

Análisis de los factores que inciden en las relaciones laborales de los conductores de taxi (no propietarios) en el municipio de San Gil, Santander

Analysis of the factors that affect the working relationships of taxi drivers (non-owners) in the municipality of San Gil, Santander

Edgar Alonso Vera Castellanos¹, Diana Marcela Rico López²,
Sergio Alberto Linares Medina³ y Franklin Jair Arias Santos⁴
Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas
Fundación Universitaria de San Gil - UNISANGIL

Resumen

La investigación analiza de manera general, la situación que se presenta con los conductores de taxi en el Municipio de San Gil, quienes se ven afectados a diario por casos de inestabilidad e informalidad laboral. Lo anterior como consecuencia, según la investigación, de un sistema normativo y administrativo desordenado, el cual brinda poca seguridad y garantías a los conductores. Es por esto que el presente trabajo recoge la percepción de los conductores que fueron encuestados para conocer la situación actual del sector. La intención final del escrito consiste en generar aportes, los cuales sean útiles para pensar en una alternativa diferente al actual sistema de relaciones laborales que se está llevando a cabo, en donde a través del trabajo asociado, los taxistas cuenten con condiciones dignas de empleo y una mejor calidad de vida para prestar un servicio más eficiente.

¹ Economista, Especialista en Derecho Público Financiero, Magister en Ciencia Política, Docente Programa de Administración de Empresas, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, UNISANGIL

² Estudiante de Administración de Empresas, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, UNISANGIL

³ Estudiante de Administración de Empresas, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, UNISANGIL

⁴ Estudiante de Administración de Empresas, Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, UNISANGIL

El instrumento se aplicó a 232 conductores de taxi afiliados a las 3 cooperativas (Cotrasangil, Cootraguanenta y Cootrafonce). Se hallaron escenarios de trabajo precarizados en los conductores de taxi: jornada laboral extendida. Así mismo, se encontró que el 59% de los taxistas no aporta a pensión, y el otro 41% que hace el aporte lo realiza en un 94.6% el propio conductor, tiene las prestaciones sociales incompletas, es decir; más del 50% de los taxistas no cuentan con la seguridad social legal: salud, pensiones y riesgos profesionales, lo anterior teniendo en cuenta que el cumplimiento de la seguridad laboral es un indicador de trabajo decoroso. Sobre el nivel de educación y la extracción social de los conductores se recomienda la organización de programas de formación. Asimismo, Se requiere mejorar la idoneidad del conductor, principalmente por la responsabilidad de guiar un vehículo de transporte público de personas. Teniendo en cuenta la importancia del oficio del taxista, máxime si se trata de la capital turística de Santander, es fundamental que estos sean profesionales capacitados en la prestación del servicio, lo cual sólo es posible a través de la formalidad laboral y el entendimiento de las empresas hacia sus necesidades.

Palabras claves: Taxista, Relaciones Laborales, Cooperativas.

Abstract

The investigation analyzes, in a general way, the current situation with the local taxi drivers in the Municipality of San Gil, who are affected daily by cases of instability and informality at work. This is a result of a disorganized administrative and regulatory system, which provides little security and guarantees to these drivers. That is why the present work, the result of an investigation, gathers the perception of the drivers who were surveyed to know their present situation in this sector. The final intention of the writing is to generate contributions, which are useful to think of an alternative to the current economic model that is being carried out, where through the associated work, taxi drivers have decent working conditions and a better quality of life in order to provide a more efficient service.

232 taxi drivers were surveyed, all of them affiliated to either of this 3 cooperatives (Cotrasangil, Cootraguanenta and Cootrafonce). We found precarious work scenarios in taxi drivers: extended working time. Likewise, it was found that 59% of taxi drivers do not contribute to a retirement fund, and the other 41% who pay the contribution is made by 94.6% of the driver himself, which means that he has incomplete social benefits. More than 50% of taxi drivers do not have legal social security: health, pensions and occupational risks, taking into

account that the compliance with social security is an indicator of decent work. Regarding the level of education and the social extraction of drivers, it is recommended the organization of some training programs. Moreover, it is necessary to improve the suitability of the driver, mainly for the responsibility of guiding a public transport vehicle of people. Considering the importance of the job of the taxi driver, especially if it is the touristic capital of Santander, it is essential that these are professionals trained in the provision of a good service, which is only possible through labor formality and the understanding of the companies towards their needs.

Key words: Taxi Driver, Working relationships, Cooperatives.

La inestabilidad laboral de los conductores de taxis por ejemplo en la ciudad de Bogotá, según Rodríguez & Acevedo (2012), tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este sector, pues según la Directora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, Ayda Lucy Ospina, “el conductor hoy no es considerado como un empleado del propietario o de la empresa”. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues éstas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo, los conductores no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. En segundo lugar, se evidencia el incumplimiento del decreto 1047 del 2014, el cual obliga a los propietarios de los vehículos a afiliarse a sus conductores al sistema integral de seguridad social; sin embargo, aquellos manifiestan que este decreto aún no ha podido ser implementado en su totalidad por diversas razones que no han permitido darle cumplimiento estricto. En tercer lugar, tampoco cuentan con horarios de trabajo establecidos. Estudios en diferentes ciudades establecieron que los transportistas trabajan entre 14 y 17 horas al día (Acevedo & Rodríguez, 2012, p.114). La remuneración, tanto de los conductores propietarios de los vehículos como de los conductores asalariados depende directamente de la cantidad de pasajeros que logran transportar en un día.

Objetivo de la investigación

En primer lugar, dado el crecimiento acelerado de la capital turística de Santander, es un hecho que las tres empresas cooperativas que ofrecen el servicio

de taxi en la ciudad, en la misma proporción han incrementado su parque automotor, razón por la cual se observan unas relaciones laborales entre propietarios del vehículo y sus conductores de alta informalidad, que inciden en el nivel de vida de estos últimos, y por tanto en el deterioro del bienestar de dichos conductores. En virtud de lo anterior, la primera justificación de este trabajo radica en conocer la realidad acerca de los factores que inciden en las relaciones laborales de este sector económico de San Gil y la provincia; y, por ende, conocer parte de una realidad del entorno que va a permitir tener conciencia en relación con la problemática planteada.

Este trabajo hace posible que la Administración Municipal conozca, analice y tome decisiones frente al problema presentado. Estas decisiones podrían estar orientadas a la puesta en marcha de programas de capacitación y concientización, tanto con propietarios de vehículos como de sus conductores, que permitan mitigar la difícil situación que caracteriza a estos últimos.

En el mismo sentido, este ejercicio permitirá a las tres cooperativas que ofrecen el servicio de taxi en San Gil, además de conocer esta situación, apropiarse de la misma para contribuir, a través de incentivos, a mitigar esta realidad, y por ende a aportar una mínima, pero importante contribución, para la formalización laboral de los propietarios y conductores.

Diseño metodológico

El enfoque de la presente investigación es el método cuantitativo. Por el alcance de los resultados es una investigación aplicada de tipo descriptivo - correlacional, puesto que describirá características del sistema, dirá las variables que intervienen y la relación entre ellas, sin determinar nivel de causalidad. El diseño es transversal ya que describe la situación para un periodo definido año 2018.

Población

120 Taxis afiliadas a Cootrasangil, 100 Taxis afiliados a CootraGuanenta y 60

Taxis afiliados a Cootrafonce

Cooperativa Cotrasangil: 92 taxistas.

Diseño Muestra: Probabilístico.

Cooperativa Cootraguanentá: 80 taxistas.

Diseño Muestra: Probabilístico.

Cooperativa Cootrafonce: Censo: 60 taxistas.

Diseño Muestra: Censo.

Para un total de 232 Encuestas.

Diseño y técnicas de recolección de la información

La información requerida en la investigación es primaria y secundaria. La primaria es recolección de datos a través de la encuesta formulario de encuesta para conductores de taxi; y la secundaria, información de la base de datos de las tres Cooperativas.

Análisis de resultados.

1. El Decreto 172 del 2001 reglamenta el servicio de taxi para Colombia. En este se acuerdan las pautas de juego, entre las cuales se definen el escenario de las empresas vinculantes y del sistema de afiliación, los medios para los requerimientos de equipos (aumento de flota) y las sanciones usadas por no cumplir con sus obligaciones.
2. Se hallaron escenarios de trabajo precarizados en los conductores de taxi: jornada laboral extendida. Según lo encontrado en el estudio se puede concluir que la labor de conductor de servicio público de taxi es un oficio precarizado, ya que, para lograr los ingresos suficientes, con los cuales se puedan suplir las necesidades fundamentales del trabajador, se debe laborar más de las horas establecidas por la ley; siendo el promedio general de 52 horas semanales para lograr ingresos iguales al del salario mínimo legal vigente.
3. Así mismo, se encontró que el 59% de los taxistas no aporta a pensión, y el otro 41% que hace el aporte lo realiza en un 94.6% el propio conductor; tiene prestaciones sociales incompletas; es decir, más del 50% de los taxistas no cuentan con la seguridad social legal: salud, pensiones y riesgos profesionales, y teniendo en cuenta que el cumplimiento de la seguridad laboral es un indicador de trabajo decoroso, se podría concluir que este tipo de oficio no cumple con las condiciones mínimas que propaga la OIT.
4. La empresa de taxis en San Gil como fuente importante en la generación de empleo en la provincia.
5. En el diseño actual de funcionamiento con empresas vinculantes de transporte (afiliadas), todos los conductores (tanto no propietarios como propietarios) no son empleados. No se cumplen las condiciones que exige la ley para que exista la obligación de una vinculación laboral. Igualmente, el conductor de taxi se obliga con el propietario por medio de un contrato verbal a entregarle un valor fijo por la

explotación del vehículo durante una jornada determinada. Por eso el pago que el conductor no propietario entrega al final del día al propietario es considerado un arrendamiento. Si el conductor no propietario no logra producir la cuota debe pagar de su propio bolsillo el resto o quedar debiendo.

A lo anterior la Corte Suprema de Justicia (CSJ) –sala de Casación Laboral–, en sentencia del 17 de abril de 2013 ha hecho un análisis jurisprudencial que permite dilucidar de una manera más clara la situación laboral de los conductores de taxi.

Situación entendida, según la Corte, en relación con los propietarios de los vehículos y con las empresas afiliadoras. El proceso laboral originario fue instaurado por la cónyuge sobreviviente de un conductor de taxi que falleció en el ejercicio de su oficio contra el propietario del vehículo y de manera solidaria contra la empresa afiliadora solicitando que se reconociera la existencia de un contrato de trabajo. En resumen, la CSJ Sala Laboral en la providencia tratada ha establecido lineamientos claros que permiten la deducción de la existencia de un contrato de trabajo para los conductores de taxi que, aun siendo verbal o no existiendo propiamente, se presumirá ante la concurrencia de los elementos esenciales en el caso concreto: Actividad personal, Remuneración y Subordinación.

En cuanto a la Responsabilidad Solidaria por parte del propietario y la empresa afiliadora, ha concordado la CSJ con el fallo del ad que al considerar que en el artículo 15 de la Ley 15 de 1959 constituye una presunción especial de la relación laboral entre el conductor de servicio público, el propietario y la empresa afiliadora; además de generar responsabilidad solidaria de los dos últimos en lo relacionado con las obligaciones laborales que surgieren en el marco de la relación laboral. (Lagos, 2013, p.1).

6. En lo relacionado a los beneficios y el acato del Decreto 1047/2014, “por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público tipo taxi”, las dificultades que representa dar cumplimiento al mismo, esto debido principalmente a que las empresas consideran que existe falta de claridad en los artículos que impiden su aplicación al pie de la letra. A pesar de estos vacíos, todos concuerdan en los importantes beneficios que representa este decreto tanto para el conductor como para el propietario en lo relacionado a la afiliación a seguridad social, pues esto es un derecho fundamental de todos los trabajadores.

7. Considerar este oficio como permanente está también relacionado con el bajo nivel educativo de la mayoría, a menor nivel de estudios mayor porcentaje de

percepción de su labor como permanente. Asimismo, es posible afirmar que, según la información recabada, a menor estrato, más cantidad de personas con estudios de primaria y bachillerato.

8. La formación y educación de los conductores redundan en un mejor servicio, menos accidentes y menos costos para las empresas.

9. Los más jóvenes, los más pobres y los de menor tiempo en el oficio son predominantemente conductores no propietarios.

10. Los conductores de taxi en San Gil son trabajadores independientes, de alta permanencia en el oficio, en su gran mayoría de sexo masculino, de todas las edades, mayoritariamente de ingresos bajos y eventualmente de ingresos medios con un bajo y medio nivel educativo.

11. Tal y conforme se expuso en el ítem siete: un 13 % de los conductores reconoce no tener el grado de bachiller.

12. El conductor de taxi es oyente directo del usuario, ejecutor del vehículo, cobrador de la tarifa y garante del mantenimiento y aseo del vehículo.

13. Teniendo en cuenta que es una actividad de riesgo y que se requiere que un conductor esté siempre en buenas condiciones, las jornadas de 13 horas al día en promedio resultan contrarias a los principios de seguridad vial.

Conclusiones

Se puede evidenciar que el tema investigado representa un asunto interesante pero también delicado en relación con el presente y futuro económico y social de la ciudad. Pues como se pudo constatar, en general, las condiciones económicas y por tanto sociales de los conductores de taxi (no propietarios) son deficientes; y por tanto representan una situación preocupante, no solo para las empresas involucradas en esta actividad económica, sino además para todo el municipio.

Los datos arrojados en este trabajo, entonces, son el reflejo de la crisis estructural por la que atraviesa la economía colombiana: informalidad, precariedad laboral y empleos poco dignos. De tal suerte que el reto que se tiene es enorme y para su solución o mitigación se requiere del concurso de todos los entes que de alguna u otra forma tienen que ver con esta preocupante situación: las empresas de taxi, los conductores, la administración municipal, el Gobierno Nacional, la Justicia y la ciudadanía en general.

Asimismo, la academia debe continuar aportando en la investigación de esta clase de problemas, con el fin de contribuir no solo a su conocimiento sino a su

solución (ejemplo de ello son las investigaciones que al interior de la Facultad se vienen adelantando en temas como la informalidad laboral en municipios de la provincia guanentina y comunera). Dejando así en evidencia su enorme aporte para el desarrollo económico y social de su área de influencia.

Referencias Bibliográficas.

- Arias, X. (2017). Contrato laboral para taxistas: Una política difícil de implantar. *Publímetro*. Recuperado (15 junio 2018):
<https://www.publimetro.co/co/bogota/2017/06/14/el-contrato-laboral-para-los-taxistas-es-una-medida-dificil-de-implantar.html>
- Bolívar, A. E. (2016). Bogotá. El complejo universo de los vehículos amarillos. Desde abajo. La otra posición para leer. Recuperado (2 mayo 2018):
<https://www.desdeabajo.info/colombia/item/30327-bogota-el-complejo-universo-de-los-vehiculos-amarillos.html>
- Lagos, G. E. (2013). Relación laboral entre los conductores de taxis, los propietarios y la afiliadora. *Actualidad Jurídica*, 1-3. Recuperado (10 diciembre 2018):
<https://www.uninorte.edu.co/documents/4368250/4488390/Relaci%C3%B3n+laboral+entre+los+conductores+de+taxi%C2%20+los+propietarios+y+la+afiliadora/3a603d83-7133-4701-b6d3-bd86fec9cec0>
- Martínez, J. & Bacca J. (2014). Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria. Recuperado (1 junio 2018):
<http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/handle/10185/17107/T91.10%20D85e.pdf?sequence=1>
- Rincón, M. (2014). Fundación Ciudad y Transporte. Precariedad en el universo laboral de los conductores de taxis bogotanos. Recuperado (15 junio 2018):
https://www.researchgate.net/publication/316856098_Taxis_en_Bogota_Una_aproximacion_social_al_transporte_publico_individual_de_pasajeros
- Rodríguez, Á., & Acevedo, J. (2012). ¡Taxi! El modo olvidado de la movilidad en Bogotá (Unidades ed., Vol. Primero). Bogotá, Colombia: Uniandes.
- Taxistas en Santander anuncian paro indefinido. (2018, 30 de abril). *La FM*. Recuperado (2 mayo 2018) de
<https://www.lafm.com.co/nacional/taxistas-en-santander-anuncian-paro-indefinido/>.