alcance del presente estudio se relaciona con la propuesta de una ruta para la reconversión laboral de la población mototaxista, en ella no incluye las acciones para la confrontación de todos los problemas de poder. En especial se excluyen las que puedan surgir en la búsqueda de mejorar la eficiencia del transporte público de pasajeros. Como se destacó en el diagnóstico realizado, la Alcaldía Municipal de Pasto, ya viene realizando esfuerzos para este fin mediante la disposición del “Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Pasto”; para lo cual, además de las inversiones en infraestructura que se vienen desarrollando, expidió el decreto 0562 de 2015 en torno a su implementación.

5.3 RUTA DE RECONVERSIÓN LABORAL DE LA POBLACION MOTOTAXISTA DE LA CIUDAD DE PASTO

La concepción de una ruta para la reconversión de la población mototaxista considera los resultados obtenidos en el análisis estructural de la problemática asociada a la existencia y permanencia de la actividad en la ciudad de Pasto y las brechas existentes entre la oferta y la demanda laboral para dicha población. No obstante se limita la intervención a las variables o aspectos relacionados con la necesidad de implementar la reconversión laboral, es decir se centra en cuatro de los cinco problemas de poder: 1. Bajos perfiles ocupacionales en la población dedicada al mototaxismo; 2. Escasa coordinación interinstitucional en la solución de la problemática del mototaxismo; 3. la Facilidad de acceso a la prestación del servicio de mototaxi; y 4. la Inexistencia de un aparato productivo fuerte y competitivo. Este último, sin embargo, con limitaciones en su intervención en la medida en que afecta al conjunto general de la economía local y regional y demanda acciones de superan los ámbitos del propósito de la ruta de reconversión laboral.

5.3.1 Condicionamientos de la Ruta de Reconversión Laboral

En consideración a que el propósito es la implementación es lograr la reconversión laboral de la población mototaxista de la ciudad de Pasto involucrando el concepto de trabajo decente, se definen las siguientes condiciones para su implementación:

1. Acciones de política pública para el logro de los objetivos. Se requiere el compromiso del gobierno local y nacional en la intervención.
2. La concertación institucional para la intervención de manera decidida en la búsqueda de la reconversión laboral de la población dedicada a la actividad. Dicha concertación debe ejercerse con el liderazgo de la Alcaldía Municipal de Pasto, como principal actor institucional en la solución del problema.
3. Instrumentos y programas para la concertación. Es necesario la disposición de recursos humanos, físicos y financieros para la implementación de las posibles estrategias y actuaciones en torno a la reconversión laboral.

4. Segmentación de la oferta institucional. Con base en el diagnóstico realizado y teniendo en cuenta la diversidad de personas vinculadas a la actividad, se hace necesario la estructuración de una oferta institucional que consulte con la edad, género, nivel de educación y experiencia laboral de la población mototaxista. Una clasificación inicial debe ser estructurada por ser por edad y sexo, con el fin de se configure una oferta adaptada a la población joven, a la población adulta y a los adultos mayores vinculados a la actividad.

5.3.2 Alcances de la Ruta de Reconversión Laboral

Los alcances de la ruta se definen en torno a la concepción de un programa de intervención con los componentes necesarios para lograr resultados efectivos en el logro de la reconversión laboral. En tal sentido se identifican los siguientes:

1. Componente de Concertación Institucional.

El desarrollo de una ruta para la reconversión laboral requiere de la actuación institucional que permita garantizar de manera decidida la ejecución de acciones en torno a la solución de la problemática observada. En ese sentido es preciso garantizar la disponibilidad de recursos institucionales para poder abordar el programa con la integralidad que demanda su intervención.

Inicialmente se requiere la participación de los actores en cabeza de los propios mototaxistas y la Alcaldía Municipal de Pasto para la conformación de un comité interinstitucional que oriente la acción entorno reconversión Laboral de esta población. Igualmente se hace necesario, aprovechando la coyuntura, incorporar dentro de los planes de desarrollo del municipio de Pasto y el departamento de Nariño el programa o proyecto consistente en la reconversión laboral de la población mototaxista.

La incorporación al plan de desarrollo implica la necesidad de disponer de recursos económicos para el desarrollo la reconversión laboral. Con relación a las fuentes de recursos es necesario estudiar más a fondo una de las propuestas desarrolladas en los grupos focales consistente en la utilización de recursos provenientes de las multas y sanciones aplicadas a los propios mototaxistas. El presente estudio propone la gestión de recursos ante el gobierno nacional y la disposición de un Fondo para la reconversión productiva con la apropiación de un porcentaje del impuesto de Industria y Comercio. En todos los casos ello es necesario realizar un estudio jurídico que concreten estas fuentes de recursos para el Programa.

En el marco de la coordinación interinstitucional se hace necesario el acercamiento entre las partes, de ahí que se propone que dentro del Comité

Permanente Para la Reconversión Laboral, este presente los representantes de las asociación y sindicatos existentes en la ciudad de Pasto. Igualmente es necesaria la realización de un proceso de sensibilización que permita divulgar los beneficios programa y crear conciencia del carácter ilegal de la actividad.

Acciones

- Inclusión del programa de reconversión laboral en el Plan de Desarrollo Municipal 2016 – 2019
- Conformación de un Comité permanente con los actores institucionales , la asociaciones y sindicatos de mototaxistas existentes en el Municipio de Pasto
- Nombramiento de un coordinador programa
- Gestión de recursos del componente
- Firma de convenios y/o acuerdos institucionales
- Diseño del Plan de acción 2016 especificando las metas del programa
- Consolidación de la oferta institucional para la reconversión laboral
- Sensibilización con la población mototaxista
- Mecanismos de control para el acceso a los beneficios del programa
- Construcción de indicadores de seguimiento
- Informe de seguimiento

2. Componente de Empleabilidad.

A través de este componente se trata de armonizar la oferta y la demanda de empleo existen en el medio local. Es necesaria la vinculación del Servicio de Empleo Público de Empleo del Ministerio del Trabajo y los ofrecidos por la Agencia pública de empleo del SENA, ambos servicios ofrecidos en la ciudad de Pasto. Se trata que dentro del Comité permanente para la Reconversión Laboral de la Población Mototaxista estén presentes representantes de las dos instituciones con el fin de coordinar las acciones pertinentes. La voluntad institucional en la vinculación de estas instituciones debe reflejarse en la creación de un programa específico para esta población.

Es necesario destacar el Programa de Servicio de Empleo Público de Empleo del Ministerio del Trabajo, en la ciudad de pasto es operado por la Caja de Compensación Familiar COMFAMILIAR de Nariño. Debe realizarse la gestión para la vinculación directa de COMFAMILIAR o la mediación del ministerio para que esté presente esta entidad en el Comité Permanente para la Reconversión Laboral de la Población Mototaxista.

La propuesta es la conformación de un banco de Hojas de Vida específico para la Población Mototaxista. El cual se alimentaría mediante la concertación con las 5 asociaciones y sindicatos de Mototaxistas existentes en la ciudad de Pasto. La inscripción al programa debe ser de manera voluntaria pero igualmente debe mostrar resultados tempranos en torno a la colocación laboral.

Los alcances del programa de empleabilidad no se suscriben únicamente al registro de las hojas de vida en los centros de atención. Es necesario el ofrecimiento de los servicios complementarios que ofrecen estos centros de empleo, como son, la orientación laboral y capacitación en aspectos relacionados con la búsqueda de empleo. En una situación ideal, se precisa la concertación con cada usuario de un plan de acción en el corto y mediano plazo, donde, a partir de la revisión de su perfil laboral, se establezcan acciones específicas para su mejoramiento en procura de alcanzar su mejoramiento para lograr una ocupación laboral acorde con sus expectativas generadas por sus competencias y nivel de ingresos.

En concordancia con el diagnóstico de los perfiles laborales existentes en la población mototaxista de la ciudad de Pasto, el componente de empleabilidad, en concertación con el SENA debe implementar un programa de Certificación de Competencias Laborales para esta población.

Acciones

- Conformación de un banco de inscripción de hojas de vida exclusivo para la población mototaxista de la ciudad de Pasto.
- Clasificación de perfiles laborales de acuerdo a niveles de formación; sexo, edad, manejo de computador; discapacidad, experiencia.
- Implementación de un programa de capacitación para la empleabilidad
- Planes de acción individuales para el mejoramiento de perfiles laborales
- Oferta de formación articulada con otras instituciones del Programa
- Programa de certificación laboral para la población mototaxista
- Colocación Laboral

3. Componente de Emprendimiento

El componente de emprendimiento busca brindar a la población mototaxista de la ciudad de Pasto la posibilidad de reconversión laboral a través de la creación de negocios individuales o colectivos. Para ello es necesario recurrir a la oferta institucional existen en la ciudad de Pasto que fundamentalmente se resume en la unidades de emprendimiento de las universidades, la unidad de emprendimiento del SENA, El Departamento Administrativo para la Prosperidad Social, en adelante DPS y el programa SE-EMPRENDE apoyado por le PNUD en asocio de la Cámara de Comercio de Pasto y la Alcaldía Municipal a través de la Secretaria de Desarrollo Económico y Competitividad.

Las unidades de emprendimiento de la universidades ofrecen capacitación y asesoría en emprendimiento, orientando, en mayor medida, el acceso a recursos

del Fondo Emprender; para el caso de SE-EMPRENDE y DPS orientan su accionar en a población vulnerable.

Como se anota anteriormente es necesario la vinculación al Comité permanente de estas instituciones a fin de establecer compromisos específicos en cuanto a capacitación, asesoría y acompañamiento en las iniciativas empresariales.

Uno de las mayores dificultades para la implementación de este tipo de programas lo constituye la fuente de recursos para la financiación de las iniciativas empresariales que puedan surgir por parte de la población beneficiaria. Al respecto en la realización de los grupos focales con los mototaxistas de la ciudad de Pasto mostró el escepticismo por parte de esta población en la disposición de recursos para la materialización de las posibles iniciativas empresariales.

Correspondería a la Administración municipal la gestión para la creación de un fondo de recursos de capital semilla para la materialización de las iniciativas empresariales surgidas en los proceso de vinculación al componente de emprendimiento.

Con relación a la oferta institucional existente, merece destacarse los esfuerzos realizados por el PUND y las instituciones aliadas a través SE-EMPRENDE, el cual, con relación a la población vulnerable, posee una ruta de emprendimiento estructurada; no obstante, aun se requiere de esfuerzos para mejorar su intervención, especialmente en lo relacionado en la contratación de personal idóneo y con la estabilidad para alcanzar mayor efectividad en sus procesos.

Acciones

- Concertación con asociaciones y sindicatos de mototaxistas la vinculación al programa de emprendimiento
- Realización de acuerdos con las unidades emprendimiento de las universidades, SE- EMPRENDE Y DPS-
- Gestión de recursos para el emprendimiento (Proyecto ante el gobierno nacional, acuerdos municipales
- Inscripción al programa
- Desarrollo de la capacitación, asesoría y acompañamiento por parte de las instituciones vinculadas al programa.⁵⁹

⁵⁹ Siendo el acompañamiento el recurso más costoso, ya que supone la asistencia técnica, al menos durante el primer año de la puesta en marcha, debe involucrarse a las instituciones pertinentes para su ejecución, en especial al SENA y a las universidades con programas de formación en áreas económicas, administrativas y financieras.

4. Capacitación y formación para perfeccionamiento de perfiles laborales

Al igual que los componentes anteriores la ejecución de un Programa para capacitación y formación para el perfeccionamiento de los perfiles laborales de la población mototaxista de la ciudad de Pasto debe contar con la vinculación de las instituciones que actualmente ofrecen formación para el trabajo, específicamente del SENA. A nivel local es necesario contemplar la Escuela de Artes y Oficios de la Alcaldía Municipal.

No se trata solamente de poner a disposición de la oferta existente a la población mototaxista, es necesario considerar la posibilidad de ofrecer acciones de formación específica para esta población. Como se pudo establecer en los grupos focales, se requiere una oferta ajustada a las condiciones de la población. Es necesario considerar horarios flexibles o la implantación de subsidios para la formación.

Un aspecto fundamental para la motivación de la población dedicada a la actividad mototaxista, es que se puede desarrollar una oferta específica para esta población. Con la participación de las organizaciones y sindicatos de mototaxistas es necesaria la concertación con el SENA de la creación de programas específicos de formación a nivel técnico tecnológico con la posibilidad de acceso a contratos de aprendizaje, tal como se realiza bajo los programas de formación vigentes.

Acciones

- Concertación con asociaciones y sindicatos de mototaxistas la vinculación al programa de perfeccionamiento de perfiles ocupacionales
- Realización de acuerdos con las instituciones de formación para el trabajo y la Alcaldía Municipal
- Concertación de necesidades de formación con los sectores público y privado
- Concertación de los programas de capacitación y formación a nivel técnico y tecnológico
- Gestión para la ubicación de los aprendices en el sector público y privado con contratos de aprendizaje
- Gestión de subsidios y subvenciones para el otorgamiento de un ingreso mínimo
- Inscripción al programa
- Desarrollo de los programas de capacitación y formación.

Cuadro 31. Ruta para la reconversión laboral la población mototaxista de la ciudad de Pasto. Resumen de acciones por componentes del Programa.

Componente	Actuaciones	Responsables
1. Componente de Concertación Institucional.	- Inclusión del programa de reconversión laboral en el Plan de Desarrollo Municipal 2016 – 2019	Alcaldía de Pasto
	- Conformación de un Comité permanente con los actores institucionales , la asociaciones y sindicatos de mototaxistas existentes en el Municipio de Pasto	Alcaldía de Pasto – Ministerio del Trabajo
	- Nombramiento de un coordinador programa	Alcaldía de Pasto – CRLM
	- Gestión de recursos del componente	Alcaldía de Pasto – Ministerio del Trabajo – CRLM
	- Firma de convenios y/o acuerdos institucionales	Alcaldía de Pasto – Ministerio del Trabajo – CRLM
	- Diseño del Plan de acción 2016 especificando las metas del programa	CRML
	- Consolidación de la oferta institucional para la reconversión laboral	CRML
	- Sensibilización con la población mototaxista	CRML
	- Mecanismos de control para el acceso a los beneficios del programa	CRML – Asociaciones y Sindicatos
	- Construcción de indicadores de seguimiento	CRML
	- Informe de seguimiento	CRML
2. Componente de Empleabilidad.	- Conformación de un banco de inscripción de hojas de vida exclusivo para la población mototaxista de la ciudad de Pasto.	Agencia De Empleo del Sena – Servicio Público de Empleo - CRML
	- Clasificación de perfiles laborales de acuerdo a niveles de formación; sexo, edad, manejo de computador; discapacidad, experiencia.	Agencia De Empleo del Sena – Servicio Público de Empleo - CRML
	- Implementación de un programa de capacitación para la empleabilidad	Agencia De Empleo del Sena – Servicio Público de Empleo - CRML
	- Planes de acción individuales para el mejoramiento de perfiles laborales	Agencia De Empleo del Sena – Servicio Público de Empleo - CRML
	- Oferta de formación articulada con otras instituciones del Programa	Agencia De Empleo del Sena – Servicio Público de Empleo - CRML
	- Programa de certificación laboral para la población mototaxista	Agencia De Empleo del Sena – Servicio Público de Empleo - CRML
	- Colocación laboral	Agencia De Empleo del Sena – Servicio Público de Empleo - CRML

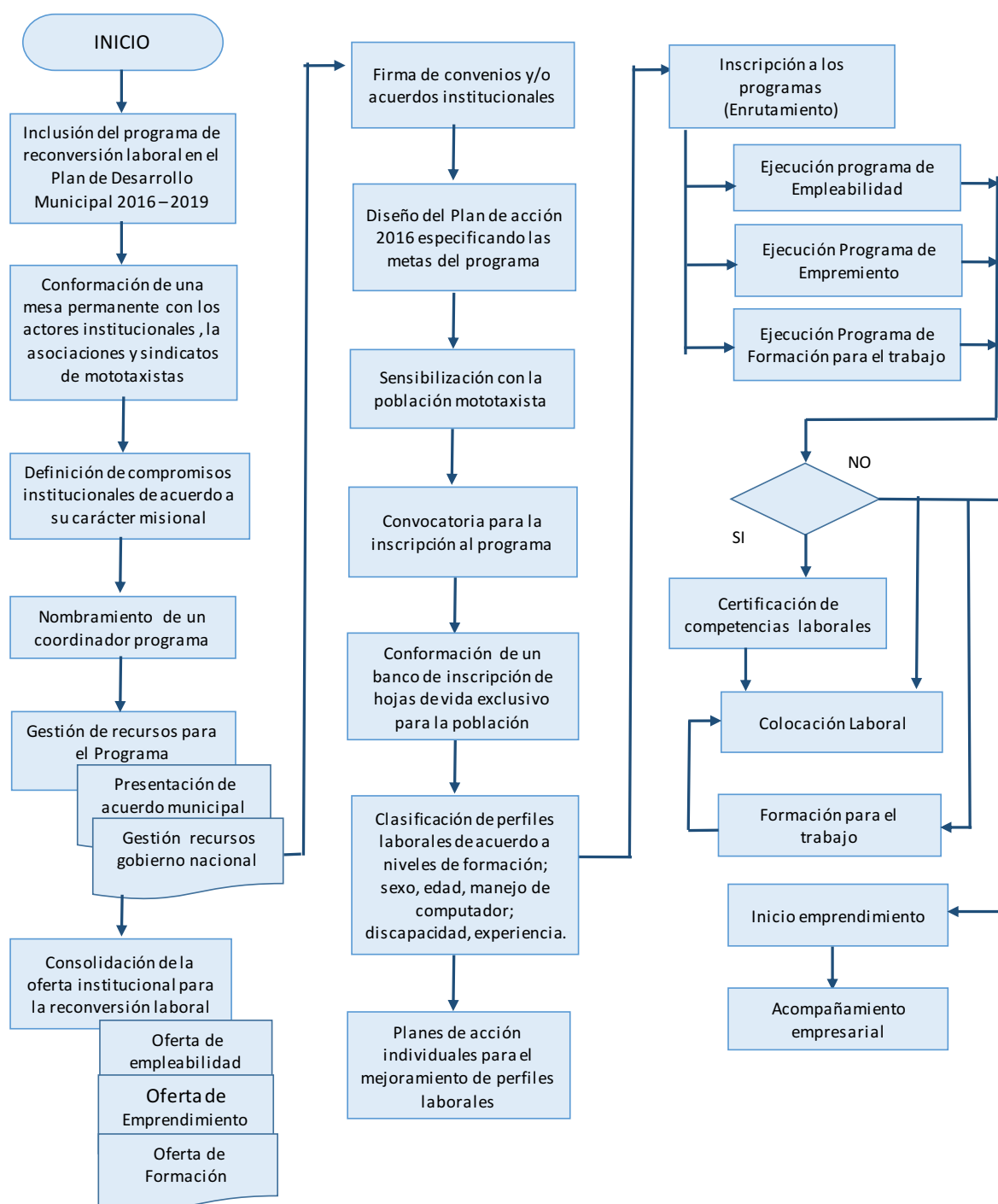
Componente	Actuaciones	Responsables
3. Componente de Emprendimiento	- Concertación con asociaciones y sindicatos de mototaxistas la vinculación al programa de emprendimiento	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Realización de acuerdos con las unidades emprendimiento de las universidades, SE- EMPRENDE Y DPS-	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Gestión de recursos para el emprendimiento (Proyecto ante el gobierno nacional, acuerdos municipales	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Inscripción al programa	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Desarrollo de la capacitación, asesoría y acompañamiento por parte de las instituciones vinculadas al programa.	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
4. Capacitación y formación para perfeccionamiento de perfiles laborales	- Concertación con asociaciones y sindicatos de mototaxistas la vinculación al programa de perfeccionamiento de perfiles ocupacionales	CRML – SENA – Universidades
	- Realización de acuerdos con las instituciones de formación para el trabajo y la Alcaldía Municipal	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Concertación de necesidades de formación con los sectores público y privado	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Concertación de los programas de capacitación y formación a nivel técnico y tecnológico	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Gestión para la ubicación de los aprendices en el sector público y privado con contratos de aprendizaje	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Gestión de subsidios y subvenciones para el otorgamiento de un ingreso mínimo	CRML – SENA – SEEMPRED – Universidades
	- Inscripción al programa	CRML
	- Desarrollo de los programas de capacitación y formación	CRML

5.3.3 La Ruta para La Reconversión Laboral

La ruta para la reconversión laboral comprende un conjunto de acciones ordenadas y secuenciales orientadas a la consecución del propósito de proporcionar oportunidades de empleo e ingresos en la población mototaxista de la ciudad de Pasto.

Es un servicio coordinado y articulado que se propone como un medio de gestión para facilitar la inserción y reinserción laboral de la población mototaxista de la ciudad de Pasto. En tal sentido y teniendo en cuenta las acciones identificadas en cada uno de los componentes que integran la ruta, a continuación se presenta la representación gráfica de la ruta y la explican los pasos secuenciales y sus alcances.

Figura 11. Ruta para la Reconversión Laboral de la Población Mototaxista De la Ciudad de Pasto.



Fuente: El presente estudio.

1. Inclusión del programa de reconversión laboral para la población mototaxista de la ciudad de Pasto en el Plan de Desarrollo Municipal 2016 – 2019. La voluntad institucional para asumir la solución de la problemática asociada a la población mototaxista de la ciudad de Pasto demanda acciones de política pública que obligue a la administración municipal a intervenir de manera decidida e integral el programa de reconversión laboral. En tal sentido, la inclusión del programa dentro del Plan de Desarrollo Municipal 2016 – 2019 constituye bajo el concepto de política pública una respuesta de Estado para atender la demanda de ingresos y empleo de un importante sector de la población dedicada a una actividad ilegal, en forma de normas y servicios. La inclusión en el Plan de Desarrollo Municipal además de la obligatoriedad en la ejecución, implica la asignación y la gestión de recursos para materializar el Programa.

2. Conformación de un Comité Permanente con los actores institucionales, las asociaciones y sindicatos de mototaxistas. La coordinación institucional debe estar liderada por la Alcaldía Municipal de Pasto con el apoyo del Ministerio del Trabajo. En tal sentido es necesario la conformación del Comité permanente para la implementación y ejecución del Programa con la participación de los actores involucrados. El propósito es aprovechar la oferta institucional existente con el fin de no duplicar esfuerzos y permitir que las acciones misionales de las instituciones puedan contribuir a la solución del problema. La propuesta de la Ruta no contempla la creación de un nuevo ente institucional, por el contrario se trata de aprovechar la oferta institucional existente; a manera de ejemplo, si el programa propone un componente de empleabilidad, es necesario articular los servicios ofrecidos por la Agencia Pública de Empleo del SENA y por el Servicio Público de Empleo del Ministerio del Trabajo administrado a nivel local por la Caja de Compensación Familiar de Nariño CONFAMILIAR. Igualmente se hace necesario la participación de los beneficiarios del programa representados por los sindicatos y asociaciones de la población mototaxista de la ciudad de Pasto.

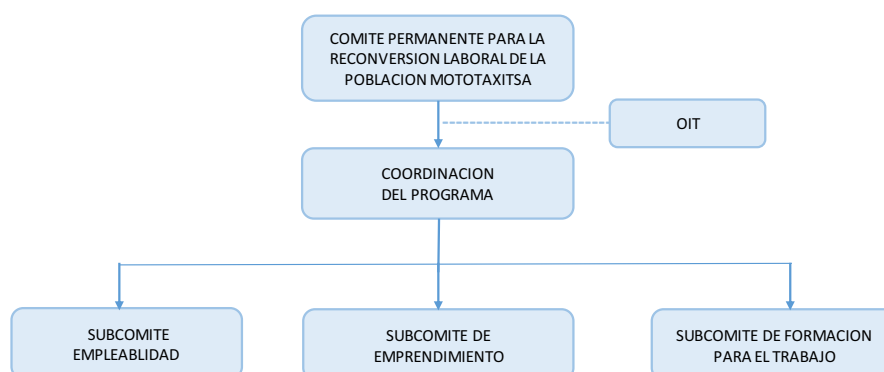
A manera de propuesta, a continuación se listan los actores que deben hacer parte del Comité Permanente Para la Reconversión Laboral de la población Mototaxista de la Ciudad de Pasto:

- Alcaldía de Pasto. (Alcalde o su delegado)
- Secretaría de Desarrollo Económico – Alcaldía de Pasto
- Secretaría de Bienestar Social – Alcaldía de Pasto
- Secretaría de Transito – Alcaldía de Pasto
- Ministerio del Trabajo
- Servicio Nacional de Aprendizaje SENA – Centro de Producción Limpia LOPE
- Caja de Compensación Familiar de Nariño – COMFAMILIAR
- Programa Se-Emprende – PNUD – Cámara de Comercio – Alcaldía de Pasto.
- Cámara de Comercio de Pasto

- Gobernación de Nariño
- Universidad de Nariño
- Universidad Mariana
- Asociación de Mototransportadores del Sur ASOMOTRANSUR
- Sindicato Único Nacional De Mototrabajadores de Colombia SUNMCO
- Asociación de Mototrabajadores de Nariño ASOMONAR
- Sindicato de Mototrabajadores de la Comuna 10 SIMOTCOM10
- Sindicato de Mototrabajadores de Pasto SIMOPAS

El Comité Permanente para la Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la Ciudad de Pasto, debe operar con una estructura organizacional y operativa. En tal sentido se considera una Presidencia en cabeza de la Alcaldía Municipal de Pasto, y una Secretaría Técnica, elegida entre las instituciones participantes. Igualmente subcomités orientados a lograr los propósitos de cada uno de los componentes del programa.

Figura 12. Estructura organizacional para la operatividad del Comité Permanente de Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la ciudad de Pasto.



- 3. Definición de compromisos y acuerdos institucionales de acuerdo a su carácter misional.** La implementación del Programa debe definir los compromisos institucionales de participación en el Comité Permanente Para la Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la Ciudad de Pasto. Para ello es necesario la definición de las áreas de intervención de cada institución de acuerdo al carácter misional, la definición de metas e indicadores y un plan de trabajo. En procura de alcanzar los objetivos deseados se propone la disposición de acciones específicas por parte de las instituciones orientadas únicamente a la población mototaxista; a manera de ejemplo, en el caso de los servicios de empleo se precisa la implementación de un programa de empleabilidad encauzado a esta población y diferenciado de las acciones normales que realice la institución, ello también es pertinente para las entidades de formación, es decir se debe procurar que el SENA asigne cupos específicos

dentro de sus programas de formación o la disposición de un programa de formación a nivel técnico o tecnológico para esta población.

4. Nombramiento de un coordinador programa. Con el fin de coordinar las acciones orientadas al logro de los objetivos, es necesario la vinculación de un Coordinador del programa, quien realiza las funciones del gerente proyecto; es decir, es el responsable de lograr la coordinación interinstitucional para alcanzar el objetivo de la reconversión laboral bajo un plan de trabajo definido. Se sugiere que el coordinador del programa sea el profesional externo a las instituciones y demás actores presentes en el Comité Permanente Para la Reconversión Laboral. Las acciones de coordinación también se orientan a conciliar, armonizar y encadenar los servicios institucionales.

5. Gestión de recursos para el Programa. Esta acción debe ser liderada por la Alcaldía Municipal de Pasto. Hace referencia a la asignación de recursos específicos en el presupuesto municipal para la implementación del programa y de recursos adicionales, a través de la gestión, especialmente para el desarrollo del componente emprendimiento. Frente a ello se exploran dos alternativas:

- a) La gestión de recursos ante el Gobierno Nacional y/o organismos de cooperación; y
- b) La constitución de un fondo permanente para la reconversión laboral como un porcentaje del Impuesto de Industria y Comercio. Esta última iniciativa planteada a partir del presente estudio debe considerarse por parte de la Administración Municipal, con la posibilidad de extender los beneficios del Fondo a otras actividades informales que requieren también programas de reconversión laboral. Debe considerarse que el establecimiento del fondo demandará su gestión para presentación proyecto de acuerdo para su respectiva aprobación por el Concejo Municipal y su reglamentación. La propuesta consiste en crear un fondo con destinación específica para el programa de Reconversión Laboral mediante la destinación de un porcentaje del impuesto de Industria y comercio de entre el 3% y 5% del recaudo anual. Es conveniente el diseño de un esquema de cofinanciación creciente, en el que el emprendedor tenga un determinado aporte y el Fondo un aporte mayoritario en la financiación de la iniciativa empresarial; es decir, este se activa sólo si el emprendedor coloca algún recurso capitalizable. El fondo se ha definido como Fondo de Financiamiento para la Reconversión Laboral, que destina recursos en calidad de capital semilla y recursos de crédito con destino a la financiación de emprendimientos e iniciativas empresariales provenientes de la población mototaxista. El Fondo estará orientado a cubrir gastos anticipados, inversiones en capital de trabajo y activos fijos para los emprendimientos en edad temprana. Con este fondo se pretende cerrar una brecha en el acceso a capital y posibilitar la

materialización de las iniciativas empresariales individuales o de carácter asociativo. Con relación a su reglamentación es necesario establecer sus alcances, montos máximos de financiamiento y requisitos de acceso. La disposición del Fondo no significa la creación de un ente para su administración, debe concebirse como una cuenta especial de manejo que se entrega a un operador para su administración, que para el caso puede ser una de las instituciones que hagan parte del Comité y que posean experiencia en el manejo de recursos de financiamiento, como es el caso de COMFAMILIAR de Nariño.

6. **Consolidación de la oferta institucional para la reconversión laboral.** De acuerdo a la participación de cada una de las instituciones y su carácter misional es preciso establecer la oferta de servicios del Programa, la cual debe estar enfocada en los componentes de Empleabilidad, Emprendimiento y Formación para el Trabajo. La oferta debe consolidarse y debe contemplar los instrumentos o medios de comunicación adecuados para conocimiento de la población beneficiaria.
7. **Firma de convenios y/o acuerdos institucionales.** Los compromisos institucionales deben formalizarse con la firma de un acuerdo de voluntades y de ser preciso convenios interinstitucionales que obliguen el asumirlos con responsabilidad.
8. **Diseño del Plan de acción 2016 especificando las metas del programa.** Con el fin de definir y puntualizar los compromisos institucionales es necesario realización de un plan de acción donde se especifique las actuaciones a realizar, las metas, los tiempos de realización y los responsables. La coordinación de velar por el cumplimiento de las actividades y sus resultados en los tiempos programados.
9. **Sensibilización con la población mototaxista.** Con el apoyo de los Sindicatos y Asociaciones presentes en el Comité Permanente para la Reconversión Laboral de la Población Mototaxista, es necesario la realización de reuniones con los mototaxistas a fin de exponer el Programa. Además contar con el diseño y material publicitario que explique sus alcances y los mecanismos de acceso.
10. **Convocatoria para la inscripción al Programa.** Una vez sensibilizada a la población mototaxista de la ciudad de Pasto, se propone la realización de una convocatoria para la inscripción de las personas que manera voluntaria se acojan Programa. Es necesario aclarar que para vigencia 2016, se concibe la realización de un pilotaje; por tanto, el Comité deberá establecer las metas de intervención. Se propone que de manera inicial se intervenga una población de 200 mototaxistas.
11. **Conformación de un banco de hojas de vida exclusivo para la población.** La inscripción al Programa debe considerar la presentación de la hoja de vida de los inscritos bajo un formato establecido. Ello con el fin de conformar el banco

de las hojas de vida para permitir el procesamiento de la información y la clasificación de acuerdo a los perfiles ocupacionales.

12. Clasificación de perfiles laborales de acuerdo a niveles de formación; sexo, edad, manejo de computador; discapacidad, experiencia. Con el apoyo de la coordinación de Programa, se hace necesario la tabulación de la información de cada una de las hojas de vida de los inscritos. Ello para realizar la clasificación de los perfiles laborales e iniciar el enrutamiento para cada uno de los inscritos al programa. Esta labor permitirá también establecer grupos homogéneos de personas de acuerdo a su perfil al laboral a los cuales se les podría establecer una oferta específica en torno al mejoramiento de sus perfiles laborales. A manera de ejemplo es posible agrupar a aquellas personas que no poseen bachillerato completo a fin de manejar un grupo homogéneo tendiente a su validación en un tiempo acelerado como lo ofrece la Caja de Compensación Familiar u otra institución aliada al Programa.

13. Planes de acción individuales para el mejoramiento de perfiles laborales. Esta labor debe estar a cargo, de manera articulada, de la Agencia Pública de Empleo del SENA, el Servicio Público de Empleo manejado por COMFAMILIAR y la Coordinación del Programa. Se trata de que a partir del análisis del perfil laboral del inscrito, se brinde el servicio de orientación que culmine en el diseño de un plan de acción individual concertado con el beneficiario del programa, teniendo en cuenta la oferta de servicios. De acuerdo al diagnóstico realizado debe considerarse que el plan se oriente a brindar ayuda al beneficiario frente a las posibles desventajas que pueda tener con relación al mercado laboral, se trata de concertar acciones específicas tendientes al mejoramiento de su perfil laboral y de acuerdo a sus preferencias y posibilidades.

14. Ejecución de componentes o subprogramas. La ejecución de los subprogramas debe estar a cargo de las instituciones que conforman el Comité Permanente Para la Reconversión Laboral y otras instituciones aliadas que puedan integrarse a través de la gestión. Destacando que no es propósito del presente estudio señalar exactamente los procedimientos para la prestación de los servicios de empleabilidad, emprendimiento y formación para el trabajo, por cuanto se considera que estos ya están establecidos por las instituciones propuestas en la participación del Comité, a continuación se resalta algunos alcances en cuanto su ejecución.

- **Ejecución subprograma de Empleabilidad.** Se considera que como parte de la ruta, todos los beneficiados del programa deberán desarrollar las acciones contempladas en los servicios de empleabilidad. Una vez recibida la hoja de vida de los beneficiarios del programa, a través del servicio de orientación debe concertarse el plan de acción individual. Posteriormente deben desarrollarse de acuerdo con lo concertado con cada beneficiario, las acciones y procedimientos pertinentes.

- **Ejecución Programa de Emprendimiento.** Para el desarrollo de este subprograma se han identificado dos principales actores instituciones, el SENA y Se-Emprende, quienes poseen procedimientos específicos en cuanto al desarrollo de las competencias de emprendimiento. Como se destaca en la descripción del programa, además del desarrollo de competencias, es preciso la disposición de recursos que permitan materializar las iniciativas empresariales, para lo cual se plantea la creación del Fondo de Recursos de Financiamiento. No se deben generar falsas expectativas en la ejecución de este subprograma, mientras no se defina de manera concreta una fuente de financiamiento para las iniciativas empresariales de carácter individual o asociativo, es preciso señalar que los servicios solamente podrían extenderse al desarrollo de competencias en emprendimiento. Incluso en el caso de lograr la constitución del Fondo también es necesario reglamentar su operación para que su acceso sea limitado a aquellos que han cumplido la formación en emprendimiento y posean un plan de negocios viable a la luz de un comité de evaluación.

- **Ejecución del Programa de Formación para el trabajo.** Es necesario señalar que este programa se orienta a facilitar el acceso a la educación formal en los niveles técnicos, tecnológico y profesional. La gestión del Comité y del Coordinador del Programa debe procurara el permitir el acceso a través de la asignación de cupos específicos para esta población con el cumplimiento de requisitos de los requisitos de acceso. Con relación al nivel técnico y tecnológico lo deseable es que se logre a partir de la conformación de grupos homogéneos y de acuerdo a las necesidades del mercado laboral, se evalúe la posibilidad de ofertar un programa de formación específico para la población mototaxista. Ello es posible con la participación del SENA bajo lo que se denomina “formación a la medida” y con la participación del sector privado, para garantizar la inicialmente la inserción laboral a través de contratos de aprendizaje o apoyos de sostenimiento. Debe resaltarse que los programas de formación complementaria o cursos cortos están inmersos únicamente en el componente de empleabilidad. El perfeccionamiento de los perfiles laborales a través de la formación para el trabajo limita el acceso a aquellas personas que poseen bachillerato completo o un nivel superior de formación, que para el caso de la población mototaxista de la ciudad de Pasto, de acuerdo a los resultados del Censo realizado por la Alcaldía de Pasto, corresponde al 57,8 % del total. Ello no limita las expectativas que pueda generar esta oferta, por cuanto es posible que una persona pueda validar su bachillerato y luego acceder a un programa de formación den educación superior.

15. Certificación de competencias laborales. Esta acción que hace parte del componente de empleabilidad debe gestionarse a través del SENA, única Entidad habilitada para este propósito. A partir de los resultados del análisis de

los perfiles laborales es posible también crear grupos homogéneos para realizar la solicitud de procesos de certificación laboral. De acuerdo a la evaluación previa de perfiles laborales, efectuada en el presente estudio, se encuentra que una importante proporción de la población mototaxista posee experiencia y competencias relacionadas con el sector de la construcción.

- 16. Colocación Laboral.** Es el principal resultado del proceso de reconversión laboral y consiste en la disposición de un trabajo decente para quien haya culminado el proceso. Corresponde a la función del Servicio Público de Empleo, no obstante, el comité debe apoyar la gestión para la inscripción de vacantes a través de acuerdos con el sector público y privado.
- 17. Inicio emprendimiento.** Como resultado del desarrollo de las competencias en emprendimiento, se busca que las iniciáticas empresariales se materialicen. Este resultado debe lograrse con el acompañamiento de las Unidades de Emprendimiento mediante la prestación de la asesoría correspondiente.
- 18. Formación para el trabajo.** El resultado es la iniciación del programa de formación a nivel técnico, tecnológico o profesional. El beneficiario sigue vinculado al programa de reconversión laboral.
- 19. Acompañamiento empresarial.** Esta acción está orientada a aquellos que optaron por el emprendimiento como posibilidad de generación de ingresos y reconversión laboral. Se trata de la disposición del servicio de asesoría a cargo de la una unidad de emprendimiento, hasta la consolidación de la iniciativa empresarial.

Las acciones anteriormente planteadas son un referente para la actuación de Comité Permanente para la Reconversión laboral. La ruta debe considerarse como una propuesta que tendrá que ser evaluada por las instituciones involucradas y en especial por parte de la Alcaldía Municipal de Pasto. Cabría señalar que esta propuesta está sujeta a los cambios que puedan presentarse al momento de considerarse su implementación, sin perder el objetivo final de brindar alternativas para la reconversión laboral de la población mototaxista de la ciudad de Pasto en procura de su bienestar.

La presente ruta no fija una meta en cuanto a número de personas a reconvertir laboralmente, por cuanto, a partir de la voluntad política, se propone la concertación institucional para la intervención de la problemática actual. Por ello se concibe como un programa permanente sin un tiempo definido, con logros tempranos que puedan visualizarse para motivar la incorporación de nuevas personas hasta lograr resultados satisfactorios. La propuesta, de otra parte, considera un supuesto implícito, consistente en asumir que en el mediano plazo se logrará la desestimulación de la demanda del servicio a través de la implementación total del Sistema Estratégico de Transporte Público.

BIBLIOGRAFIA

ALCALDIA DE PASTO. Decreto 0482 de 11 de septiembre de 2008, POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICÁ LA RESTRICCIÓN DEL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS EN EL MUNICIPIO DE PASTO

ALCALDIA DE PASTO. Decreto 0508 del 2013 " POR EL CUAL SE RESTRINGE LA CIRCULACION DE MOTOCICLETAS CON ACOMPAÑANTE EN EL MUNICIPIO DE PASTO Y SE TOMAN OTRAS MEDIDAS" Alcaldía de Pasto.

ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Ordenamiento Territorial 2014-2027. Pasto Territorio Con-Sentido. Documento Técnico Soporte. Pasto 2015. Pág. 54.

CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA. LEY 1753 DE 2015 (junio 9) por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país". DIARIO OFICIAL 49538 Bogotá, 2015

DANE. Anexos y boletines de prensa Boletín de Prensa Gran Encuesta Integrada de Hogares. 2015

DANE. BANCO DE LA REPUBLICA. Boletín Económico Regional IV trimestre 2014. Suroccidente Valle del Cauca, Nariño, Cuca, Putumayo. P. 16. Marzo de 2015.

DANE. Cuentas Nacionales 2000-2013p - Cuentas Departamentales 2000-2013P. Decreto No 4116 de 2008, Art 1. Modifica el artículo 1o del Decreto 2961 de 2006.

EL TIEMPO. REVISTA MOTOR. ¿SE CONVIERTE LA MOTOCICLETA EN UN ELEMENTO CLAVE PARA UNA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE?. Fecha de publicación: 12 de 12 bril de 2012. (<http://www.eltiempo.com/revista-motor/actualidad/industria/convierte-motocicleta-elemento-clave-movilidad-urbana-sostenible/10007>).

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL. Estudio "Casco para motociclistas: Revisión institucional, legal de mercado y técnica sobre su seguridad". Boletín de Prensa # 152. P.1
http://www.fpv.org.co/images/repositorioftp/cascos_cesvi_boletin_prensa_152.pdf

MARTINEZ GOMEZ Ciro. Descenso de la fecundidad, bono demográfico y crecimiento económico en Colombia. 1990-2010. ISBN: 978-958-8164-34-2 (Internet)

MINISTERIO DEL TRABAJO. Plan Local de Empleo Pasto (Nariño). Hacia una transformación productiva con empleo de calidad.

OBSERVATORIO DEL MERCADO DE TRABAJO DE PASTO ORMET -. Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Empresarial CEDRE UNIVERSIDAD DE NARIÑO. Oportunidades laborales y productivas para la población en situación de pobreza y vulnerabilidad en la zona urbana del municipio de Pasto, 2014"

OBSERVATORIO DEL MERCADO DE TRABAJO DE PASTO ORMET. Diagnóstico socioeconómico y del mercado del trabajo ciudad de Pasto. Observatorio del Mercado del Trabajo de Pasto.

OBSERVATORIO DEL MERCADO DE TRABAJO DE PASTO ORMET. Plan de fortalecimiento de la competitividad en Mipymes del sector industrial manufacturero del municipio de Pasto. Pasto, junio de 2013.

OIT. Conferencia Internacional Del Trabajo. Recomendación 204. Recomendación Sobre La Transición De La Economía Informal A La Economía Formal. Ginebra 2015. Disponible en http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_379098.pdf

OIT. concepto de trabajo decente. Disponible en <http://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang-es/index.htm>

OIT. La Estrategia de Desarrollo de los Sistemas de Seguridad Social de la OIT. El Papel de los Pisos de Protección

PELUFFO ARGON, Martha. La reconversión laboral desde una perspectiva de género.

REPUBLICA DE COLOMBIA. Ley 1537 de 2012 (Art 12). Social en América Latina y el Caribe. Lima: OIT, Oficina Regional para América Latina y el Caribe, 2014. ISBN: 978-92-2-329198-3 (web pdf)

UNIVERSIDAD DE NARIÑO. FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS. CENTRO DE ESTUDIOS DE DESARROLLO REGIONAL Y EMPRESARIAL CEDRE. Cuentas Económicas del Municipio de Pasto, 2005 – 2010p. Pasto junio de 2012.

ANEXOS

ANEXO A, ESTADISTICAS DEMOGRAFICAS, POBREZA POR NBI Y MERCADO LABORAL

Cuadro 1. Municipio de Pasto. Distribución de la población por edad, sexo y rangos de edad. 2015.

Rango de edad	Total	Hombres	Mujeres	Índice de Masculinidad
0-4	31.201	15.964	15.237	1,05
5-9	33.001	16.779	16.222	1,03
10-14	35.720	17.832	17.888	1,00
15-19	38.520	19.275	19.245	1,00
20-24	37.888	19.634	18.254	1,08
25-29	37.768	18.778	18.990	0,99
30-34	38.487	18.882	19.605	0,96
35-39	33.979	16.256	17.723	0,92
40-44	29.248	13.202	16.046	0,82
45-49	29.395	13.458	15.937	0,84
50-54	25.393	11.533	13.860	0,83
55-59	20.042	8.973	11.069	0,81
60-64	15.520	6.905	8.615	0,80
65-69	12.031	5.505	6.526	0,84
70-74	9.005	3.985	5.020	0,79
75-79	6.367	2.750	3.617	0,76
80 Y MAS	6.428	2.671	3.757	0,71
Total	439.993	212.382	227.611	0,93

Fuente: DANE. Proyecciones de la población con base en el censo 2005.

Cuadro 2. Dimensión de la pobreza en el Municipio de Pasto según NBI.
Número de personas. (Porcentajes 2011)

	Indicador	Pasto	Nariño	Total Nacional
Total	Proporción de Personas en NBI (%)	16.2	43.8	27.8
	Proporción de Personas en miseria	3.6	17.2	10.6
	Componente vivienda	3.5	16.0	10.4
	Componente Servicios	0.6	13.9	7.4
	Componente Hacinamiento	9.6	18.2	11.1
	Componente Inasistencia	1.2	4.6	3.6
	C. dependencia económica	5.5	14.7	11.3
Cabecera	Proporción de Personas en NBI (%)	11.1	26.1	19.7
	Proporción de Personas en miseria	1.3	7.2	5.9
	Componente vivienda	1.0	4.2	4.8
	Componente Servicios	0.5	9.1	5.0
	Componente Hacinamiento	6.6	12.0	8.5
	Componente Inasistencia	0.6	2.0	2.4
	C. dependencia económica	3.8	8.5	7.3
Resto	Proporción de Personas en NBI (%)	38.5	59.3	53.5
	Proporción de Personas en miseria	13.5	25.9	25.7
	Componente vivienda	14.6	26.4	28.2
	Componente Servicios	1.5	18.2	14.8
	Componente Hacinamiento	22.7	23.7	19.5
	Componente Inasistencia	4.2	6.8	7.3
	C. dependencia económica	13.1	20.2	24.0

Fuente: DANE

Cuadro 3. Ciudad de Pasto. Estadísticas del Mercado Laboral. 2010 - ene - junio de 2015

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Población total	338,535	343,939	349,371	354,809	360,238	364,298
Población en edad de trabajar	272,034	277,967	283,903	289,805	295,649	299,973
Población económicamente activa	181,105	185,459	190,757	197,011	202,154	201,172
Ocupados	152,161	160,382	167,347	175,878	181,114	180,165
Desocupados	28,943	25,077	23,411	21,132	21,040	21,007
Abiertos	27,648	23,753	22,017	20,241	20,121	20,010
Ocultos	1,295	1,324	1,394	0,891	920	997
Inactivos	90,930	92,508	93,146	92,795	93,495	98,802
Subempleados Subjetivos	70,786	71,286	80,764	82,287	83,787	83,823
Insuficiencia de horas	24,922	23,917	28,412	29,169	28,281	29,456
Empleo inadecuado por competencias	27,807	35,867	39,397	39,823	38,787	41,424
Empleo inadecuado por ingresos	60,539	61,826	69,825	69,149	71,347	71,172
Subempleados Objetivos	36,480	31,985	32,587	33,414	34,871	40,128
Insuficiencia de horas	14,177	12,603	12,641	12,436	12,276	15,376
Empleo inadecuado por competencias	14,004	14,355	15,521	16,182	15,802	21,096
Empleo inadecuado por ingresos	29,701	26,450	27,103	27,433	28,986	33,521

Fuente: DANE. Gran Encuesta Integrada de Hogares

Anexo B. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Número de personas con estudios superiores en el nivel técnico, tecnológico y profesional según áreas de Formación.

Cuadro 1. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Número de personas con estudios superiores en el nivel técnico y áreas de Formación.

Estudios En Nivel Técnico	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Sistemas	34	23,3%	4	26,7%	30	22,9%
Auxiliar De Enfermería	14	9,6%	2	13,3%	12	9,2%
Contabilidad	7	4,8%		0,0%	7	5,3%
Electricidad	7	4,8%		0,0%	7	5,3%
Mecánica Automotriz	5	3,4%		0,0%	5	3,8%
Mantenimiento De Motores	4	2,7%		0,0%	4	3,1%
Administración De Empresas	3	2,1%		0,0%	3	2,3%
Agroindustrial	3	2,1%		0,0%	3	2,3%
Agropecuaria	3	2,1%		0,0%	3	2,3%
Electrónica	3	2,1%		0,0%	3	2,3%
Investigación Judicial	3	2,1%		0,0%	3	2,3%
Asistencia Administrativa	2	1,4%		0,0%	2	1,5%
Auxiliar Contable	2	1,4%	1	6,7%	1	0,8%
Instalaciones Eléctricas	2	1,4%		0,0%	2	1,5%
Procesamiento De Productos Lácteos Y Derivados	2	1,4%		0,0%	2	1,5%
Vigilancia	2	1,4%	1	6,7%	1	0,8%
Carpintería	2	1,4%		0,0%	2	1,5%
Locución Y Medios Audiovisuales	2	1,4%		0,0%	2	1,5%
Metal Mecánica	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Acciones Educativas Y Preventivas En Contra De Los Riesgos De La Mina Antipersonal	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Administración Documental	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Agente En Servicios Centro De Contactos	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Ambiental	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Archivo	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Autónoma	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Auxiliar De Farmacia Y De Sistemas	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Comercial	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Comercio Exterior	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Construcción, Electricidad Y Plomería	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Criminalística	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Defensa Personal	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Electromecánico	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Emprendimiento Empresarial	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Enchapes	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Fundamentación De Vigilancia Privada	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Instrumentación Quirúrgica	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Mantenimiento De Motos	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Mantenimiento De Soldadura	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Mantenimiento En Redes	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Mecánica – Diesel	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Mercadeo	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Mesa Y Bar	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Normalista Superior	1	0,7%	1	6,7%		0,0%
Panadería	1	0,7%	1	6,7%		0,0%
Pecuario	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Peluquería	1	0,7%	1	6,7%		0,0%

Propuesta de Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la ciudad de Pasto

Estudios En Nivel Técnico	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Perforación Y Voladuras	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Practico Agropecuario	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Primera Infancia	1	0,7%	1	6,7%		0,0%
Primeros Auxilios	1	0,7%	1	6,7%		0,0%
Producción Pecuaria	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Productos Mecánicos	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Refrigeración	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Regencia De Farmacia	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Salud Ocupacional	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Salud Oral	1	0,7%	1	6,7%		0,0%
Salud Publica	1	0,7%	1	6,7%		0,0%
Secretariado Ejecutivo	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Seguridad	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Sena	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Telefonía	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Torno fresador	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Tratamiento Y Purificación De Agua	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Ventas	1	0,7%		0,0%	1	0,8%
Total General	146	100,0%	15	100,0%	131	100,0%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

Cuadro 2. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Número de personas con estudios superiores en el nivel tecnológico y áreas de Formación.

Estudios En Tecnologías	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Sistemas	6	21,4%	0	0,0%	6	21,4%
Contabilidad Y Finanzas	3	10,7%	0	0,0%	3	10,7%
Administración Hotelera	2	7,1%	0	0,0%	2	7,1%
Regencia De Farmacia	2	7,1%	0	0,0%	2	7,1%
Zootecnia	2	7,1%	0	0,0%	2	7,1%
Administración Financiera	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Análisis Y Desarrollo De Sistemas De Información	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Atención A La Primera Infancia	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Auxiliar De Laboratorio Clínico	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Control Y Calidad De Alimentos	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Gestión Ambiental	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Gestor Publico	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Mecanización Agrícola	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Minas Antipersonal	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Pedagogía	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Procesamiento De Alimentos	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Recursos Naturales	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Topografía	1	3,6%	0	0,0%	1	3,6%
Total General	28	100,0%	0	0,0%	28	100,0%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

Cuadro 3. Población Mototaxista de la ciudad de Pasto. Número de personas con estudios superiores en el nivel profesional y áreas de Formación.

Estudio De Pregrado	Total	%	Mujeres	%	Hombres	%
Licenciatura En Educación Física Recreación Y Deporte	6	15,0%	0	0,0%	6	15,0%
Ingeniería Electrónica	4	10,0%	0	0,0%	4	10,0%
Contaduría Publica	3	7,5%	0	0,0%	3	7,5%
Derecho	3	7,5%	0	0,0%	3	7,5%
Ingeniería De Sistemas	2	5,0%	0	0,0%	2	5,0%
Licenciatura En Artes Visuales	2	5,0%	0	0,0%	2	5,0%
Maestría En Artes Visuales	2	5,0%	0	0,0%	2	5,0%
No Especifica	2	5,0%	0	0,0%	2	5,0%
Administración De Negocios Internacionales	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Administración En Salud Ocupacional	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Arquitectura	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Comercio Internacional Y Mercadeo	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Arquitectura	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Economía	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Enfermería	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Ingeniería Industrial	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Ingeniería Producción Acuicola	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Licenciatura En Ciencias Sociales	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Licenciatura En Filosofía Y Letras	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Licenciatura En Informática	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Licenciatura En Básica Primaria	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Medicina Veterinaria	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Psicología	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Zootecnia	1	2,5%	0	0,0%	1	2,5%
Total General	40	100,0%	0	0,0%	40	100,0%

Fuente: Alcaldía Municipal de Pasto. Tabulación Censo Mototaxistas. Cálculos del Estudio.

ANEXO C. DISEÑO METOLÓGICO GRUPOS FOCALES

En desarrollo de la consultoría tendiente a la caracterización de la población mototaxista del municipio de Pasto, a continuación se expone la metodología utilizada para la recolección de información cualitativa que permitió la identificación y descripción de los perfiles laborales de esta población.

La utilización del enfoque cualitativo se lo entiende como el conjunto de estrategias, métodos y técnicas que producen datos descriptivos de la vida cotidiana de las personas y grupos humanos. En un primer momento esta información permite ver y entender los fenómenos sociales *desde la propia perspectiva del actor*, examina el modo en que él experimenta sus condiciones laborales, la valoración de su perfil laboral, así como el planteamiento colectivo de propuestas de reconversión laboral y estrategias de acercamiento a la población que se dedica al mototaxismo en la ciudad de Pasto. En un segundo momento permite interpretaciones de los significados y conductas por parte de quienes realizan el ejercicio investigativo.

Los grupos focales son jornadas de trabajo grupales, que buscan recoger información construida colectivamente sobre temas específicos, por tanto supone un trabajo de consolidación y consenso sobre las percepciones, intereses y aportes individuales de diferentes personas relacionados con los temas a tratar. Se puede orientar de dos formas: a través de trabajos en grupo sobre unas guías de preguntas, o a modo de conversatorio donde se selecciona un representante de cada una de las posiciones y percepciones del tema para que realicen una presentación corta sobre los principales aspectos que soportan sus análisis y, a partir de allí, se elaboran los puntos comunes y las divergencias con el total del grupo participante.

En tal sentido, a continuación se presenta los alcances de los grupos focales realizados con la población dedicada a la prestación del servicio de mototaxismo en la Ciudad de Pasto. Con el desarrollo de esta técnica se pretende complementar la información diagnóstica existente y el acercamiento a su realidad ocupacional.

1. OBJETIVOS

1.1 Objetivo General

Realizar 2 grupos focales con la población mototaxista del municipio de Pasto con el fin de conocer su opinión con respecto a su situación laboral, perfiles laborales y expectativas en torno a la reconversión laboral.

1.2 Objetivos específicos

- Conocer las expectativas en torno a cualificación de perfiles laborales y/o la superación de la situación laboral existente.
- Identificar de manera general las competencias, formación académica y experiencia laboral y habilidades de la población dedicada a la prestación del servicio de mototaxismo en el Municipio de Pasto.
- Identificar propuestas para la reconversión laboral de la población mototaxista del municipio de Pasto.
- Identificar estrategias de acercamiento a la población mototaxista para el mejoramiento de su situación laboral.

2. PERSPECTIVA ANALÍTICA

El fenómeno del mototaxismo en la ciudad de Pasto obedece a múltiples causas, por tanto, las alternativas planteadas para su reconversión Laboral deben ser integrales. De este modo, se pretende con los resultados fortalecer el diagnóstico que permita consolidar una propuesta de reconversión laboral basada en el concepción de simultaneidad y complementariedad en el proceso de inclusión, mediante estrategias interinstitucionales e intersectoriales orientadas a facilitar la inserción laboral creación y la expansión de servicios sociales. Dicha perspectiva se fundamenta en los conceptos de *inclusión social* e *inclusión productiva*. La inclusión productiva hace referencia a la participación laboral de las personas mediante relaciones monetarias, lo que implica la necesidad de una creación suficiente de empleos formales de calidad (bien remunerados) tanto privados como públicos; la inclusión social hace referencia al acceso a los servicios sociales básicos, para garantizar un mínimo de bienestar, independiente de los ingresos de los hogares (Martínez, Sánchez-Ancochea 2013).

3. APLICACIÓN METODOLÓGICA

3.1 Aspectos Generales

Los términos generales de la realización de los grupos focales son los siguientes:

Convocatoria: Entrega de invitaciones, confirmación de asistencia mediante llamada telefónicas.

Registro: Audio y fotográfico, importante tener el registro de quien interviene.

Número de participantes: Cada grupo no debe ser mayor a 15 personas.

Tiempo estimado:	2-3 horas por cada grupo focal
Materiales:	Grabadora, pilas, libreta de apuntes, registros de asistencia.
Refrigerio:	Coordinar con anterioridad.
Lugar:	Cómodo, silencioso, que permita grabar. Adecuarlo, limpiarlo con anterioridad.

3.2 Tipo de sesión

- **Sesiones con moderador dual:** Las sesiones contaron con dos facilitadores quienes realizaron los roles de conducción y control; el primero se encargó de desarrollar la sesión de manera ordenada y amena; la función es generar diversidad de opiniones en el grupo y garantizar la participación de todos. El segundo, se aseguró de que se aborden todos los puntos predefinidos y se registren opiniones relevantes y gestos de los integrantes del grupo, teniendo en cuenta su reacción.
- **Criterios de selección de la población sujeta de consulta (participantes).** La población consultada fueron son hombres y mujeres que ejercen la actividad de mototaxismo en la ciudad de Pasto. Dentro de los participantes se invitó separadamente a representantes de las asociaciones o sindicatos establecidos (Grupo focal uno) y a mototaxistas en general (Grupo focal dos). Se identificaron y convocaron al menos a 30 mototaxistas habituales del Municipio de Pasto con el fin de conformar y realizar dos (2) grupos focales.

En síntesis, los criterios de selección de la población para la organización de los grupos fueron los siguientes:

- Población: motoxistas que laboran en la ciudad de Pasto.
 - Sexo: población masculina y femenina que ejerce la actividad económica en el Municipio de Pasto.
 - Geográficos: población mototaxista que ejerce la actividad en el municipio de Pasto independientemente de su lugar de residencia.
- **Acciones previas a la sesión:**
 - Convocatoria a actores seleccionados: se realizó con tiempo suficiente para poder garantizar la participación, se enviaron comunicaciones escritas y se efectuaron llamadas por vía celular.
 - Se eligió un lugar neutral para la realización de los eventos, adecuado en tamaño y acústica para el registro de la información.

- **En la sesión:**

Rol de los Facilitadores

- Promover una presentación individual de los consultores y del Objetivo de la Consultoría.
- Explicitar al inicio de la sesión los objetivos, metodología, contenidos, reglas de juego y tiempo de duración.
- Presentación de los participantes. Dinámica la telaraña.
- Permitir que todos participen e incentivar a los participantes pasivos.
- El segundo moderador debe capitalizar el tiempo a través de:
 - a. Respetar el tiempo para que los participantes desarrollen cada tema.
 - b. Escuchando y anotando la información que está siendo entregada,
 - c. Verificando que se cumplen los objetivos planteados para la reunión.
- Se hará mención a los participantes que toda la actividad grupal será grabada.
- En la dinámica del grupo pueden surgir contra preguntas de las establecidas por el moderador (preguntas orientadoras) que nutren la investigación. En todo caso se facilitará una reflexión armónica y procurando evitar discusiones que resten tiempo al orden del día definido.

Rol de los Participantes

Reglas de juego

- No siempre la mayoría tiene la razón.
- Podemos cambiar de opinión y no sucede nada grave.
- Todos tenemos percepciones válidas y valiosas de la realidad.
- Lo anterior nos invita a ser abiertos y acogedores de la riqueza de los otros.
- A fin de garantizar la participación de todos y todas, el tiempo establecido para cada intervención por participante es de dos minutos.
- Se plantearán preguntas que den respuesta al objetivo general y nos permita conocer sus opiniones y que puedan ser confrontadas.

- Es necesario cerrar con una conclusión a cada interrogante, además de lograr consenso. Si las opiniones se mantienen divididas, el segundo moderador registra las reacciones y su fundamento.
- Es necesario la participación plena del grupo de asistentes.
- Es válido que las opiniones que se expresen guarden una tendencia o sean confrontadas por sus compañeros de grupo. Por lo tanto, se respetará cada argumento así no sea compartido.
- Las participaciones no deben seguir un orden secuencial, las mismas pueden obedecer a un orden aleatorio, procurando siempre la participación plena.
- Permitir la fluidez de las participaciones sin interrumpirlas. Se deberá tomar nota para identificar los puntos en común.

Al finalizar la sesión:

- Preparar un reporte y sistematice la información obtenida. La El énfasis estará en el método analítico deductivo. Sus alcances son indicativos, llegando hasta el planteamiento de recomendaciones concretas y factibles que configuran propuestas y estrategias para la reconversión laboral de la población mototaxista. Las disposiciones y toma de decisiones le corresponden a los programas, organizaciones u instituciones de ejecución, sean estas estatales o no.

4. CUESTIONARIO ESTRUCTURADO

En cumplimiento de los objetivos propuestos se proponen las siguientes dimensiones temáticas y preguntas orientadoras en la realización de los grupos focales

Situación actual (Diagnóstico condiciones laborales)	Pregunta No 1.	¿Cuál es la percepción del Mototaxismo en la ciudad? ¿Cuáles son las razones por las cuales ejercen la actividad de mototaxismo?
	Pregunta No 2.	¿Qué ventajas y desventajas ofrece desde el punto de vista laboral, la ocupación como mototaxistas?
	Pregunta No 3.	¿Es frecuente en la población mototaxista de Pasto el cambio de actividad laboral o la búsqueda permanente de un nuevo trabajo? ¿Cuáles son las principales barreras de acceso al mercado laboral?

Perfil laboral de los mototaxistas	Pregunta 4.	Teniendo en cuenta las relaciones que ustedes han establecido, ¿Cuáles son los niveles de formación, competencias y habilidades de los mototaxistas en ciudad de Pasto? ¿Qué saben hacer?, ¿Antes de ser mototaxistas a que se dedicaban?
	Pregunta 5.	¿Qué tipos de trabajo consideran que puede desempeñar la población vinculada al mototaxismo?
Propuestas de reconversión laboral desde el punto de vista de los mototaxistas	Pregunta 6.	¿Cuáles consideran ustedes que son las aspiraciones laborales y profesionales que poseen los mototaxistas de la ciudad de Pasto?
	Pregunta 7.	¿Qué factores influyen o limitan a los mototaxistas para fortalecer capacidades (competencias) en procura de alcanzar una situación laboral satisfactoria?
	Pregunta 8.	¿Qué tipo de apoyo gubernamental o institucional cree que deben recibir los mototaxistas para cambiar de actividad laboral? ¿Qué acciones han adelantado y cuales han sido sus resultados?
Estrategias de acercamiento a la población	Pregunta 9.	¿Qué estrategias considera adecuadas para que la población mototaxista se vincule a un programa de reconversión laboral?
		¿Qué estrategias sugiere para mejorar la empleabilidad de la población dedicada al mototaxismo?

ANEXO D. Matriz de oferta social e institucional

Componente de Política	Entidad	Nombre del programa	Necesidad en el territorio	Criterios de acceso al programa
Formación	Secretaría de desarrollo económico y competitividad Alcaldía Municipal de Pasto	Centro empresarial escuela de artes y oficios	Formación y capacitación para el empleo, en población en situación de vulnerabilidad, brindándoles posibilidades de empleo y generación de ingresos, a través del fomento empresarial	Ser mayor de edad, madres o padres cabeza de familia o jóvenes que deseen ingresar al programa, pertenecer a los estratos socioeconómicos 1 o 2, población en situación de vulnerabilidad, víctimas de conflicto armado, desplazamiento forzoso. Personas del nivel 1 del SISBEN Tener disposición para participar 1 año en las actividades del Proyecto.
Caracterización y orientación ocupacional		Se-emprende	Formación en emprendimiento, empleabilidad y TICs. Brindando las herramientas conceptuales dirigidas para la formulación de planes de negocio y la posibilidad de financiamiento a través del fondo de microcréditos. Brindando la asesoría y asistencia técnica para el acceso al mercado laboral a través de intermediación con el sector privado. Complementario a los procesos de emprendimiento y empleabilidad, se capacita a la población en sistemas.	Ser mayor de edad; sin distinción de género, priorizando madres o padres cabeza de familia, población en situación de vulnerabilidad, principalmente pertenecientes a la Red UNIDOS; Familias en Acción y población en situación de desplazamiento, y otros hechos victimizantes. Población pertenecientes a los estratos socioeconómicos 1 y 2, nivel 1 del SISBEN. Tener una actividad económica en marcha de la que se generen ingresos lícitos o un emprendimiento. Tener disposición para asistir a los cursos de formación de 3 meses.
Formación		Asesorías permanentes	Asesorías y asistencia técnica en formulación de proyectos, presentación de propuestas para acceder a recursos, formulación de planes de negocio, vinculación en eventos de comercialización.	Ser mayor de edad, tener una idea de negocio, tener conformada una unidad empresarial (no es requisito la formalización), personal o asociativa.
Emprendimiento		Proyectos productivos con población en situación de desplazamiento.	Generación de ingresos, conformación y/o fortalecimiento de unidades productivas, apoyo con capital de trabajo.	Asociaciones conformadas, desarrollo de una actividad productiva, ser víctima de conflicto armado específicamente desplazamiento, certificado UAO.
Emprendimiento		Empresas conformadas por madres y/o padres cabeza de familia.	Generación de ingresos, viabilidad técnica y comercial en el mercado.	Mayor de edad, ser madre o padre cabeza de familia, cursar curso de emprendimiento, tener una idea de negocio.

Propuesta de Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la ciudad de Pasto

Componente de Política	Entidad	Nombre del programa	Necesidad en el territorio	Criterios de acceso al programa
Emprendimiento	Departamento para la prosperidad social – DPS	Ventanilla única de atención – Ruta de generación de ingresos	Orientar y referenciar, prestar servicios integrales en el desarrollo de capacidades y ampliación de oportunidades de empleo, autoempleo y emprendimiento.	Población en situación de vulnerabilidad, principalmente mujeres pertenecientes a la Red Unidos; tendrán acceso preferente las mujeres de la Red priorizadas en el Plan Nacional de Desarrollo.
		Mujeres ahorradoras en acción – fase i	Superación de la pobreza extrema de mujeres en situación de vulnerabilidad, beneficiarias titulares del Programa Familias en Acción, abriéndoles posibilidades de acceso real al sistema microfinanciero y a la generación de ingresos por medio del fortalecimiento microempresarial.	Ser mujer mayor de edad; Población en situación de vulnerabilidad, principalmente mujeres pertenecientes a la Red UNIDOS.; Tendrán acceso preferente las Mujeres de la Red UNIDOS priorizadas en el Plan Nacional de Desarrollo, esto se traduce en que se iniciará la inscripción con las mujeres UNIDOS caracterizadas dentro del Sistema de Información de UNIDOS y posterior se incluirán las mujeres pertenecientes a programas como Familias en Acción y Mujeres en situación de desplazamiento que tengan RUV activo. Podrán ser atendidas aquellas mujeres del nivel 1 del Sistema de Selección de Beneficiarios(as) (SISBEN) que complementen los cupos asignados en los municipios priorizados. Tener una actividad económica en marcha de la que se generen ingresos lícitos o un emprendimiento. Habitar un municipio priorizado por el Proyecto (el cual deberá tener oficina de Banco Agrario). Tener disposición para participar al menos 1 año en las actividades del Proyecto. Tener disposición para ahorrar. No haber participado del programa.

Propuesta de Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la ciudad de Pasto

Componente de la Política	Entidad	Nombre del Programa	Necesidad del territorio	Criterios de acceso al programa
Empleabilidad	Secretaría de bienestar social	Apoyo a madres cabeza de hogar	Apoyo a padres y madres cabeza de hogar en condiciones de vulnerabilidad, mediante la vinculación a procesos de inserción económica, fortaleciendo unidades de negocio de grupos familiares monoparentales, mediante el suministro de elementos que apoyen procesos de incursión económica	Ser madre o padre cabeza de hogar Pertenecer a los niveles SISBEN 1 y 2 Acceder a la capacitación en emprendimiento. Contar con una iniciativa de negocio viable.
Formación		Talleres socio ocupacionales y/o productivos para personas mayores	Apoyo a población adulta mayor en situación de vulnerabilidad, mediante la capacitación en el componente de talleres socio ocupacionales y/o productivos, tras el objetivo de lograr un envejecimiento exitoso y saludable	Ser personas mayores de 50 años de edad Pertenecer a los niveles SISBEN 1 y 2 no recibir otro beneficio de gobierno Regional y Nacional
Caracterización y orientación ocupacional	SENA	Programa de atención a víctimas del conflicto armado	Permitir, mediante la Orientación Ocupacional, el direccionamiento de la población víctima hacia la ruta que incluye: Formación Complementaria y Formación Titulada, Emprendimiento, intermediación Laboral y Certificación por Competencias Laborales. Integra todas las áreas de la entidad con el fin de dar respuesta inmediata y efectiva a las necesidades de la población y apoya el restablecimiento socioeconómico.	Ser mayor de 14 años Estar registrado en el Registro Único de Víctimas.
Caracterización y Orientación ocupacional		Agencia Pública de empleo	Asesorar a las personas víctima en la identificación de sus aptitudes, capacidades y destrezas que le permitan concretar sus propósitos hacia la formación, el emprendimiento y/o Empleabilidad, teniendo como referente su realidad socio-económica	Ser mayor de 14 años Estar registrado en el Registro Único de Víctimas.

Propuesta de Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la ciudad de Pasto

Componente de la Política	Entidad	Nombre del Programa	Necesidad del territorio	Criterios de acceso al programa
Formación		Formación complementaria	Adquirir conocimientos, desarrollar habilidades y destrezas que permitan a los participantes la vinculación laboral o la generación de autoempleo a través de proyectos productivos	Ser mayor de 14 años Estar registrado en el Registro Único de Víctimas.
Formación		Formación titulada	Adquirir conocimientos, desarrollar habilidades y destrezas que permitan a los participantes la vinculación laboral o la generación de autoempleo a través de proyectos productivos	Estar registrados en el Registro Único de víctimas para acceder al 20% de cupos preferenciales. TECNICOS: Haber cursado y aprobado el Grado Noveno, Registrarse en la plataforma SOFIAPLUS para poder inscribirse a la formación según la oferta educativa vigente. TECNOLOGOS: Tener título de Bachiller y resultados de las pruebas ICFES (o importa el año ni el puntaje), Registrarse en la plataforma SOFIAPLUS para poder inscribirse a la formación según la oferta educativa vigente.
Empleabilidad		Competencia laborales	Gestionar las condiciones necesarias para el reconocimiento de las competencias laborales de las personas vinculadas laboralmente al sector productivo, los desempleados y los trabajadores independientes, a través de la valoración de evidencias de conocimiento, desempeño y producto para contribuir al mejoramiento de la productividad y facilitar la movilidad laboral.	Registro al programa Presentar la documentación requerida Participar en la orientación o charlas informativas Presentar pruebas de evidencias de conocimiento, desempeño y producto.
Emprendimiento		Emprendimiento	Fomentar la cultura del emprendimiento y el empresarismo, orientar la ideación de modelos de negocio, la creación de unidades productivas y empresas, así como el fortalecimiento de aquellas que están en etapa de crecimiento; a través de actividades de	Contar con la formación pertinente de acuerdo a la idea de negocio o actividad productiva a desarrollar. Cumplir con los criterios de elegibilidad contemplados en los términos de referencia de las diferentes convocatorias Realizar un diagnóstico inicial a las negocios o actividades económicas que están en funcionamiento

Propuesta de Reconversión Laboral de la Población Mototaxista de la ciudad de Pasto

Componente de la Política	Entidad	Nombre del Programa	Necesidad del territorio	Criterios de acceso al programa
			capacitación y asesoría que contribuyan al crecimiento del tejido social y empresarial de la población objeto del convenio	
Caracterización y Orientación ocupacional		Intermediación laboral	Prestación de servicios de intermediación laboral, orientación ocupacional y capacitación a la población beneficiaria a través de la Agencia Público de Empleo.	Haber recibido la orientación ocupacional grupal o personalizada Participar de talleres de orientación en hoja de vida, entrevista, habilidades e intereses ocupacionales, motivación y autoestima, manejo del aplicativo y pruebas psicotécnicas Tener registrada y soportada la hoja de vida en el aplicativo de la APE Postulación a la oferta de empleo vigente siempre y cuando se cumpla con el perfil y requisitos requeridos por la empresa
Referenciación	ANSPE	Red unidos	Promover acciones coordinadas para reducir la pobreza extrema, acceso por parte de las familias a la oferta institucional pública y privada, que las entidades generen acciones para solventar las necesidades reales de las familias.	Son familias vulnerables focalizadas por el Departamento Nacional de Planeación, que cumplan los requisitos establecidos en la Resolución 375 de 2012 proferida por la ANSPE.

Fuente: Matriz ORMET, DPS 2014. PERFIL PRODUCTIVO Y RUTA DE INCLUSIÓN PRODUCTIVA PARA LA POBLACIÓN BENEFICIARIA DEL PROGRAMA DE VIVIENDA GRATUITA. Proyectos San Luis y San Sebastián – Municipio de Pasto Departamento de Nariño.

Cuadro ANEXO E. Municipio de Pasto. Mapeo institucionalidad privada.

Entidad	Misión	Visión	Carácter	Oferta O Servicios
FENALCO	Trabaja por el bien de la Nación y el desarrollo del comercio	Siendo reconocido como el principal vocero del comercio, defensor de la iniciativa privada y de la libertad de empresa.	Privado	Asesorías jurídicas, brindar información y realizar capacitaciones a asociados,
ACOPI	Apoyo de la Mipyme a través del acompañamiento empresarial	Reconocida política y socialmente en el 2012 como la agremiación más influyente a nivel empresarial.	Privado	Brindar asistencia técnica a los asociados y desarrollar investigaciones del área y realizar publicaciones
COMFAMILIAR	La caja de compensación familiar de Nariño es una entidad privada enmarcada en el sistema de la protección social, proporciona servicios sociales integrales, orientados a mejorar la calidad de vida del trabajador afiliado y su familia	Ser en el año 2012 una organización empresarial competitiva y flexible, que contribuye al desarrollo social, cultural y regional, con imagen positiva por la calidad, excelencia en los servicios y sentido de responsabilidad social empresarial	Privado	Canalizar los aportes de empleadores públicos y privados hacia el pago del subsidio familiar, Servicio Público de empleo, Fomento del Fondo de Empleo, capacitación gratuita a la sociedad en general en diferentes aspectos, realiza anualmente la Feria del Emprendimiento y el Empresarismo, actividades recreacionales.
CONTACTAR	Prestar servicios micro financieros inclusivos e integrales con calidad, calidez, responsabilidad social y ambiental	Contactar es una entidad líder en micro finanzas inclusivas en el sector rural en Colombia.	Privado	Permitir el acceso a servicios financieros a los microempresarios urbanos y especialmente rurales, contribuyendo a reducir la pobreza y mejorar sus condiciones de vida
CÁMARA DE COMERCIO DE PASTO	La Cámara de Comercio de Pasto es una organización comprometida con el desarrollo económico del Departamento de Nariño y Alto Putumayo, que a través de sus procesos de Registros Públicos y Desarrollo Empresarial promueve el emprendimiento, formalización y fortalecimiento de las empresas	Ser la organización que lidera y apoya los procesos de creación y sostenibilidad empresarial y desarrollo regional del Departamento de Nariño y Alto Putumayo	Privado	Estructura de una plataforma de emprendimiento "Pasto Emprende", Mejorar las condiciones de viviendas rurales en posadas turísticas de las veredas "

Fuente: Universidad de Nariño. ORMET. Diagnóstico socioeconómico y del mercado de trabajo Ciudad de Pasto

