***PROPOSICIÓN No. 002/2017***

***-Aprobada-***

***(Julio 25 de 2017)***

Cítese a Debate de Control Político al Ministro de Transporte, Jorge Eduardo Rojas, al Superintendente Nacional de Puertos y Transporte, Javier Jaramillo Ramírez y al Director del Departamento Nacional de Planeación, Luis Fernando Mejía, en la fecha y hora que disponga la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes para abordar el tema del “Mototaxismo en Colombia” como un fenómeno social, político y económico particularmente grave.

Además, invítese a dicho Debate a la Procuraduría General de la Nación, la Contraloría General de la República, la Defensoría del Pueblo, a la Corporación de Mototaxistas de Colombia y a la Federación Colombiana de Municipios.

Se anexan cuestionarios.

**(Original firmado)**

**FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN  
Representante a la Cámara Representante a la Cámara**

***CUESTIONARIO PARA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE***

1. De acuerdo con estudios del Banco de la República, el mototaxismo se ha llegado a constituir como la más importante actividad económica informal. ¿Cuál es el origen de esta actividad en Colombia? Brindar un reporte acerca de su evolución y explicar cómo ha sido posible su consolidación como un “servicio” de transporte hoy en día en algunas ciudades del país.
2. ¿Cuáles son las ciudades del país con mayor incidencia del mototaxismo? ¿Qué características comunes comparten estas ciudades? ¿Cuáles son las tasas de desempleo en cada una de las ciudades señaladas?
3. ¿Conoce el Ministerio la cifra de conductores de mototaxis en todo el país? ¿Qué ha hecho para conocer dicha cifra? ¿Cuál es? Especificar el recuento de cada ciudad en donde están ubicados y teniendo operaciones.
4. De acuerdo con sus estimaciones, ¿cuáles son los ingresos que percibe un mototaxista al día, y en general, de todo el gremio? ¿Cuántos pasajeros moviliza cada día el mototaxismo? ¿Cuántos viajes al día alcanza un mototaxista? ¿Cuál es la tarifa cobrada? ¿Quién la determina?
5. ¿Cuánto le cuesta al Estado colombiano la incidencia del mototaxismo?
6. ¿Cuántos recursos públicos e inversiones ha destinado el Ministerio para solucionar este problema público?
7. De acuerdo con las estadísticas del Registro Único Nacional de Tránsito, ¿cuántas motocicletas están circulando en el país? ¿Qué porcentaje de las motocicletas compradas en el país son utilizadas para la actividad mototaxista?
8. Se ha encontrado que el aumento en la producción de motocicletas conlleva a un incremento proporcional en el número de mototaxis, debido al incremento en la oferta de motos que son propensas a ser empleadas en esta actividad como resultado de sus bajos costos de operación y mantenimiento. ¿Qué consideración tiene sobre esta hipótesis?
9. ¿Qué incidencia tiene o ha tenido el mototaxismo en la implementación de la política nacional de transporte urbano y masivo, los sistemas integrados de transporte masivo y los sistemas estratégicos de transporte público en cada una de las ciudades donde están concebidos?
10. ¿Cuáles son las características físicas de las rutas cubiertas por parte de los mototaxistas? ¿Son rutas totalmente ajenas a los sistemas de transporte público legalmente constituidos?
11. ¿En qué estado se encuentra la propuesta de organizar el mototaxismo como un servicio de “microalimentación” para los sistemas integrados de transporte masivo?
12. ¿Cuáles son las implicaciones del mototaxismo en la seguridad vial?
13. ¿Existe algún incremento en los índices de accidentalidad como consecuencia de la proliferación del mototaxismo? ¿A cuánto corresponde ese incremento en términos porcentuales? Reportar el número de lesionados y de víctimas fatales involucrados en accidentes con mototaxis de por medio.
14. ¿Cuál es la velocidad media de desplazamiento en las principales ciudades del país, y qué influencia sobre la materia tiene el mototaxismo?
15. Informar sobre el número de infracciones de tránsito cometidas por los motociclistas. ¿Cuántos recursos se han incautado por concepto de infracciones relacionadas con el ejercicio del mototaxismo?
16. ¿Qué opina de la propuesta de construir carriles exclusivos para motos, lo que permitiría reducir a largo plazo las tasas de accidentalidad de las motos y generar una mayor organización sobre la circulación caótica se presenta en muchas ciudades del país?
17. ¿Qué consecuencias ambientales tiene la proliferación del mototaxismo en las ciudades colombianas?
18. ¿Qué porcentaje de las fuentes de empleo provienen del mototaxismo en las ciudades donde está identificada esta actividad?
19. ¿Cuáles son las políticas públicas que desde el orden nacional, se han diseñado e implementado para tratar la actividad del mototaxismo? ¿Cuál es la normatividad vigente?
20. El Ministerio de Transporte ha dejado claro en algunas oportunidades que nunca ha considerado viable autorizar la prestación del servicio público de transporte en vehículos-motocicletas (vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante). Sin embargo, el mototaxismo existe como medio de transporte y tiene sus consecuencias. ¿Cuáles son las respuestas que directamente este Ministerio ha formulado a la situación?
21. De acuerdo con el Banco de la República, se ha generado una dependencia importante hacia la actividad mototaxista, ya que se ha constituido toda una economía informal de la cual hacen parte usuarios, conductores, propietarios, talleres, distribuidores y ensambladoras entre otros actores que devengan un ingreso del mototaxismo. ¿Cuáles son las medidas específicas que ha tomado el Ministerio de cara a cada uno de esos actores?
22. Reseñar los acuerdos y arreglos institucionales a que han llegado instancias del nivel nacional con autoridades locales para resolver la situación del mototaxismo con todas sus consecuencias.
23. El estudio del Banco de la República también aduce que los decretos basados en la prohibición y restricción desconocen por completo la existencia e importancia del mototaxismo como fenómeno social y las motivaciones por las cuales los conductores han decido ingresar al oficio, y por ende entran en conflicto con la importancia, magnitud y participación de esta actividad en el sistema de transporte público y en el funcionamiento de la economía regional y local. ¿Por qué insistir en medidas ineficientes y altamente costosas que generan, entre otros, problemas de orden público y disturbios que afectan el comercio y la movilidad?
24. Describir los resultados que ha tenido la puesta en marcha del sistema de pico y placa, las restricciones al porte de parrilleros y la circulación a determinadas horas para controlar el mototaxismo.
25. ¿Actualmente se están proyectando nuevos decretos reglamentarios para regular la actividad mototaxista?
26. En febrero de 2016, un grupo de consultores y funcionarios del Ministerio de Transporte llegaron a Soledad, Atlántico (ciudad piloto para la realización de un estudio sobre el mototaxismo en Colombia), para recolectar datos, estadísticas e información relacionada y así identificar qué medidas y políticas implementar. El estudio habría de tener sus conclusiones en seis meses. ¿Qué ha pasado con esta iniciativa? ¿Cuántos recursos públicos están comprometidos en la realización de dicho estudio?
27. Se ha encontrado también, que las autoridades de Policía tienen estudios en donde se señala que en algunas ciudades el ejército de mototaxistas que recorre las calles son empleados directos de grupos al margen de la ley que de esta manera mantienen vigilancia sobre las mismas. ¿Están comprobadas o falseadas estas hipótesis?
28. ¿Considera el Ministerio que es conveniente legalizar y formalizar la actividad del mototaxismo a nivel nacional, reconociéndolo como un medio de transporte público equivalente a los demás tipos desde el punto de vista legal y económico?

***CUESTIONARIO PARA LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE***

1. En el ejercicio de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte en todas sus dimensiones por parte de esta Superintendencia, cómo se explica la aparición, evolución y consolidación del mototaxismo como un nuevo “servicio” de transporte.
2. El anterior Superintendente, tenía claro que “para combatir el mototaxismo hay que implementar varias estrategias: conocer las estadísticas, suplir con un transporte legal y accesible y que se dé un componente social para no dejar a las personas que trabajan en este oficio sin trabajo”. Hoy conoce la Superintendencia la cifra de conductores de mototaxis en todo el país? ¿Cuál es? Especificar el recuento de cada ciudad en donde están ubicados y teniendo operaciones.
3. ¿Cuáles son las ciudades del país con mayor incidencia del mototaxismo? ¿Qué características comunes comparten estas ciudades?
4. De acuerdo con sus estimaciones, ¿cuáles son los ingresos que percibe un mototaxista al día, y en general, de todo el gremio? ¿Cuántos pasajeros moviliza cada día el mototaxismo? ¿Cuántos viajes al día alcanza un mototaxista? ¿Cuál es la tarifa cobrada? ¿Quién la determina?
5. ¿Cuánto le cuesta al Estado colombiano la incidencia del mototaxismo?
6. ¿Cuántos recursos públicos e inversiones ha destinado el Ministerio para solucionar este problema público?
7. De acuerdo con las estadísticas del Registro Único Nacional de Tránsito, ¿cuántas motocicletas están circulando en el país? ¿Qué porcentaje de las motocicletas compradas en el país son utilizadas para la actividad mototaxista?
8. Se ha encontrado que entre el 30 y 40 % del transporte público en Colombia es ilegal ¿Cuántos ciudadanos en el país se movilizan cada día en sistemas masivos y colectivos legalmente constituidos? ¿Cuántos lo hacen en medios de transporte no autorizados?
9. ¿Qué incidencia tiene o ha tenido el mototaxismo en la implementación de la política nacional de transporte urbano y masivo, los sistemas integrados de transporte masivo y los sistemas estratégicos de transporte público en cada una de las ciudades donde están concebidos?
10. ¿Cuáles son las implicaciones del mototaxismo en la seguridad vial?
11. ¿Existe algún incremento en los índices de accidentalidad como consecuencia de la proliferación del mototaxismo? ¿A cuánto corresponde ese incremento en términos porcentuales? Reportar el número de lesionados y de víctimas fatales involucrados en accidentes con mototaxis de por medio.
12. ¿Cuál es la velocidad media de desplazamiento en las principales ciudades del país, y qué influencia sobre la materia tiene el mototaxismo?
13. Informar sobre el número de infracciones de tránsito cometidas por los motociclistas. ¿Cuántos recursos se han incautado por concepto de infracciones relacionadas con el ejercicio del mototaxismo?
14. Reseñar los acuerdos y arreglos institucionales a que han llegado instancias del nivel nacional con autoridades locales para resolver la situación del mototaxismo con todas sus consecuencias.
15. Describir los resultados que ha tenido la puesta en marcha del sistema de pico y placa, las restricciones al porte de parrilleros y la circulación a determinadas horas para controlar el mototaxismo.
16. ¿Actualmente se están proyectando nuevos decretos reglamentarios para regular la actividad mototaxista?
17. Reportar los resultados del proceso sancionatorio adelantado por esta Superintendencia relacionados con la actividad del mototaxismo en el país.
18. ¿Considera la Superintendencia que es conveniente legalizar y formalizar la actividad del mototaxismo a nivel nacional, reconociéndolo como un medio de transporte público equivalente a los demás tipos desde el punto de vista legal y económico?

***CUESTIONARIO PARA EL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN***

1. De acuerdo con el Banco de la República, el mototaxismo se ha llegado a constituir como la más importante actividad económica informal. ¿Cuál es el origen de esta actividad en Colombia? Brindar un reporte acerca de su evolución y explicar cómo ha sido posible su consolidación como un “servicio” de transporte hoy en día en las diferentes ciudades del país.
2. Existen estudios del Observatorio del Mercado de Trabajo de Sucre, del PNUD, del Banco de la República y del Comité de Ensambladoras de Motocicletas Japonesas de Colombia centrados en el uso de la motocicleta y el mototaxismo. La información disponible acerca de este tema es escasa y lo que más abunda es artículos periodísticos. ¿Qué análisis y/o documento de estudio de carácter técnico y de política pública conserva el DNP para el entendimiento y tratamiento de este fenómeno?
3. ¿Cuáles son las ciudades del país con mayor incidencia del mototaxismo? ¿Qué características comunes comparten estas ciudades? ¿Cuáles son las tasas de desempleo en cada una de las ciudades señaladas?
4. ¿Conoce el DNP la cifra de conductores de mototaxis en todo el país? ¿Qué ha hecho para conocer dicha cifra? ¿Cuál es? Especificar el recuento de cada ciudad en donde están ubicados y teniendo operaciones.
5. De acuerdo con sus estimaciones, ¿cuáles son los ingresos que percibe un mototaxista al día, y en general, de todo el gremio? ¿Cuántos pasajeros moviliza cada día el mototaxismo? ¿Cuántos viajes al día alcanza un mototaxista? ¿Cuál es la tarifa cobrada? ¿Quién la determina?
6. ¿Cuánto le cuesta al Estado colombiano la incidencia del mototaxismo?
7. ¿Cuántos recursos públicos e inversiones ha destinado el Ministerio para solucionar este problema público?
8. De acuerdo con las estadísticas del Registro Único Nacional de Tránsito, ¿cuántas motocicletas están circulando en el país? ¿Qué porcentaje de las motocicletas compradas en el país son utilizadas para la actividad mototaxista?
9. Se ha encontrado que el aumento en la producción de motocicletas conlleva a un incremento proporcional en el número de mototaxis, debido al incremento en la oferta de motos que son propensas a ser empleadas en esta actividad como resultado de sus bajos costos de operación y mantenimiento. ¿Qué consideración tiene sobre esta hipótesis?
10. ¿Qué incidencia tiene o ha tenido el mototaxismo en la implementación de la política nacional de transporte urbano y masivo, los sistemas integrados de transporte masivo y los sistemas estratégicos de transporte público en cada una de las ciudades donde están concebidos?
11. ¿Cuáles son las características físicas de las rutas cubiertas por parte de los mototaxistas? ¿Son rutas totalmente ajenas a los sistemas de transporte público legalmente constituidos?
12. ¿En qué paró la propuesta de organizar el mototaxismo como un servicio de “microalimentación” para los sistemas integrados de transporte masivo?
13. ¿Qué opina de la propuesta de construir carriles exclusivos para motos, lo que permitiría reducir a largo plazo las tasas de accidentalidad de las motos y generar una mayor organización sobre la circulación caótica se presenta en muchas ciudades del país?
14. ¿Qué consecuencias ambientales tiene la proliferación del mototaxismo en las ciudades colombianas?
15. ¿Qué porcentaje de las fuentes de empleo provienen del mototaxismo en las ciudades donde está identificada esta actividad?
16. ¿Cuáles son las políticas públicas que desde el orden nacional, se han diseñado e implementado para tratar la actividad del mototaxismo? ¿Cuál es la normatividad vigente?
17. Reseñar los acuerdos y arreglos institucionales a que han llegado instancias del nivel nacional con autoridades locales para resolver la situación del mototaxismo con todas sus consecuencias.
18. El estudio del Banco de la República también aduce que los decretos basados en la prohibición y restricción desconocen por completo la existencia e importancia del mototaxismo como fenómeno social y las motivaciones por las cuales los conductores han decido ingresar al oficio, y por ende entran en conflicto con la importancia, magnitud y participación de esta actividad en el sistema de transporte público y en el funcionamiento de la economía regional y local. ¿Por qué insistir en medidas ineficientes y altamente costosas que generan, entre otros, problemas de orden público y disturbios que afectan el comercio y la movilidad?
19. Se ha encontrado también, que las autoridades de Policía tienen estudios en donde se señala que en algunas ciudades el ejército de mototaxistas que recorre las calles son empleados directos de grupos al margen de la ley que de esta manera mantienen vigilancia sobre las mismas. ¿Están comprobadas o falseadas estas hipótesis?
20. ¿Considera el DNP que es conveniente legalizar y formalizar la actividad del mototaxismo a nivel nacional, reconociéndolo como un medio de transporte público equivalente a los demás tipos desde el punto de vista legal y económico?
21. ¿Cuáles son los factores socioeconómicos que más inciden sobre la probabilidad y decisión de ser mototaxista?
22. ¿Cuál ha sido el papel de los Alcaldes en medio del fenómeno del mototaxismo? ¿Qué han propuesto? Evaluar el desempeño institucional que sobre la materia han presentado.

***CUESTIONARIO PARA CORPORACIÓN DE MOTOTAXISTAS DE COLOMBIA***

1. Partiendo de la hipótesis de que el mototaxismo es un fenómeno que nace de la inequidad y la falta de oportunidades laborales, cuál es la oferta de alternativas que los entes territoriales le han formulado a los conductores dedicados al mototaxismo y con ello, buscar su reconversión laboral.
2. Diversos factores influyen sobre la probabilidad de ser mototaxista; la propiedad y los bajos costos de inversión y operación de las motos, el acceso a subsidios, los niveles de riqueza, la escolaridad y la aparición de riesgos a la salud y seguridad de los conductores en el largo plazo. ¿Cuál es el perfil socioeconómico de un conductor de mototaxi? ¿Dónde viven? ¿Qué edades tienen? ¿Qué nivel educativo tienen? ¿Se dedican de manera exclusiva al mototaxismo o tienen alguna actividad alterna? ¿Son propietarios de la motocicleta? ¿Qué horario de trabajo tienen?
3. ¿Bajo qué condiciones legales estarían dispuestos los mototaxistas a cambiar de actividad económica?
4. ¿Cuáles son los gremios, asociaciones y/o sindicatos que agrupan a los mototaxistas o “mototrabajadores” en todo el país?
5. Está visto que si bien el mototaxismo continúa siendo para algunos sectores una actividad ilegal, en los últimos años se ha logrado conformar organizaciones que les ha permitido tener un protagonismo que se ha visto reflejado en diversos asuntos como el nombramiento de representantes con los cuales las administraciones locales han tenido que dialogar o negociar para el reajuste de tarifas, solicitar la carnetización como medio para distinguir a los mototaxistas legales de los ilegales, o recibir asistencia en salud y microcréditos. En ese sentido, sírvase describir ante la Comisión Sexta el proceso de su evolución organizacional y fortalecimiento institucional.
6. La legalización del mototaxismo implicaría que el ingreso esperado de los mototaxistas disminuiría considerablemente como resultado de las obligaciones asociadas a contribuciones sociales que estarían en obligación de asumir. ¿Están dispuestos a ello?
7. ¿Cuáles son las ciudades del país con mayor incidencia del mototaxismo? ¿Qué características comunes comparten estas ciudades? ¿Cuáles son las tasas de desempleo en cada una de las ciudades señaladas?
8. ¿Cuál es la cifra de conductores de mototaxis en todo el país? Especificar el recuento de cada ciudad en donde están ubicados y teniendo operaciones.
9. De acuerdo con sus estimaciones, ¿cuáles son los ingresos que percibe un mototaxista al día, y en general, de todo el gremio? ¿Cuántos pasajeros moviliza cada día el mototaxismo? ¿Cuántos viajes al día alcanza un mototaxista? ¿Cuál es la tarifa cobrada? ¿Quién la determina?
10. ¿Qué piensan de la propuesta de organizar el mototaxismo como un servicio de “microalimentación” para los sistemas integrados de transporte masivo?
11. ¿Consideran que es conveniente legalizar y formalizar la actividad del mototaxismo a nivel nacional, reconociéndolo como un medio de transporte público equivalente a los demás tipos desde el punto de vista legal y económico?

***CUESTIONARIO PARA LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS***

1. De acuerdo con el Banco de la República, el mototaxismo se ha llegado a constituir como la más importante actividad económica informal. ¿Cuál es el origen de esta actividad en Colombia? Brindar un reporte acerca de su evolución y explicar cómo ha sido posible su consolidación como un “servicio” de transporte hoy en día en las diferentes ciudades del país.
2. Partiendo de la hipótesis de que el mototaxismo es un fenómeno que nace de la inequidad y la falta de oportunidades laborales, cuál es la oferta de alternativas que los entes territoriales pretenden para los conductores dedicados al mototaxismo y con ello, buscar su reconversión laboral.
3. ¿Cuál ha sido el papel de los Alcaldes en medio del fenómeno del mototaxismo? ¿Qué han propuesto? Qué recomendaciones puede emitir la FCM sobre la materia.
4. Reseñar los acuerdos y arreglos institucionales a que han llegado instancias del nivel nacional con autoridades locales para resolver la situación del mototaxismo con todas sus consecuencias.
5. ¿Cuáles son las ciudades del país con mayor incidencia del mototaxismo? ¿Qué características comunes comparten estas ciudades? ¿Cuáles son las tasas de desempleo en cada una de las ciudades señaladas?
6. ¿Qué piensan de la propuesta de organizar el mototaxismo como un servicio de “microalimentación” para los sistemas integrados de transporte masivo?
7. ¿Considera la FCM que es conveniente legalizar y formalizar la actividad del mototaxismo a nivel nacional, reconociéndolo como un medio de transporte público equivalente a los demás tipos desde el punto de vista legal y económico?

**(Original firmado)**

**FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ CIRO ANTONIO RODRÍGUEZ PINZÓN  
Representante a la Cámara Representante a la Cámara**