



Impacto socioeconómico en el transporte informal por la implementación del Sistema  
Estratégico de Transporte Público en el área Metropolitana de la ciudad de Neiva

Estudiantes

Jesús Eduardo Bermeo Polania

Yhorman Eduard Plazas Tovar

Corporación Universitaria Minuto De Dios “UNIMINUTO”

Facultad de Ciencias Administrativas y Empresariales

Contaduría Pública

Neiva – Huila

Mayo 2024

Impacto socioeconómico en el transporte informal por la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público en el área Metropolitana de la ciudad de Neiva.

Estudiantes

Jesús Eduardo Bermeo Polania

Yhorman Eduard Plazas Tovar

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Contador Público

Asesores

Mg. Marta Isabel Sandoval Barragán

Mg. Miguel Ángel Tovar Cardozo

Corporación Universitaria Minuto De Dios “UNIMINUTO”

Facultad de Ciencias Administrativas y Empresariales

Contaduría Pública

Neiva – Huila

Mayo 2024

## **Dedicatoria**

Estas palabras son, primero, para Dios, por darme la fuerza para llegar a este momento tan especial en mi vida. A mi familia y mi pareja, quienes me dieron el apoyo y la tranquilidad para alcanzar estos triunfos. Y, por último, a los maestros que, con sus conocimientos, sentaron las bases para llegar hasta este momento de mi carrera universitaria.

Jesús Eduardo Bermeo Polania

Mi dedicatoria, en primera instancia, está dedicada a Dios; en segunda instancia, al amigo que valoró mis capacidades y me impulsó a llegar a la Contaduría Pública; y en tercera instancia, a los docentes que guiaron mi carrera y que, a través de diversos debates, formaron el carácter y brindaron los conocimientos necesarios para aplicar la teoría en la práctica.

Yhorman Eduard Plazas Tovar

## **Agradecimientos**

Los agradecimientos son en primer lugar a Dios que nos dio la sabiduría para completar esta etapa de nuestras vidas.

Agradecemos, asimismo, a las personas que aceptaron nuestra propuesta de investigación, a cada mototaxista que nos regaló unos minutos de su tiempo para contarnos la realidad que vive a diario.

A nuestros maestros, que con su guía y acompañamiento nos dieron los conocimientos para la interpretación y el análisis de la investigación. Y, muy especialmente, a nuestra maestra, Yanny Milena Escobar García, quien con sus consejos nos motivó a continuar adelante.

A nuestras familias, que creyeron en nosotros, nos apoyaron en cada uno de los pasos y nos acompañaron en las noches en vela que pasamos elaborando este proyecto.

Finalmente, a las personas que con sus aportes económicos nos facilitaron la llegada a esta meta soñada que, con mucho esfuerzo, dedicación y sacrificio pudimos culminar con éxito.

Jesús Eduardo Bermeo Polania  
Yhorman Eduard Plazas Tovar

## **Resumen**

El proceso de Investigación se realizó teniendo como eje central el transporte informal denominado mototaxismo, con base en la realidad que vive esta población, hace más de tres décadas, en la ciudad de Neiva.

El objetivo fue analizar el impacto socioeconómico en el transporte informal por la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) en el área metropolitana de la ciudad de Neiva.

La metodología de investigación fue de corte mixto, tomando la realidad expuesta por los diferentes artículos de prensa e investigativos, que han abordado la problemática a nivel nacional y regional; así como el trabajo de campo realizado en varios puntos de la ciudad, en donde se abordó a las personas que ejercen la actividad del mototaxismo, se conversó con ellos y se recopiló información de la realidad que viven a diario.

Los resultados del proceso de investigación arrojaron que los procesos de modernidad del transporte deberían complementarse entre el transporte público y el informal, en este caso los mototaxistas, con el fin de cubrir las necesidades de transporte interno de la población neivana a la ciudad de Neiva, empleando a quienes actualmente ejercen el mototaxismo y contrarrestando las altas cifras de desempleo e informalidad existente en la ciudad.

Palabras clave: Transporte público, transporte informal, empleo informal, empleo formal, SETP.

## Tabla de Contenido

Introducción .....	9
1. Planteamiento del problema.....	12
2. Objetivos .....	16
2.1 Objetivo General.....	16
2.2 Objetivos Específicos.....	16
3. Justificación .....	17
3.1 Alcance del Proceso de Investigación.....	18
3.2 Impacto General Esperado .....	19
4. Estado del Arte.....	21
5. Marco Referencial.....	32
5.1 Marco Teórico.....	32
5.2 Marco Conceptual.....	35
5.3 Marco Legal .....	38
5.4 Marco Contextual.....	44
6. Diseño Metodológico.....	46
6.1 Delimitación de la Investigación .....	46
6.2 Fuentes para la recolección de datos.....	50
6.3 Población.....	51
6.4 Muestra .....	52
7. Resultados de la Investigación.....	54

7.1 Análisis de la Encuesta Aplicada.....	54
7.2 Impactos generados por la implementación del SEPT en los trabajadores informales que ejercen el Mototaxismo.....	66
8. Conclusiones.....	68
Referencias.....	73
Anexos .....	77

### Lista de Tablas

<b>Tabla 1</b> Línea Cronológica de las Disposiciones Normativas Nacionales y locales.....	41
<b>Tabla 2</b> Genero Vs Población Especial a la que pertenece los Mototaxistas de Neiva.....	55
<b>Tabla 3</b> Encuestados según tiempo ejerciendo el mototaxismo.....	60

### Lista de Figuras

<b>Figura 1</b> Tasa de desocupación 23 ciudades y áreas metropolitanas, diciembre 2023 - febrero 2024.....	23
<b>Figura 2</b> Comportamiento de la tasa de desempleo Neiva Trimestre móvil (sep-nov). .....	24
<b>Figura 3</b> Mapa Limites de Neiva - Huila .....	44
<b>Figura 4</b> Mapa Comunas Neiva . Huila .....	47
<b>Figura 5</b> Género Vs Edad Mototaxistas del municipio de Neiva (Huila).....	54
<b>Figura 6</b> Nivel Educativo Según el Género .....	56
<b>Figura 7</b> Estado civil según el género.....	57
<b>Figura 8</b> Genero vs estrato socioeconómico .....	58
<b>Figura 9</b> Nivel de estudio Vs Tiempo desempleados .....	59
<b>Figura 10</b> Horas trabajadas al día vs momento en que realiza la actividad como Mototaxista. .	61

<b>Figura 11</b> Ingresos diarios promedio vs días de la semana con mayores ingresos como mototaxista .....	62
<b>Figura 12</b> La motocicleta con la que Trabaja es alquilada, está pagando un crédito o es propia	63
<b>Figura 13</b> Ha experimentado algún cambio en la cantidad de Personas que recoge a Diario y Tiene algún otro ingreso adicional, además del mototaxismo o moto trabajo.....	64
<b>Figura 14</b> Se ha sentido afectado con las continuas alzas que ha tenido el combustible y los repuestos durante este año, y Si la anterior respuesta es Afirmativa, que acciones a realizado para mantener sus ingresos promedio. ....	64
<b>Figura 15</b> Si le ofrecieran trabajo formal con el fin de que saliera de la informalidad lo aceptaría. ....	65

## **Introducción**

El municipio de Neiva es la capital del departamento del Huila. Su actividad económica se centra en los sectores agrícola, pecuario, piscícola, la prestación de servicios y el comercio. El área urbana de la ciudad de Neiva está dividida por 10 comunas, algunas de las cuales se encuentran en completo abandono por parte del Estado. Ello genera, entre otras cosas, que en algunos barrios prevalezca la inseguridad y las acciones delictivas, sin intervención por parte de las entidades pertinentes. Asimismo, las vías están en muy mal estado y hay una escasa conexión del transporte público entre los distintos barrios, problemáticas ignoradas por la administración pública.

Por otro lado, Neiva es una ciudad a la que se considera como transitoria, pues atrae a las comunidades alejadas, de varios municipios del departamento, que vienen a satisfacer servicios que no encuentran en sus lugares de origen. El desplazamiento lo hacen en vehículo propio o haciendo uso del servicio de transporte público interdepartamental. Al llegar a la ciudad, quienes no cuentan con vehículo propio para realizar sus desplazamientos internos hacen uso del transporte público municipal o el informal, conocido como mototaxismo.

Las actividades informales, que han tenido éxito en varias ciudades del mundo y desde hace un tiempo vienen tomando fuerza en nuestro país, consisten en obtener ingresos a través de trabajos en los que no se tienen ningún tipo de contrato y se desarrollan en espacios públicos, por ejemplo, o desde la casa. Este tipo de trabajos generan perjuicios a las empresas que están debidamente constituidas, amparadas por la constitución y las leyes, puesto que las mismas, al estar legalmente constituidas generan compromisos tributarios y de impuestos que quienes ejercen la informalidad no. Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que, en un país con un alto

nivel de desempleo, la informalidad permite a muchas personas subsistir y mantener a sus familias.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente trabajo tiene un ámbito social y económico, a través del cual se mostrará la realidad que vive el municipio de Neiva respecto al índice de desempleo por habitante, según las estadísticas suministrada por el Departamento Nacional de Estadística (DANE); y el índice de informalidad, que representa una contribución económica significativa para el municipio.

En relación al transporte, como parte del eje central del trabajo, retrocediendo un poco en el tiempo cabe preguntarse: cuando existían más rutas de transporte público en el municipio de Neiva y una mayor cantidad de vehículos prestando este servicio, ¿cómo se realizaba? Pues en la actualidad pareciera que algunos conductores no están prestando un servicio, sino compitiendo por quien transporta la mayor cantidad de pasajeros en un determinado recorrido. En esa medida, ¿Es posible que la actividad del mototaxismo hubiera existido si el transporte fuera más humano y priorizara la prestación de un buen servicio más allá de la obtención de una mayor cantidad de dinero, con base en el número de pasajeros transportados en el día? Esto es algo que el sector transportador parece haber olvidado: que las personas que transportan diariamente son seres humanos que tienen problemas y que sufren cuando un conductor excede los límites de velocidad, no esquivando los huecos o, peor aún, maltrata a los usuarios del servicio por el simple hecho de ser quien lo presta.

Razones como las anteriores han generado un crecimiento en el transporte informal, esto es, el mototaxismo, prestado por personas que emplean una motocicleta y transportan a los usuarios con rapidez y cubriendo la ruta solicitada por los mismos. Así, el transporte informal constituye un aporte económico para el área urbana de la ciudad de Neiva.

El presente trabajo de investigación tomó en cuenta esta realidad, en aras de indagar en torno a una actividad, la del mototaxismo, que ha venido creciendo a raíz de la falta de oportunidades que tiene el municipio a nivel de empleabilidad. Ello, por medio de la revisión de diferentes artículos periodísticos e investigativos y la observación de la realidad que viven en la ciudad de Neiva las personas que ejercen el trabajo objeto de estudio.

Así, se realizaron encuestas a 350 personas de la población de mototaxistas de la ciudad, las cuales aportaron datos como el género, la edad, el nivel de estudio, los ingresos y gastos diarios, la preferencia de horario para el desarrollo de la actividad, la cantidad de horas laboradas, el nivel de impacto que tendrían con relación a la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público y la disposición de aceptar una posible oferta laboral a cambio de dejar el mototaxismo.

A modo de resultados y conclusión se establece que los procesos de modernidad del transporte deberían generarse a través del complemento entre el transporte público e informal, en este caso los mototaxistas, con el fin de ofrecer empleabilidad a las personas que ejercen esta labor. Asimismo, deberían implementarse mejoras en el transporte público en materia de seguridad, ofrecer un transporte más humano, evitar la competencia por los pasajeros en las calles, ampliar las rutas de acceso y demás necesidades de la población.

## 1. Planteamiento del problema

El fenómeno del transporte informal, conocido también como transporte no regulado o ilegal, se ha convertido en un tema conocido en el mundo y en América Latina. Este fenómeno se observa en países como Japón, Kenia, Nigeria, Tailandia, Italia, España, México, Perú, Cuba, Brasil y Bolivia, entre otros.

Para Cervero (2000) el transporte informal se percibe como aquel que ocupa un espacio donde las actividades y servicios urbanos esenciales, en ausencia de intervención del Estado y empresas formales, son realizados por las comunidades pobres y marginadas. Así mismo, Carmona (2020) afirma que “El transporte informal en América Latina ha experimentado una fuerte expansión en las últimas décadas como consecuencia de las políticas de privatización de los servicios de transporte, la flexibilización de las normas y la periurbanización” (p.173).

Los servicios de transporte informal, que operan sin autorización oficial, son difíciles de justificar desde una óptica de política pública. Aunque estos sistemas ofrecen ventajas como acceso a transporte bajo demanda para quienes dependen del transporte público, oportunidades laborales para trabajadores con poca cualificación y cobertura en zonas sin servicios de transporte formales, también conllevan desventajas, como el incremento de la congestión vehicular, la contaminación del aire y el ruido y los accidentes de tránsito (Cervero y Golub, 2007).

La falta de oportunidades ha llevado a que las personas ingresen al sector informal, especialmente al servicio de transporte informal, desde el 2000, cuando se registraron niveles históricos altos de desempleo en Colombia. De manera que el transporte informal está estrechamente vinculado al desempleo y, por tanto, se ve más pronunciado en regiones y municipios con altas tasa de desempleo.

El fenómeno del transporte informal del mototaxismo ganó terreno inicialmente en la región del caribe y poco a poco fue tomándose departamentos como Antioquia, Valle del Cauca, Santander, Atlántico, Cundinamarca, Meta y Huila.

Según el boletín técnico del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE) la medición del empleo informal en el trimestre móvil noviembre 2023- enero 2024 [...] reporta que, para el total nacional, la proporción de ocupados informales fue 55,7% lo que significó una disminución de 2,0 puntos porcentuales con relación al mismo trimestre del año anterior (57,7%). [...] para las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 41.2%, lo que representó una disminución de 0,8 puntos porcentuales respecto al trimestre móvil noviembre 2022 – enero 2023 (42,0%). Para el caso del total de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, la proporción de informalidad se ubicó en 42,7% lo que significó una disminución de 1,0 puntos porcentuales respecto al trimestre móvil noviembre 2022 - enero 2023 (43,7%). (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2024a, p.4)

Con relación a la informalidad según el sexo, a nivel nacional, en las cifras recogidas por el DANE se reporta que

[...] la proporción de hombres informales en el trimestre móvil noviembre 2023 - enero 2024 fue de 57,3%, lo que significó una disminución de 2,7 puntos porcentuales respecto al mismo trimestre del año anterior. En el caso de las mujeres el 53,4% eran ocupadas informales, respecto al trimestre móvil noviembre 2022 - enero 2023 (54,4%), lo que implicó una disminución de 0,9 p.p. (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2024a, p.5)

En lo que se refiere a la informalidad por ciudades, para el periodo de análisis, encontramos que

[...] de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, las que presentaron mayor proporción de informalidad fueron: Sincelejo (69,0%), Valledupar (64,0%) y Cúcuta A.M. (63,5%), mientras que las ciudades con menor proporción de informalidad fueron: Bogotá D.C. (32,3%), Manizales A.M. (33,8%) y Medellín A.M. (37,4%). (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2024a, p.6)

Al respecto, Neiva se ubicó dentro de las 23 ciudades a nivel nacional en el puesto cinco, con una proporción de informalidad de 52,09.

Para febrero de 2024 la tasa de desempleo a nivel nacional fue del 11,7%, en comparación con el 11,4% registrado en febrero de 2023. Con relación al ranking de ciudades según tasa de desocupación para el trimestre móvil diciembre 2023 - febrero 2024, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, presentaron mayores tasas de desocupación Quibdó (28,4%), Riohacha (19,8%) y Florencia (16,9%). Por otro lado, las ciudades con menor tasa de desocupación fueron Manizales A.M. (10,9%), Barranquilla A.M. (10,4%) y Medellín A.M. (9,9%). Neiva ocupó el puesto 12 con una tasa de desempleo del 12,5% (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2024).

Por otra parte, en la ciudad de Neiva el transporte público se encuentra en una profunda crisis a causa de varios factores que han venido sucediendo desde hace varios años, una de las cuales tiene que ver con la disputa de los ciudadanos que exigen el derecho a tener una libre movilidad, frente a un transporte público que, amparado en la normatividad, pretende que los ciudadanos se desplacen dentro de la ciudad de Neiva en una flota de transporte público con rutas que, en muchos casos, son bastante restringidas.

Así las cosas, los ciudadanos que no cuentan con transporte particular se ven afectados al utilizar el transporte público, pues los desplazamientos internos tardan un promedio de 45 minutos a 1 hora de un lugar a otro; mientras que las personas que tienen transporte particular realizan desplazamientos de un punto a otro en un promedio de 30 minutos.

Por lo anterior, se evidencia un aumento continuo y constante del parque automotor particular de la ciudad de Neiva, lo que ha generado que los ciudadanos acudan en menor proporción al transporte público, ocasionado una disminución considerable en las flotas que ofrecen el transporte público, a lo se suman factores como la inseguridad, la poca conectividad de un barrio a otro en un tiempo aceptable, todo lo cual conlleva a que los ciudadanos que no cuentan con los recursos para poder tener un vehículo particular acudan a otras alternativas de transporte como es el mototaxismo.

Lo cierto es que los ciudadanos acuden a otros prestadores de servicio de transporte informal, catalogado como ilegal, en la búsqueda de un desplazamiento rápido, que actualmente no es brindado por el transporte público en la ciudad de Neiva. Con base en ello, se plantea la pregunta que será parte de este trabajo investigativo, a saber: ¿Cuál es el impacto socioeconómico en el transporte informal por la implementación del SETP en el área metropolitana de la ciudad de Neiva?

## **2. Objetivos**

### **2.1 Objetivo General**

Analizar el impacto socioeconómico en los mototaxistas y la dinámica económica del sector por la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) en el área metropolitana de la ciudad de Neiva.

### **2.2 Objetivos Específicos**

- Identificar la población que se dedica a la actividad del mototaxismo que se verá afectada por la implementación de la propuesta del SEPT en la ciudad de Neiva
- Caracterizar a las personas que se dedican al mototaxismo que se encuentran en área metropolitana de Neiva que se ven afectados por la implementación del SETP.
- Presentar el informe sobre las afectaciones que tiene la propuesta de la implementación del SEPT en el transporte informal.

### 3. Justificación

Los principios del ser humano están ligados a vivir la vida adaptándose a las diferentes situaciones, así como subsistiendo con los recursos que obtiene producto de su trabajo. Así, poder proporcionar un sostén para sí mismo y su familia es una necesidad latente para cualquier persona, sin contar las demás funciones que cumple el trabajo y las ganancias del mismo en la cotidianidad social.

Hace tres décadas surgió el mototaxismo en la ciudad de Neiva y hasta el momento sólo una de las administraciones municipales, en los últimos treinta años, ha dado a conocer un proyecto de apoyo al grupo de personas que ejercen este oficio, en lo concerniente a la formación de empresas o la adquisición de modelos de trabajo distintos que les permitieran tener ingresos fijos, evitándoles tener que estar todo el día buscando clientes a través del mototaxismo.

Dicho proyecto, no obstante, fracasó debido al asesoramiento financiero por parte de la administración y la avaricia por parte de los fundadores, quienes, por generar ingresos, causaron que el proyecto fracasara en manos de los asesores de la secretaria de productividad y competitividad y el creador del modelo de negocio.

Ante la problemática, en el presente trabajo se plantean múltiples puntos de vista, como ciudadanos, estudiantes y seres humanos, sobre las necesidades que presenta este grupo de personas al tener que salir a buscar el sustento diario, sin una propuesta clara por parte de la administración municipal.

Una de las caras de la problemática se encuentra en el sector transportador, compuesto por las empresas dedicadas al transporte público urbano, que cumplen con determinada documentación para la operación de sus vehículos, en contraposición al grupo de personas que sólo cuentan con su herramienta de trabajo: una motocicleta, y la licencia para conducir.

Cabe resalta que la credibilidad que tenía en su tiempo el sector transportador ha ido disminuyendo como consecuencia de la conducta imprudente de los conductores al conducir. Aunado a ello, los tiempos de desplazamiento de un punto a otro han hecho que las motocicletas sean más eficientes en comparación con el transporte urbano, ya que no cumplen las rutas que cumple el transporte urbano, lo que resulta eficiente para los usuarios del transporte público, ya que los mototaxistas pueden llevar a los pasajeros directamente desde su lugar de origen hasta su destino final, sin tener que cumplir rutas establecidas.

Sin embargo, ante los hechos de inseguridad que se han adjudicado a las personas que prestan el transporte con sus motocicletas, y con el fin de implementar medidas y generar una percepción de seguridad, se han generado decretos municipales que establecen restricciones a la movilidad de los ciudadanos que se transportan en motocicleta en el microcentro de la ciudad. De manera que los guardas de tránsito empezaron a generar comparendos, sin una norma que respaldara estas acciones, creando una situación de persecución de las personas que ejercen el transporte informal del mototaxismo.

### **3.1 Alcance del Proceso de Investigación**

Con esta investigación se demostrará que SETP conllevaría a un aumento en la cantidad de vehículos circulando por la ciudad y, por consiguiente, a un deterioro de las vías, mientras no se realice el proceso de cambio de las tuberías de acueducto y alcantarillado; elementos en lo que, valga decir, no se ha querido invertir, pues pareciera que es más beneficioso para la administración tener vías que se deterioren con el tiempo que realizar arreglos perdurables en las mismas.

El problema de la Informalidad en la ciudad de Neiva, por otro lado, expresa que la tasa de desempleo en las ciudades capitales presente índices bajos, pero, a su vez, cabe decir que los

diferentes gubernamentales (nacional, departamental y municipal) poco o nada hablan de las tasas de empleo no formal, las cuales pueden generar un crecimiento exponencial en dichas cifras, al punto de llegar a ser superiores a las expuestas cuando el país se encontraba en pandemia producto del Covid-19.

Se evidenciará, asimismo, la lucha de miles de mototaxistas que tienen que salir a buscar el dinero y que anhelan ser apoyados, con oportunidades que les brinden la posibilidad de tener un empleo formal, con contrato y sueldo fijo, de manera que no se vean en la necesidad de seguir exponiéndose a la incertidumbre económica.

Como estudiantes, ciudadanos y habitantes del municipio de Neiva, resulta esencial poder mostrar a la ciudad y generar conciencia de la problemática expuesta y el impacto que genera para estas personas no poder generar ingresos fijos para llevar a sus familias, lo que conlleva a otros problemas de salud física y mental, y las posibles soluciones para esta situación.

### **3.2 Impacto General Esperado**

Se espera, con esta investigación, exponer una de las realidades que atraviesan la ciudad, así como lograr que la nueva administración del municipio contemple cuál sería la solución antes de empezar a atacar a las personas que ejercen la actividad informal del mototaxismo en la ciudad de Neiva.

Cabe mencionar que el SETP, dentro de su ejecución, no tiene contemplada esta problemática, por lo que es crucial que este sistema proporcione un camino para que las personas que trabajan en la informalidad puedan acceder a la formalidad.

Asimismo, se debe tener en cuenta la diversidad de habilidades y talentos de la población para generar nuevas oportunidades laborales y fomentar el emprendimiento según las

necesidades existentes en el contexto del municipio; apuesta necesaria para generar un equilibrio social en los territorios y la construcción de país desde la empleabilidad y creación de empresa.

#### 4. Estado del Arte

La motocicleta es un medio de transporte ampliamente utilizado en Colombia, tanto en áreas urbanas como rurales. Además de servir como vehículo personal para desplazamientos individuales, se ha convertido en un componente vital del sistema de transporte público en el país, en la modalidad conocida como mototaxismo; práctica, conocida a nivel nacional, que consiste en ofrecer servicios de transporte de pasajeros utilizando motocicletas (Gómez-Sánchez et al., 2021).

A continuación, se presentan una variedad de referencias que abordan diferentes aspectos relacionados con el transporte informal del mototaxismo. A medida que se avanza en el presente estudio las fuentes brindarán una base sólida para comprender los desafíos y las oportunidades que caracterizan al transporte informal en el Municipio de Neiva.

Para López (2015), en su artículo “Mototaxismo en Neiva, un negocio que mueve \$2.700 millones al mes”, “Las cuentas son claras y contundentes. La Secretaría de Movilidad de Neiva indica que son cerca de tres mil los vehículos que están dedicados al ilegal negocio del mototaxismo en la ciudad capital” (p.1). Al respecto, la Secretaría de Movilidad señala que en el año 2015 había un total de 40,000 motocicletas matriculadas, de las cuales un 7.5% estaban siendo utilizadas para el transporte informal (López, 2015). Asimismo,

Lo que se sabe es que, en promedio, cada uno gana 30.000 pesos al día que es equivalente a 15 carreras de dos mil pesos- es decir que las tres mil motos para esta labor de Neiva mueven cerca de 90 millones de pesos al día. Y si esta cifra se multiplica por los 30 días, da como resultado que la ilegal actividad mueve al mes, sólo en Neiva, la no despreciable suma de 2700 millones de pesos. (López, 2015, p.1)

Es relevante destacar que los recursos mencionados por el autor no constituyen ingresos netos, ya que los individuos incurren en diversos gastos relacionados con el mantenimiento de las motocicletas y el funcionamiento diario de sus actividades informales. Estos gastos abarcan desde el combustible necesario para llevar a cabo su labor hasta los costos de mantenimiento y reparación de las motocicletas. Además, es importante notar que el aumento en los ingresos generados por esta actividad ha impulsado un incremento progresivo en el consumo de combustible y repuestos para motocicletas, lo que a su vez ha dinamizado la economía local y el crecimiento de las ventas en los establecimientos de barrio.

Dicho lo anterior, cabe preguntarse, ¿por qué 3000 motocicletas transportan a parte de la población neivana dentro de la ciudad? La respuesta a esta pregunta se encuentra, en parte, en la mentalidad arraigada del sector del transporte público que, durante años, ha priorizado el lucro sobre el bienestar de los pasajeros. Si no existieran, por ejemplo, regulaciones como las que determinan la vida útil de un vehículo, es probable que los transportadores no se plantearan la necesidad de renovar su flota para garantizar un servicio óptimo a los ciudadanos.

La constante competencia entre los conductores de las empresas de transporte público, por otra parte, por captar el mayor número posible de pasajeros ha conllevado al descuido en la calidad del servicio.

Otro aspecto notable en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Neiva tiene que ver con la falta de conexión entre los distintos barrios y comunas. Situación que obliga a los ciudadanos, en la mayoría de los casos, a invertir en múltiples pasajes para llegar a su destino y/o regresar a su lugar de residencia.

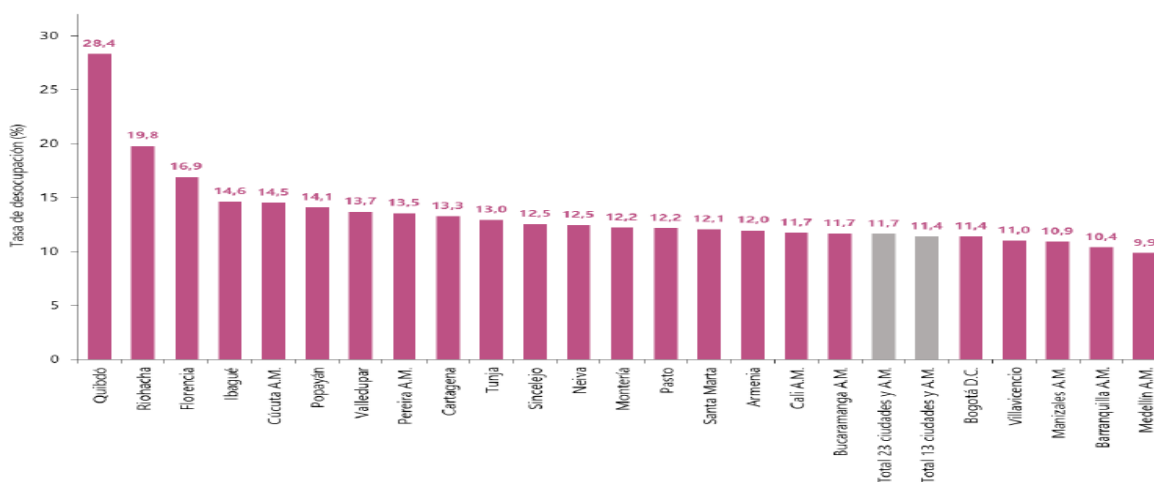
Así, el abandono en la calidad del servicio de transporte público deja al ciudadano sin otra opción que buscar alternativas que se ajusten a su presupuesto y a sus necesidades para transportarse dentro de la ciudad.

El mototaxismo ha experimentado un notable incremento en Neiva y otras regiones del país debido a las limitadas oportunidades de empleo en la ciudad. La capital del departamento del Huila, por ejemplo, se sitúa en la categoría media o baja en términos de índices de empleo, pobreza extrema y pobreza multidimensional.

De acuerdo con el boletín técnico DANE, del ranking de ciudades según tasa de desocupación para el trimestre móvil diciembre 2023 - febrero 2024, de las 23 ciudades y áreas metropolitanas, Neiva se encuentra en el puesto 12 con una tasa de desempleo del 12,5% (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2024a). Contexto que ha generado un marcado incremento en la falta de formalidad, aspecto más notorio en el ámbito del transporte no regulado, es decir, en los conductores de mototaxis de la ciudad.

### Figura 1

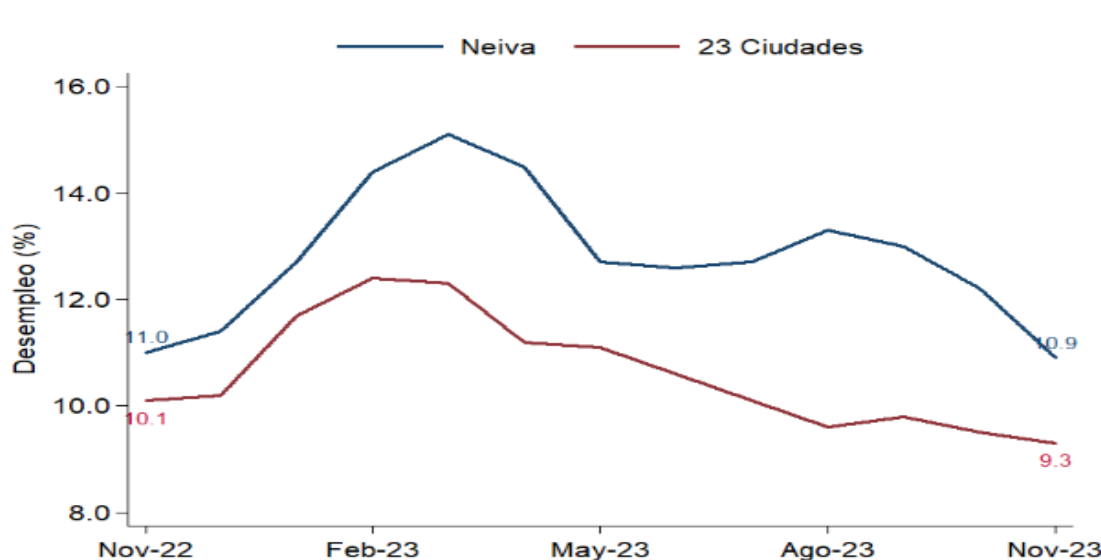
*Tasa de desocupación 23 ciudades y áreas metropolitanas, diciembre 2023 - febrero 2024*



*Nota.* Tomado de *Boletín técnico, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) febrero 2024*

(p.9), por DANE, 2023.

La figura 2 muestra que durante el trimestre móvil septiembre-noviembre de 2023, la tasa de desempleo de Neiva se ubicó por encima de la tasa de las 23 ciudades mencionadas en la figura 1.



**Figura 2**

*Comportamiento de la tasa de desempleo Neiva Trimestre móvil (sep-nov)*

*Nota.* Tomado de *Perfiles Económicos Departamentales. Departamento de Huila, Desempleo: Huila-Neiva*, por Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2024.

La actividad informal del mototaxismo a nivel nacional no podría legalizarse, con base en las siguientes razones:

El vehículo denominado motocicleta de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito y Transporte no se encuentra homologado para prestar el servicio público de pasajeros.

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.

Así mismo el decreto prevé una presunción de hecho cuando el conductor o propietario de una motocicleta circula con acompañante o parrillero dentro de las zonas y horarios objeto de prohibición, lo cual con lleva a aplicar la sanción prevista en la Ley 769 de 2002. La disposición nacional no hizo otra cosa que recordarles a las autoridades locales que el servicio público en motocicletas es ilegal y por lo tanto se debe erradicar, para lo cual les facilitó el medio de prueba para determinar el servicio no autorizado. (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Por otro lado, El Espectador (2007), en su artículo “El Mototaxismo a Punto de Estallar”, refiere que la aparición de este fenómeno se dio en un momento en que el país estaba sumido en una de las crisis económicas más agudas que haya vivido, situación que permitió que esta actividad no sólo surgiera como una alternativa de transporte sino como una actividad que sacaría del desempleo a miles de ciudadanos duramente golpeados por la crisis. El diario La Nación (2015), por su parte, en “La rebelión de los mototaxistas”, agrega que

Mototaxistas denunciaron que ya no se seguirán escondiendo como ‘ratas’ en Neiva por cuenta de los intensos operativos de los agentes de tránsito que hacen Cumplir el Decreto 080 de 2015, que genera una serie de restricciones para los conductores de estos vehículos. (Cuatro Mototaxistas se encadenaron frente a las instalaciones de la Catedral de Neiva para exigir sus derechos, párr.1)

[...] Inicialmente el Decreto 080, que empezó a regir desde el 1 de marzo a las 00:00 horas, solo permitía que las personas que fueran las propietarias de la moto podían llevar parrillero sin inconvenientes legales. Pero el Gobierno Municipal analizó más a fondo el tema y afirmó que lo modificará para no perjudicar a las familias que utilizan a diario

este medio de transporte. (El grupo Esmad de la Policía se enfrentó a mototaxistas que impidieron la inmovilización de sus vehículos, párr.1)

[...] La Secretaría de Movilidad informó que fueron inmovilizadas diez motocicletas, se presentaron tres incidentes con la Fuerza Pública y se necesitaron policías motorizados para recuperar la movilidad en el centro de Neiva. “Seguiremos las acciones de control porque el mototaxismo es una actividad que debemos enfrentar, no porque queramos, es una determinación nacional”. (Balance de los disturbios, párr.1)

El diario El Tiempo (2015) menciona, a su vez, en "El mototaxismo tiene en jaque al transporte legal en 9 ciudades", para el caso del municipio de Neiva, que:

En la capital del Huila se libra un pulso fuerte entre el alcalde y los mototaxistas. “Mi deber constitucional es proteger el transporte organizado. El mototaxismo es informal y no es posible permitirlo en nuestra ciudad”, dice el alcalde de Neiva, Pedro Hernán Suárez.

“El mototaxismo tiene en la quiebra a los propietarios de los microbuses, y si ese fenómeno no es controlado por las autoridades, en unos cuantos años terminará por acabar con el transporte de pasajeros de Neiva”, afirmó Armando Cuéllar, gerente de Coomotor, una de las empresas tradicionales de la capital del Huila. (Párrs.7-8)

Asimismo, se resalta que:

Las restricciones más recientes se generaron en Valledupar y Neiva, lo que ha causado protestas en ambas ciudades. [...] en Neiva, la Administración emitió un decreto que ordena, desde el primero de marzo, que únicamente el dueño o propietario de la motocicleta podrá llevar parrillero. Quien no sea dueño y lleve acompañante será

sancionado con una multa de 15 salarios mínimos diarios. (El Tiempo, Medidas drásticas en dos capitales, 2015, párrs.3-5)

Para 2016 La Nación informó, en el artículo titulado “Ministransporte estudiará problemática por mototaxismo en Neiva”, que:

Neiva será una de las nueve ciudades de Colombia en las que se realizará un estudio socioeconómico sobre el mototaxismo. Una firma de consultoría contratada por el Ministerio de Transporte se encargará de establecer las posibles soluciones a este medio de transporte informal, que ha llevado a la Alcaldía a establecer medidas que prohíben el parrillero y el tránsito en motocicleta por varios sectores de la ciudad. (La Nación, 2016, párr.1)

De esta manera, el director de Infraestructura y Transporte de la Consultoría, Pedro Puig-Pey, afirma, en el mismo artículo, que:

“Nuestro trabajo es macro, es el preámbulo para trabajos más detallados que puedan desarrollarse por cada una de las ciudades para tratar el problema. Lo que aportaremos será un conocimiento general que permita dar recomendaciones eficaces para que los municipios puedan seguir avanzando en soluciones” (La Nación, 2016, párr.5)

Finalmente, se resalta que:

En el estudio que durará seis meses, la Alcaldía de Neiva participará a través las secretarías de Movilidad, Desarrollo Social y Comunitario, Medio Ambiente, Desarrollo Económico, TIC y Turismo; la Dirección de Seguridad y Convivencia y el Sistema Estratégico de Transporte Público- SETP-.

“Vamos a trabajar desde varios frentes: desde la movilidad y de cómo el mototaxismo está afectando los sistemas integrados de transporte colectivo; también analizando la

problemática social y laboral de dichos trabajadores informales, identificando aquellos que lo realizan de manera eventual, la gente que vive de este negocio, hasta las personas que tienen muchas motos y las arriendan; y en el frente de seguridad”, expuso Puig-Pey. (Tics, 2016). (La Nación, 2016, párrs.7-8)

Sin duda, el mototaxismo amenaza preocupantemente la viabilidad y la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, al igual que la estabilidad del transporte público colectivo organizado. Al respecto, cabe mencionar que los sistemas de transporte masivo se identifican concretamente por tres factores: el derecho de vía, la tecnología y el tipo de servicio que se brinda (González, 2008).

En el año 2018, el artículo publicado por Fernando Polo, en La Nación, titulado “Ultimátum para control a mototaxi”, menciona lo siguiente:

La queja generalizada de los sistemas de transporte público masivo con respecto a la ilegalidad en la prestación del servicio de pasajeros hizo reaccionar al Ministerio de Transporte para que tome medidas que conlleven a controlar la piratería y el mototaxismo. A esta situación se suma la cantidad de accidentes que ocurren con mototaxi en donde los pasajeros llevan todas las de perder porque no hay quien responda. Los sistemas de transporte alegan que los mototaxistas y los carros particulares que movilizan pasajeros los tienen quebrados. Por ello el Ministerio de Transporte emitió una orden donde les recuerda a los secretarios de Tránsito que la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010 y por la Ley 1696 de 2013, que trata sobre las consecuencias que enfrentan estas personas, es de carácter prioritario que se aplique. *En Neiva en donde apenas se está construyendo la infraestructura para el Sistema Estratégico de Transporte Público, Setp, los conductores dicen que los mototaxi y*

*vehículos piratas los tienen quebrados* (Cursiva propia), por lo que las autoridades están en mora de empezar a aplicar políticas que verdaderamente con lleven a acabar con el transporte ilegal. (Polo, 2018, párrs. 1-3)

Para 2019, Cecilia González Villa, escribe para La Nación el artículo llamado

“Mototaxismo en Neiva sigue creciendo” en el que refiere que:

La aparente calma entre taxistas y mototaxistas en Neiva es tensa. Ambos lados se muestran los dientes casi que a diario y los primeros culpan a los otros de su situación.

Pero si en algo coinciden ambos grupos es en que las autoridades parecen observar sin querer tomar partido de una realidad latente que crece día con día. Bajo esos parámetros en las últimas horas, el gremio de taxistas de la ciudad había amenazado con un nuevo cese de actividades argumentando incumplimiento de acuerdos pasados.

Pero casi de inmediato, tras un tire y afloje con el alcalde Rodrigo Lara Sánchez, las cosas se echaron para atrás. Todo, en medio de una clara división entre los propios taxistas. Los que aseguran que el alcalde Lara Sánchez siempre les promete lo mismo sabiendo que su situación es preocupante, y los que decidieron salir a trabajar común y corriente.

Como si fuera poco, los mototaxistas acusan a las autoridades de perseguirlos ahora más que nunca, lo que aumenta la tensión pues según sostienen, ellos también necesitan trabajar. (González, 2019, párrs.1-6)

Finalmente, cabe destacar lo expuesto por Medina (2019), a través de su artículo denominado “Mototaxismo, una problemática sin “freno”:

En el caso del mototaxismo, del cual se ha dicho que es una práctica de transporte ilegal la problemática sigue en auge. En Neiva, ya existen por ejemplo varios sitios estratégicos donde se ubican los mototaxistas que prestan el servicio de transporte de manera ilegal

como son la Carrera 7 con Calle 8, el hospital, la terminal de transporte, Calle 8 con Carrera 2, Clínica Uros, Clínica Medilaser y el aeropuerto; lo anterior sin contar en ciertas comunas de Neiva como la 10, 6, 1 y 5 en donde también ya existen puntos fijos para prestar el servicio; lo paradójico es que en dichas localidades el transporte de servicio de colectivo fluye de manera normal.

“De nuestra parte continuamos con la restricción de circulación de motocicletas con parrillero en el microcentro de la ciudad en cumplimiento del Decreto 044 y la circulación de motocicletas después de las 11 de la noche” ha sostenido el secretario de Movilidad de Neiva.

Entre tanto para el director de seguridad y convivencia ciudadana, Hugo Alberto Llanos, la Administración Municipal ha trabajado fuertemente no solo para la ilegalidad con un balance de 40 mil comparendos realizados por parte de Policía a esta práctica ilegal, sino también, con la presencia de cuadrantes de Policía que garanticen la seguridad de los transportadores legales en sus rutas; a pesar de ello, los transportadores quieren más resultados.

Ante este panorama que no solo atañe a Neiva sino a otras ciudades de Colombia, desde el Congreso se estudia la forma de cómo lograr gradualmente su legalización.

De acuerdo con el Ministerio de Transporte esta actividad de transporte es ilegal y en los últimos años se han presentado algunos debates precisamente al interior de la corporación.

Según el ministerio, nunca se 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 - definición Código Nacional

de Tránsito), comúnmente denominado mototaxismo. La motocicleta es un tipo de vehículo que no tiene viabilidad para ser homologado para servicio público de transporte, al estimarse que no tiene los elementos necesarios que garanticen la suficiente seguridad requerida para este tipo de operación, en particular la seguridad de los usuarios, la cual constituye prioridad del Sistema y Sector Transporte, han manifestado.

En Neiva, aunque la propuesta se ha esbozado en algunas administraciones; como tal no ha prosperado precisamente por el no rotundo desde el Ministerio de Transporte, en cambio sí se ha optado por vincular a muchos mototaxistas en Programas de emprendimiento o en financiación de proyectos de pymes para que generen empleo y empresa y en otras vincularlos a empresas de transporte comoconductores. No obstante, muchas de ellas no han logrado despegar y en corto tiempo desaparecen.

El tema de formalización de este tipo de transporte en Colombia aún suena espinoso y al seguir en el limbo la formalización del mismo, se mantiene en la ilegalidad e incrementando dicho servicio en el país.

Algunos concejales en Neiva han advertido que si no se le pone un “freno” a dicha situación el Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP para Neiva, afrontará graves problemas financieros.

“Miremos lo que está sucediendo en otras ciudades de Colombia con estos sistemas que están quebrados y Neiva no va hacer la excepción porque acá parece no haberse dimensionado el problema y las cifras de mototaxistas aumentan cada día” advirtió el concejal Jesús Garzón Por ahora, el problema sigue y a la espera de soluciones concretas en Neiva porque para los transportadores su ruina es inminente y lo que no quieren es llegar a las vías de hecho. (pp.75-76)

Frente a la problemática, diversas personas que desempeñan la actividad argumentan que la falta de empleo y las deudas adquiridas han sido factores primordiales que los han llevado a incursionar en el mototaxismo (Sierra, 2007).

Las restricciones a la movilidad en las ciudades como Neiva, en donde hay deficiencia en el transporte público; las autoridades después de cierta hora no se encuentran en las calles, lo que las convierte en ciudades abandonadas a su suerte después de las 6:30 pm; y la falta de credibilidad en las autoridades, respecto a una pronta solución al tema de la informalidad y la empleabilidad, lleva a los ciudadanos a buscar un transporte que los conduzca a sus hogares a través de cualquier medio.

Resulta evidente la necesidad de que, en la ciudad, el ciudadano de a pie reciba más presencia del Estado y las administraciones municipales. Que haya un modelo de ciudad en el cual todos los ciudadanos tengan participación en la economía del municipio, a través de mecanismos garantes, dinámicos y que generen confianza en la sociedad.

## **5. Marco Referencial**

### **5.1 Marco Teórico**

El mototaxismo hace referencia a la práctica de utilizar motocicletas para ponerlas al servicio de la comunidad en lo que respecta al desplazamiento de pasajeros dentro del área urbana y rural de la ciudad de Neiva. Tiene gran similitud con el servicio de taxi, pero se presta en motocicletas. Dicha actividad se ha venido realizando y expandiendo a muchas ciudades del mundo, especialmente en aquellas donde el transporte tradicional es limitado.

Según González (2008), se ha presentado un incremento significativo de estos transportadores en los últimos tres años, “Sin embargo, este fenómeno ha repercutido en 26 de los 32 departamentos del país, lo cual lo convierte en una problemática nacional” (p.4).

Los mototaxis constituyen una opción de transporte público ágil, para trayectos cortos en áreas donde el tráfico es un problema,

La fuerza o condiciones inestables económicas de un territorio y la insatisfacción sociolaboral ha causados muchos factores de tipo personal, cultural, económico y legal, y la política fiscal es, por tanto, ineficaz. Hechos que conllevan a que este territorio presente alta tasa de desempleo y la población considere buscar un empleo subjetivo o informal que atienda sus necesidades. (Quintero-Bayona et al., 2021, p.218)

En una ciudad como Neiva, donde no hay una infraestructura amplia de transporte público y la percepción de seguridad es baja, en muchos discursos, discusiones mesas de concertación y diferentes acciones sociales se ha planteado que el mototaxismo tiene culpabilidad.

Así, pensar en una posible regulación sería una manera efectiva para tener conocimiento de las empresas, sus empleados, ubicación y las personas que ejercen dicha labor estarían agradecidas con la ciudad y harían parte de frentes de vigilancia para combatir los temas de seguridad

A pesar de lo anterior, el mototaxismo, a nivel nacional, no cuenta con una regulación adecuada, que limite el ejercicio de la actividad. Asimismo, en el transporte público no existe una formalidad laboral ni verificación de antecedentes por parte de las empresas de transporte, el requisito para ejercer la labor de conducir es que se cuente con licencia de conducción vigente, y se conozca la ciudad y los sitios por donde se debe transitar, en cumplimiento de las rutas establecidas.

Como medidas planteadas, y únicas que se pueden aplicar, está el cumplimiento de las normas para la libre circulación de las motocicletas, como tener la licencia de conducción al día,

contar con conocimiento de las normas de tránsito y tener los documentos de la motocicleta vigentes.

La historia y evolución de esta actividad se dio a finales de la década de los 90 y principios del 2000. Para entonces, el transporte público en Neiva contaba con buses que doblaban la edad de su vida útil, donde los conductores no respetaban la integridad de sus pasajeros y los ciudadanos debían tener cuidado de los recursos y gastos que se generaban a diario en el ámbito del transporte. Refiere Medrano (2023) que

En Colombia, el incremento de las motos se ha generado significativamente en ciudades donde se practica este tipo de transporte ilegal, según el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el año 2018 existían matriculados 8.313.954 motocicletas, alcanzando en el año 2020 un total de 9.419.374 motocicletas (RUNT, 2021); es decir, en medio de la pandemia que atravesaba el país se presentó un incremento de más de un millón en comparación al periodo del 2018. (p.20)

Con el aumento de la necesidad de un transporte ágil, que generara desplazamientos en una menor cantidad de tiempo, y, por tanto, el crecimiento del mototaxismo, se generaron aspectos relacionados con la seguridad dentro del municipio, llevándose a cabo medidas de regularización y control del ejercicio de esta labor informal, en búsqueda de implementar normas para los conductores en motocicleta.

La existencia de conflictos del sector informal (motocicletas) con el sector formal, (taxis y colectivos), por la disminución de los ingresos, se ha acrecentado, pero es un hecho la falencia o necesidad de la sociedad de un transporte que disminuya los tiempos de desplazamiento, frente a uno que cumple una serie de desplazamientos que requieren una mayor cantidad de tiempo y poca conexión entre muchos puntos de la ciudad.

## 5.2 Marco Conceptual

A continuación, se detallan los conceptos que son relevantes en la investigación:

- **El empleo**

Así se denomina al trabajo cuyas condiciones no están regidas por la ley. Escenario que deja en situación de desprotección al trabajador. Por esta razón, muchos habitantes de la ciudad de Neiva se ven obligados a dedicarse al mototaxismo como única opción para obtener un sustento y mantener a sus familias, a pesar de que esta actividad no es legal.

- **Generación de Riqueza**

Es definida en este contexto como el dinero que la empresa aporta a la economía de la región. En este ítem se consideran todas las maneras que tiene la empresa, directa e indirectamente, para transferir dinero a la región. Por ejemplo, los impuestos, la adquisición de insumos, el dinero que los trabajadores y jubilados gastan en la región y la adquisición de bienes y servicios por parte de los contratistas (Rivera y Molina, 2006).

- **Impacto Ambiental**

También conocido como impacto antrópico o antropogénico, es la alteración o modificación que causa una acción humana sobre el medio ambiente. Un impacto ambiental se diferencia de un simple efecto en el medio ambiente de acuerdo a si la acción efectuada (por ejemplo, un proyecto) es capaz de cambiar la calidad ambiental y, así, denominarse impacto ambiental (Wales, 2003).

Considerando la definición, para el presente caso, este impacto se relaciona con el aumento de la contaminación provocada por el parque automotor en la ciudad de Neiva, que ha ido en aumento a lo largo de los años. La mayor emisión de gases ha contribuido al efecto invernadero lo que, a su vez, ha generado un aumento en el cambio climático en la ciudad.

- **Impacto Socioeconómico**

Corresponde a la alteración en las condiciones de vida de las unidades sociales que detentan derechos reales y residen o desarrollan sus actividades productivas en un inmueble, por causa de la ejecución del proyecto.

El mototaxismo tiene un impacto significativo en la economía del Municipio de Neiva, pues representa una fuente de ingresos para aquellas personas desempleadas y sin oportunidades laborales, dado que Neiva no es una ciudad industrializada, sino comercial y turística. Además, ciudad cumple la función de ser un punto de conexión con varios municipios de la región.

- **Mototaxismo**

Medio de transporte público, homologado en varios países, donde su implementación es una realidad y se desarrolla en armonía con otros medios de transporte (González, 2008).

El mototaxismo se refiere al servicio de transporte público irregular, realizado por personas a través de un medio de transporte denominado motocicleta, es un medio de transporte ágil utilizado en diferentes partes del mundo, con gran afluencia y reconocimiento en el territorio colombiano.

- **SEPT**

El Sistema Estratégico de Transporte Público (SEPT) es un transporte público diseñado para que la población cuente con un medio adecuado para la movilidad urbana.

- **Seguridad Vial**

Conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no (Congreso de la República de Colombia, 2013).

Son las medidas de seguridad y acciones que se tienen para mitigar los accidentes de tránsito. Uno de los principales desafíos del mototaxismo, como actor en la vía, es la seguridad vial, por la falta de educación vial y el desconocimiento de las normas de tránsito.

- **Uso Masivo**

Conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica (Congreso de la República de Colombia, 2002).

Para el presente trabajo hace referencia al uso de la motocicleta en las áreas urbanas y rurales donde el transporte público es deficiente para la sociedad y la cobertura del desplazamiento entre las diferentes partes del área urbana.

- **Transporte formal**

Servicio de traslado de personas o bienes que cumple con las siguientes características:

**Marco legal:** opera bajo la normativa y leyes vigentes del país o región donde se presta el servicio. Esto implica contar con las licencias, permisos y seguros necesarios para su actividad.

**Seguridad:** los vehículos y conductores del transporte formal deben cumplir con estándares de seguridad específicos, como revisiones mecánicas periódicas, pólizas de seguro contra accidentes

y capacitación para los conductores. **Formalización:** las empresas o personas que ofrecen transporte formal deben estar registradas ante las autoridades competentes y pagar los impuestos correspondientes.

**Rutas y tarifas:** el transporte formal opera en rutas preestablecidas y con tarifas fijas o reguladas por las autoridades. Los usuarios conocen de antemano el recorrido y el costo del viaje.

- **Transporte Informal**

Servicio de traslado de personas o bienes que se presta sin cumplir con todas las normas y regulaciones legales vigentes en el país o región donde se opera. Características del transporte informal: **Falta de marco legal:** opera al margen de la ley, sin contar con las licencias, permisos o seguros necesarios. **Seguridad:** los vehículos y conductores del transporte informal no siempre cumplen con estándares de seguridad, lo que puede poner en riesgo a los usuarios.

**Informalidad:** las empresas o personas que ofrecen transporte informal no están registradas ante las autoridades competentes y no pagan los impuestos correspondientes. **Rutas y tarifas:** el transporte informal opera en rutas flexibles y con tarifas que no están reguladas por las autoridades, lo que puede generar abusos.

### 5.3 Marco Legal

El mototaxismo es un fenómeno que está generando afectaciones a nivel municipal y nacional, abarcando las principales ciudades, al punto de que ciudades como Neiva manejan un promedio de 4500 mototaxistas, con un costo promedio que oscila entre los \$2000 y los \$8000, siendo usado principalmente por personas con escasos recursos (Solano, 2014).

Las medidas que se han adoptado para el tránsito y la racionalización en el uso de vehículos tipo motocicletas, y similares, encuentran sustento en las diferentes instrucciones emanadas por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, sobre la obligación de las autoridades municipales para hacer frente al transporte informal así:

El Ministerio de Transporte realizó las siguientes precisiones jurídicas, mediante oficio No. MT.1350-2-41666, con relación al tema de la mototaxismo:

- 1.- Las disposiciones legales en Colombia nunca han permitido la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en vehículos particulares, siempre se ha exigido que el transporte público, se preste únicamente por empresas legalmente habilitadas.

2.- El vehículo denominado motocicleta de acuerdo con el Código Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, no se encuentra homologado para prestar el servicio público de pasajeros, por razones de seguridad y comodidad no es apto para este servicio.

El Gobierno Nacional con el ánimo de ayudar a las autoridades locales para erradicar la informalidad en la prestación del servicio público con este tipo de vehículo, expidió el Decreto 2961 de 2006, el cual 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. (Ministerio de Transporte, 2007, pp.2-3)

Así mismo, el decreto prevé una presunción de hecho cuando el conductor circula con acompañante o parrillero dentro de las zonas y horarios objeto de prohibición, lo cual conlleva a aplicar la sanción prevista en la Ley 769 de 2002, mediante circular externa No. 000009, de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte terrestre Automotor, dirigida a Alcaldes Municipales, distritales, Metropolitanos y Directores de Organismos de Tránsito.

1. Establecer restricción a la circulación tanto en el horario como en las zonas de la ciudad en donde resulte notoria la utilización de este tipo de vehículos o equipos para el transporte público ilegal de pasajeros.
2. Ejercer un efectivo control a la circulación, de las motocicletas y moto triciclos, con placas de las características y diseño establecidos por el Ministerio de Transporte para este tipo de vehículos, ubicada en la parte trasera, de manera que permita su correcta y plena identificación.
3. Aplicar las sanciones a cargo del propietario y el conductor de los vehículos que sean sorprendidos prestando este servicio público ilegal; y por consiguiente la respectiva

inmovilización y traslado del respectivo vehículo a los parqueaderos designados por los organismos de tránsito respectivos.

[...] El desacato de las disposiciones relacionadas, así como de las recomendaciones aquí estipuladas por parte de las autoridades competentes, como de los organismos de tránsito objeto de vigilancia por parte de esta delegada, dará lugar a la apertura de investigación y posterior imposición de sanciones establecidas en las normas vigentes aplicables a esta materia. (Superintendencia de Transporte, 2007)

La Dirección de Tránsito y Transporte del Ministerio de transporte, mediante Memorando No. 20134000074321, exhortó a las autoridades locales, a ser más efectivos con las medidas que se adopten desde lo local “[...] para el control del transporte informal y su revisión y adaptación de cara a las facultades con que cuentan para la prevención y control de las actividades irregulares u operaciones de transporte no autorizadas” (Ministerio de Transporte, 2013).

El Ministerio de Transporte mediante radicado MT No. 20164100264971, dirigido a los Alcaldes, las Autoridades de Tránsito y Transporte locales, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Empresas de Transporte, reitera cada una de las circulares expedidas para el control del transporte informal, resaltando que:

De esta manera, cuando a pesar de los ejercicios de planeación y diseño de sistemas de transporte y el estudio de necesidades para la autorización de diversas alternativas de movilidad de los usuarios a través de las diferentes modalidades de transporte, se permite, tolera, cohonesta o se mira con indiferencia la afectación que provoca la informalidad, no se hace otra cosa que atenta contra la justa y equilibrada distribución en condiciones de igualdad de las oportunidades de prosperidad y se atenta de manera directa contra los procesos de desarrollo económico e integración social, dificultando el goce de

las garantías constitucionales, que como vimos en la sentencia T595 de 2002, dependen en gran medida del éxito de los transportes formales. (Ministerio de Transporte, 2016)

El Ministerio de Transporte, mediante Circular con radicado No. 20184000506791, dirigido a los conductores de vehículos particulares que prestan servicio público de transporte - Autoridades de Tránsito, reiteró las sanciones por prestación del servicio de transporte no autorizado con vehículos particulares, de conformidad con lo establecido en el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010 (Ministerio de Transporte, 2018).

Así, entonces, los gobiernos municipales tienen la competencia para expedir aquellos cuerpos normativos que regulen la restricción para la libre circulación de motociclistas en cada ciudad; de modo que, para la ciudad de Neiva, se han emitido los siguientes decretos en aras de contrarrestar el aumento acelerado de la actividad informal denominada moto- taxismo, ubicados cronológicamente en la siguiente línea de tiempo:

### **Tabla 1**

#### *Línea Cronológica de las Disposiciones Normativas Nacionales y locales*

Norma	Descripción
2002 ley 768	Aparición de legislación para el control de transporte público informal
2006 decreto 2961	Faculta a los municipios para la restricción de parrillero por el mototaxismo
2008 decreto 4116	Modifica el decreto 2961 Neiva
2001 decreto 010	Instauración de medidas específicas

2013 decreto164	Modificaciones y prorrogas
2014 decreto 102	Modificaciones y prorrogas
2015 decreto 081	Modificaciones y prorrogas
2016 decreto 0094	Modificaciones y prorrogas
2019 decreto 0094	Modificaciones y prorrogas
2020 decreto 0093	A partir de este año se establece anualmente la derogación o modificación de los decretos emitidos
2024 decreto 0183	Por medio del cual se adoptan medidas para garantizar la seguridad y una movilidad segura en el municipio de Neiva.

---

Nota: Línea Cronológica de las Disposiciones Normativas respecto a la restricción del mototaxismo

De conformidad con lo estipulado en el artículo 1° del Decreto Nacional 2961 del 4 de septiembre de 2006, modificado por el Decreto Nacional 4116 del 28 de octubre de 2008, se expresa que la medida se tomará “por períodos inferiores o iguales a un año”, pero no expresa que se deben prorrogar, razón por la cual se expide un nuevo acto administrativo, donde se verifica que, a pesar de los controles operativos realizados, se continúa desarrollando la modalidad ilegal de servicio público de transporte de pasajeros en motocicletas (Presidencia de la República de Colombia, 2008).

Finalmente, en el año 2019 el Decreto Municipal 0044 "Por medio del cual se adoptan medidas para el tránsito y la racionalización en el uso de vehículos tipo motocicletas y similares, tendientes a mejorar su utilización segura y legal en el Municipio de Neiva" (Alcaldía de Neiva,

2019), consagró en su artículo tercero la restricción de parrillero o acompañante en motocicleta y en el artículo noveno la siguiente:

Servicio No autorizado: Todo conductor de motocicleta, motociclo, moto triciclos, motocarro, cuatrimotor y similares que preste un servicio diferente a aquel para el cual tiene autorizada la licencia de tránsito, será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, además el vehículo será inmovilizado por primera vez por el termino de cinco (5) días, por segunda vez veinte (20) días y por tercera vez cuarenta (40) días, de conformidad con lo establecido en el Literal D12 del Art. 131 de la Ley 769 de 2002 modificada por el Art. 21 de la Ley 1383 de 2010, o aquella norma que la modifique o sustituya; lo anterior, sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 26 de la Ley 769 de 2002 modificado por el Art. 7° de la Ley 1383 de 2010, que dispone la suspensión o cancelación de la Licencia de conducción, según corresponda, lo cual implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o cancelación. (Alcaldía de Neiva, 2019)

El Decreto 0093, por otra parte, reglamentó, en su artículo 3, que, para la circulación en los vehículos tipo motocicleta, el vehículo debe ser manejado solamente por el propietario, buscando disminuir el mototaxismo que se ejerce a través del alquiler de las motocicletas (Alcaldía de Neiva, 2016).

Finalmente, el Decreto 0183, prohíbe el parrillero de sexo masculino en el micro centro de la ciudad, comprendido desde la carrera 7 hasta la carrera 2 y desde la calle 11 hasta la calle 5, con el fin de disminuir la circulación en el microcentro de la ciudad y, con ello, el índice de robos que se presentan en este sector (Alcaldía de Neiva, 2024).

Por lo anterior, se considera que mientras persista la prestación de este tipo de transporte informal, el municipio de Neiva debe continuar expidiendo los respectivos actos administrativos a que haya lugar, con el propósito de adoptar las medidas restrictivas de que trata el Decreto nacional 2961 del 4 de septiembre de 2006, modificado por el Decreto nacional 4116 del 28 de octubre de 2008, a saber: restringir la circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales, de acuerdo con la necesidad (Presidencia de la República de Colombia, 2008).

#### **5.4 Marco Contextual**

La ciudad de Neiva, capital del departamento del Huila, está ubicada entre la cordillera central y oriental, entre las bocas de los ríos Las Ceibas y El Loro, y sobre el margen oriental del río Magdalena. Cuenta con una superficie total de 1.533 kms<sup>2</sup> y una temperatura promedio de 28°C. Aunque es considerada una ciudad, Neiva no sólo comprende el área urbana, sino un extenso territorio que va desde los centros poblados con los que limita al norte: Aipe y Tello; al sur: Rivera, Palermo y Santa María; al este: departamento del Meta; y al oeste: departamento del Tolima.

Posee una población aproximada de 373.129 habitantes, correspondiente a cerca de la tercera parte de la población del departamento. Dicha población, desagregada por sexo, está conformada por 179.083 hombres y 194.046 mujeres, de los cuales 348.346 residen en la zona urbana, lo que representa un 93.36%; y 24.783 residen en la zona rural, lo que representa un 6.64%. La población se encuentra distribuida en 10 comunas conformadas por 117 barrios y 377 sectores en la zona urbana; y 8 corregimientos, con 61 veredas y 21 sectores en la zona rural.

#### **Figura 3**

*Mapa Limites de Neiva - Huila*



*Nota.* Mapa del área metropolitana de Neiva. Tomado de *Archivo:Mapa del área metropolitana de Neiva.svg*, por Milenioscuro, 2014. Wikipedia.org.

La actividad económica de la ciudad de Neiva se conforma así: 64.9% en la actividad agrícola (cultivos de café, algodón, arroz riego, fríjol, maíz, sorgo, cacao, caña panelera, plátano, yuca, iraca y tabaco); 8.7% en el sector pecuario; 7.2% en el sector piscícola; y 11% se dedica al sector industrial. El comercio se ha convertido en el eje de la economía del municipio.

## **6. Diseño Metodológico**

En el presente diseño metodológico se establecen los pasos y actividades que fueron necesarios para reunir la información y llevar a cabo el proceso investigativo que diera alcance a los objetivos propuestos.

El tipo de investigación estuvo conformada por un estudio de tipo mixto, en razón a los datos a recopilar y analizar, por medio de fuentes documentales y datos medibles y cuantificables. La información cualitativa tuvo como referencia los múltiples hechos registrados en torno a la realidad de los aspectos objeto de análisis en la ciudad de Neiva durante el proceso investigativo.

Dentro del proceso investigativo, la metodología se centró en conocer la realidad de la ejecución del SETP para el área metropolitana de Neiva y su incidencia en el transporte informal.

El enfoque fue de tipo descriptivo y permitió conocer las propiedades y características de la situación actual del SETP y comprender la situación socioeconómica de los mototaxistas a través del estudio de datos estadísticos o numéricos.

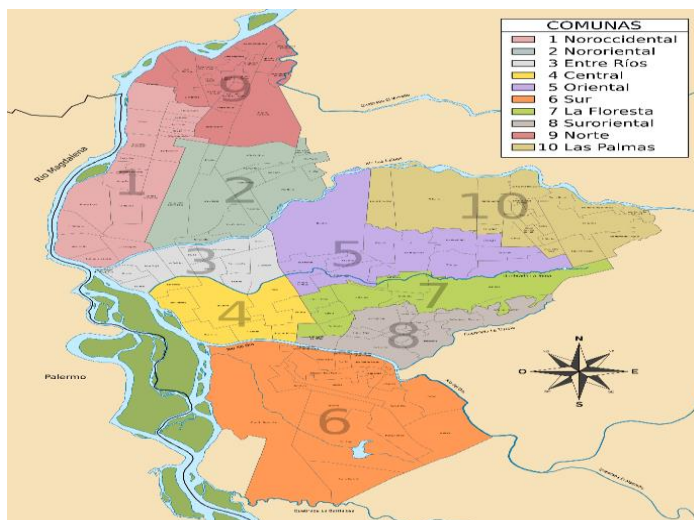
Las técnicas utilizadas para la recolección de la información fueron la encuesta y como instrumento se empleó el cuestionario, los cuales permitieron dar alcance a las variables cualitativas y cuantitativas inmersas en la presente investigación. El instrumento se creó a través de Google Forms, que permitió crear formularios para encuestas, almacenando los resultados para su posterior análisis e interpretación.

### **6.1 Delimitación de la Investigación**

La investigación se desarrolló en el área metropolitana de la ciudad de Neiva, compuesta por las 10 comunas que se encuentran en el área urbana, con puntos estratégicos en los cuales las personas ejercen el mototaxismo.

## Figura 4

### Mapa Comunas Neiva-Huila



*Nota.* Archivo Neiva Comunas Barrios. Tomado de Archivo: *Neiva-Comunas-Barrios.svg*, por SajoR, 2012. Wikipedia.org.

- La comuna 1 comprende el área noroccidental y tiene como puntos visibles el área metropolitana de la ciudad de Neiva. En este sector se encuentran la Universidad Surcolombiana; colegios como el INEM Julián Motta Salas, el Colegio Departamental Femenino y la Institución Educativa Promoción Social; y el Centro Comercial Único. La comuna termina en el barrio La Vorágine, al norte de la ciudad.
- La comuna 2 también comprende un tramo de la parte Nororiental de la ciudad y tiene como puntos visibles el aeropuerto Benito Salas y los centros comerciales San Pedro Plaza y San Juan Plaza. El desarrollo de la construcción en esta zona de conjuntos cerrados, ciudadelas y supermercados, ha generado que un gran número de personas lo visiten a diario.
- La comuna 3 comprende la parte conocida como la parte central de la ciudad de Neiva y tiene como puntos visibles la sede principal del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar; el Parque de los Niños; el Centro de Convenciones José Eustacio Rivera; el

Supermercado Olímpica sede principal; la zona de clínicas como la Uros y la Clínica de Fracturas y Ortopedia; el Colegio Nacional Santa Librada; y el Comando de Policía del Departamento Huila.

- La comuna 4 comprende la parte conocida como el centro de la ciudad de Neiva, con puntos visibles como el parque de las palomas, las entidades financieras, almacenes de ropa, ferreterías, supermercados, el Centro Comercial los Comuneros, el Hospital Universitario Hernando Moncaleano Perdomo, el Colegio Ángel María Paredes, el Estadio Guillermo Plazas Alcid, el Colegio Salesiano y la Iglesia San José.
- La comuna 5 comprende el inicio de la parte oriental de la ciudad, con puntos visibles como el Centro de Alto Rendimiento del Inder Huila; la Institución Educativa Eliseo Cabrera; la Institución Educativa José Eustacio Rivera Ciudad Jardín; el Supermercado Popular; la zona de bares y discotecas en el barrio El Jardín y Guadales; el Supermercado Ara; la Universidad Antonio Nariño; y conjuntos Residenciales como Altos de Tivoli, Alto llano, Villa café, entre otros.
- La comuna 6 comprende el Sur de la ciudad, con puntos visibles como el Terminal de Transportes; estaciones de servicio; los conjuntos residenciales como Andalucía etapa I a la IV, Arrayanes, Ceiba Real; sedes de supermercados como El Popular y Olímpica; Sede de la clínica de la Policía Nacional; Hospital de Canaima; Sede Principal de la Fiscalía General de la Nación; y zonas críticas de difícil intervención que generan incertidumbre en la seguridad de la ciudad como son los barrios Bogotá, Buenos aires, Sinaí, José Antonio Galán, Las Lajas, Loma linda, Pozo Azul, entre otros.
- La comuna 7 comprende el sector centro oriental de la ciudad, con puntos visibles en los que se encuentra el desarrollo comercial que tiene la calle 8, entre carreras de la 16 a la

35, donde existe una gran variedad de restaurantes, droguerías, supermercados. Esta comuna se distingue por tener una gran cantidad de conjuntos cerrados. Asimismo, tiene puntos críticos de difícil intervención que generan incertidumbre en la seguridad de la ciudad, como los barrios Obrero, Ventilador, La Isla, Gaitán y San Martín, ya que son considerados barrios vulnerables y de difícil acceso para las autoridades.

- La comuna 8 comprende el área suroriental de la ciudad, con puntos visibles que reflejan el grado de inseguridad y vulnerabilidad de sus habitantes. Es una comuna que cuenta con barrios críticos que dan la percepción de inseguridad en la ciudad y se consideran como zonas a intervenir por parte de las autoridades. Y aun cuando en esta zona se encuentra la sede de la policía de carabineros, diversas células delincuenciales se disputan los territorios para dominar los espacios en su actuar delictivo. Existen muchas personas que quieren salir adelante, pero falta acompañamiento en el territorio por parte de las diferentes entidades para erradicar la delincuencia de la comuna.

- La comuna 9, por su parte, ha venido saliendo de la estigmatización como comuna peligrosa; ello, a través del desarrollo en urbanizaciones, bodegas de comercio en el área de ferreterías, en el comercio en la avenida principal. A pesar de ello, también tiene zonas identificadas por la comunidad como de difícil acceso, conocidas y disputadas por delincuentes. Así, zonas como Villa Marcela, Santa Rosa, Darío Echandía, Villa Magdalena, José María Carbonell, los asentamientos Villa Marínela, Villa Colombia, Villa Nazareth y Villa Colombia requieren una intervención por parte de las entidades municipales con el fin de atacar de frente a la delincuencia en el territorio.

- La comuna 10, finalmente, es una comuna que durante años ha sido estigmatizada por los índices de inseguridad que ha presentado en décadas atrás. Es una comuna que ha

tenido gran desarrollo urbanístico, cuenta con hospital propio, con un proyecto de construcción de una sede de Bomberos. Pero aún tiene zonas vulnerables o de difícil acceso que son foco de delincuencia, a saber: los barrios Palmas II, Palmas III, Oro Negro, Enrique Olaya Herrera, Oasis del Oriente, San Bernardo, Camelias, barrios que requieren una intervención del Estado y sus entidades, con el fin de poder ofrecer oportunidades a los habitantes de estos sectores.

## **6.2 Fuentes para la recolección de datos**

Los datos representan los hechos, documentos, cifras, etc, recopilados en la investigación, de diferentes fuentes que proporcionaron a los investigadores la información amplia y suficiente con el fin de dar respuesta a la problemática investigada. Así, como fuentes para la recolección de datos están:

- Fuentes Primarias: el método de recolección de datos primarios corresponde a la información recolectada directamente por el investigador. Esta puede ser oral o escrita y son datos de origen, recopilados a través de relatos o escritos que aportan los actores vinculados en la investigación. Se tomó como técnica primaria a los mototaxistas vinculados a la asociación.
- Fuentes Secundarias: corresponden a toda la información indirecta que ya existe y ha sido expresada por autores con diferentes puntos de vista. Para el trabajo de investigación se recurrió a investigaciones realizadas por autores sobre la misma problemática, la normatividad que regula el sector del transporte, las estadísticas de desempleo del DANE, entre otras.

### 6.3 Población

Para determinar la población se realizaron acercamientos con la Asociación de Moto Trabajadores de Colombia- Sede Neiva, así:

El primer acercamiento con el sector se dio el día 08 de septiembre de 2023, cuando se tomó contacto telefónicamente con el representante de la asociación y se le comentó sobre la temática de la investigación que se quería adelantar sobre el potencial impacto socioeconómico en la ciudad de Neiva por la implementación del SETP, además de conocer las realidades que vive el sector.

El representante legal de la asociación se interesó por el proyecto e invitó a los investigadores para que expusieran su temática en la reunión del día 26 de octubre de 2023. Los investigadores asistieron el día 26 de octubre de 2023 y expusieron, en la reunión semanal que realiza la asociación de manera abierta, la intención de realizar este proceso de investigación que permitiría poner en contexto a la ciudad de Neiva, la problemática del mototaxismo y el alcance que tendría el proceso investigativo.

Dentro del acercamiento se expresaron las diferentes necesidades que tienen los mototaxistas y, de cara a la elección de los diferentes cargos públicos que mediante voto popular serían elegidos y las propuestas de gobierno que cada uno de los candidatos, se expresó las preocupaciones generadas por la elección de uno u otro candidato. Se confirmó a los estudiantes el apoyo en el desarrollo del proyecto y la aceptación de contar con la asociación para la información sea requerida en el proceso, dejando en claridad que los datos personales se debían trabajar bajo reserva y sin exponer al público.

Se estableció una segunda reunión para el día 02 de noviembre de 2023, en la cual se dieron a conocer las preguntas objeto para el proceso investigativo en curso, con el fin de que se

conocieran antes de responder el cuestionario y, a su vez, escuchar la opinión sobre el tema. En dicho encuentro se manifestó el deseo de que los datos personales no fueran expuestos dentro de la encuesta.

En el segundo acercamiento, realizado con el sector de los mototaxistas, el día 02 de noviembre de 2023, se dio cumplimiento a lo establecido en la anterior reunión y se concedió un espacio a los investigadores, en el que preguntaron al representante de la asociación cuántos eran los mototaxistas vinculados a la misma, con el fin de conocer el total de la población; el representante respondió que eran 4.000 mototaxistas activos. Posteriormente los investigadores pusieron en consideración de los asistentes el instrumento que se aplicaría, el cual fue aprobado por los asistentes (ver anexos).

#### 6.4 Muestra

Para determinar la muestra se tuvo en cuenta la población del sector de mototaxistas activos que desarrollan este transporte informal en la zona metropolitana de Neiva, en las 10 comunas mencionadas anteriormente. La población finita total de mototaxistas fue de 4.000.

Para determinar el tamaño de la muestra se utilizó un nivel de confianza del 95%, el cual equivale a un  $Z = 1.96$ , se adoptó un margen de error del 5% y se emplearon  $p=50%$  y  $q=50%$ . Se empleó la siguiente fórmula:

*Fórmula del sistema aleatorio simple*

$$n = \frac{NZ^2\alpha/2 pq}{Nd^2 + Z^2\alpha/2 pq}$$

Donde:

- \* **n**= tamaño de la muestra (número de encuestas a realizar)
- \* **N**= tamaño de la población
- \* **Z $\alpha/2$**  = 1.96

- \* **p** = probabilidad de éxito.
- \* **q** = probabilidad de fracaso.
- \* **d** = precisión expresada en porcentaje.

Datos

$$N=4.000 \quad d=5\% = 0.05 \quad \alpha= 5\%$$

$$p=0.5 \quad q=0.5 \quad Z_{\alpha/2}=1.96$$

$$n = \frac{NZ^2\alpha/2 pq}{Nd^2 + Z^2\alpha/2 pq}$$

$$n = \frac{4000(1.96)^2(0.5)(0.5)}{4000(0.05)^2 + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{4000(3.8416)(0.25)}{4000(0.0025) + (3.8416)(0.25)}$$

$$n = \frac{3.841.6}{10 + 0.9604}$$

$$n = \frac{3.841.6}{10.9604} = 350.498157 = 350$$

El total de encuestas a aplicar a la población de mototaxistas en el área metropolitana de Neiva fue de 350.

## 7. Resultados de la Investigación

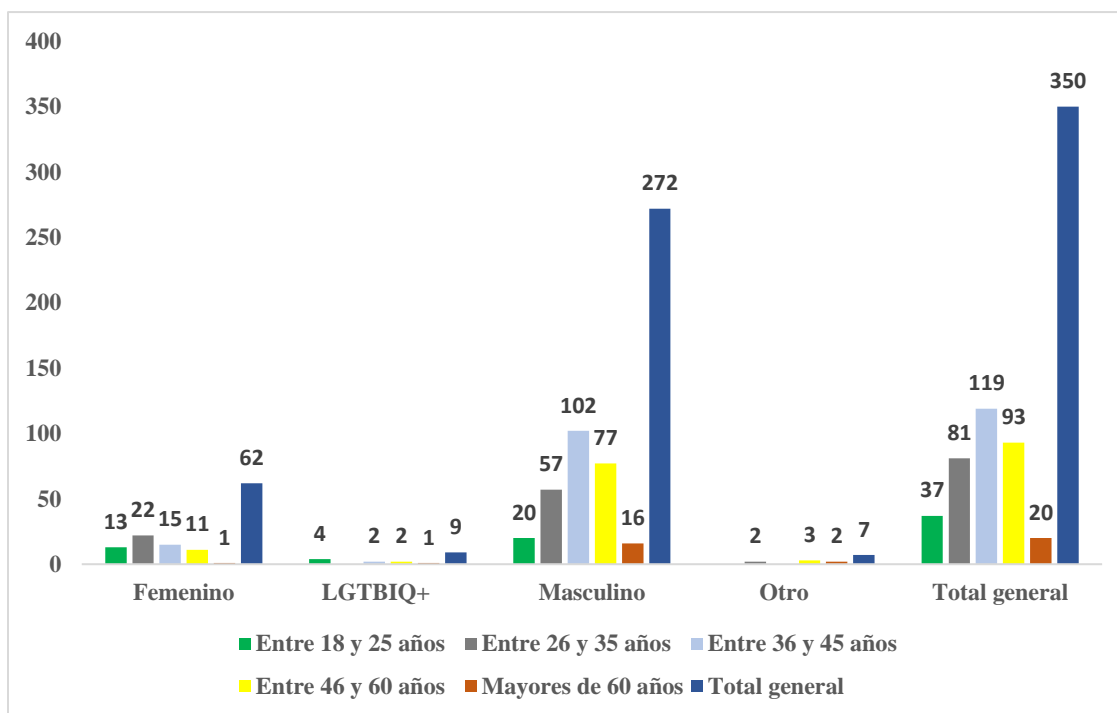
### 7.1 Análisis de la Encuesta Aplicada

En este apartado se presentan los datos obtenidos de la aplicación del instrumento: una encuesta realizada a los mototaxistas del área metropolitana de la ciudad de Neiva.

Inicialmente se realizó la presentación de los entrevistadores, se expusieron las condiciones de la entrevista y se socializó el consentimiento para dar inicio con la encuesta. El 100% de los entrevistados aceptaron el consentimiento. Posteriormente, se analizaron las respuestas obtenidas en la encuesta aplicada a los mototaxistas del área metropolitana de Neiva, expuestas a continuación.

#### Figura 5

*Género Vs Edad Mototaxistas del municipio de Neiva (Huila)*



*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 1 y 2)

Según los resultados de la encuesta, la población está compuesta por el género masculino, que comprende al 77.71% del total de la población; el género femenino con el 17.72%; y otros géneros, que corresponden al 4.57% del total de la población.

La figura 5 representa el rango de edad que tienen las personas que se dedican al mototaxismo según su género. Los resultados muestran que en el género masculino el rango de edad que tienen la mayoría de personas encuestadas se encuentra entre los 26 a 60 años, representando un 67.43% del total. Dentro de este rango, el 16.29% tiene entre 26 y 35 años, el 29.14% tiene entre 36 y 45 años y el 22% tiene entre 46 y 60 años.

Dentro del género femenino, el 17.43% de las mujeres que ejercen el mototaxismo se encuentran en el rango de edad de 18 a 60 años. El 3.717% tiene entre 18 y 25 años, el 6.29% entre 26 y 35 años, el 4.29% entre 36 y 45 años y el 3.14% entre 46 y 60 años.

**Tabla 2**

*Género Vs Población Especial a la que pertenece los Mototaxistas de Neiva*

Género	Desplazados	Indígenas	LGTBIQ+	Migrantes	N/A
Femenino	20	2	5	14	21
LGTBIQ+			8		1
Masculino	102	2	9	27	132
Otro	2				5
Total, general	124	4	22	41	159

*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 1 y 3)

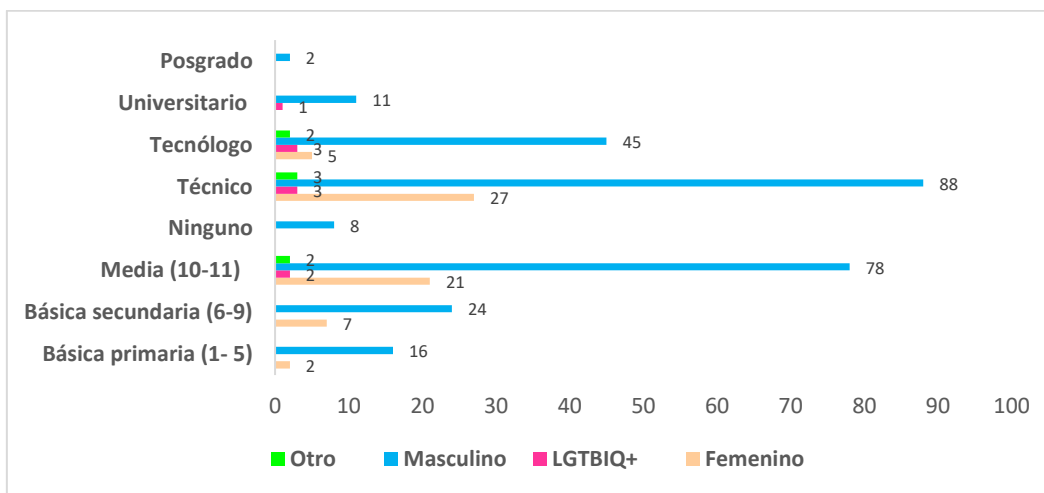
Con relación a la población en condición especial a la que pertenecen los encuestados, con base en el género, se halló que 102 personas pertenecen a la población de género masculino en condición de desplazados, que representan un 29.1%; y una población de 20 personas que pertenecen al género femenino, lo que representan un 5.7% de la población desplazada.

Seguidamente, se evidencia que solamente 4 de los encuestados son de alguna comunidad indígena, de los cuales 2 son mujeres y dos hombres; para la población en condición LGTBIQ+ se evidencia que el 2.6% son de género masculino, el 1.4% son de género femenino y un 2.6% se define como población LGTBIQ+.

Referente a la condición de población especial de migrantes, 27 personas son del género masculino, que representan un 7.7%; y 14 personas son del género femenino, que representa un 4% del total de esta condición. Con relación a si no pertenece a ninguna de las anteriores, se evidencia que 132 personas del género masculino, 21 del género femenino y 5 de otro género no pertenecen a ninguna de las poblaciones especiales.

## Figura 6

### *Nivel Educativo Según el Género*



*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 1 y 4)

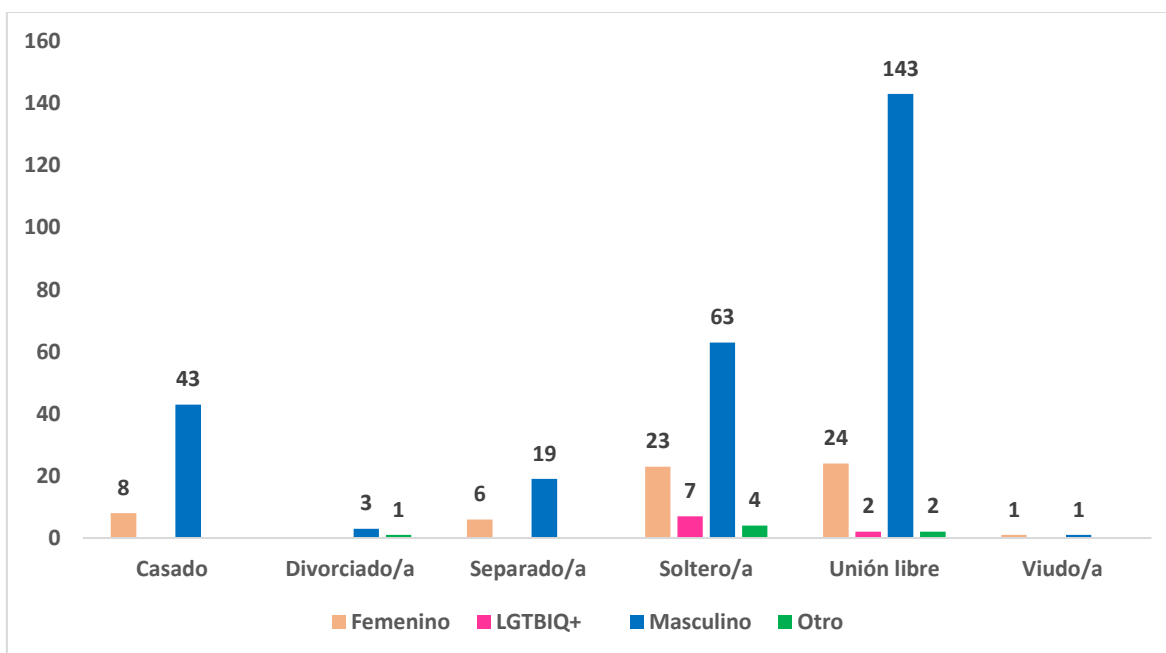
En cuanto a la pregunta sobre el nivel educativo de la población encuestada, se observa que el género masculino presenta una mayor representación en el rango que abarca desde bachillerato hasta tecnólogo. Este grupo constituye el 67.15% del total de encuestados, distribuido de la siguiente manera: bachillerato con un 29.15%, educación técnica con un 25.14% y tecnólogo con un 12.86%.

Dentro del género femenino, la mayoría de la población se sitúa entre los niveles de bachillerato y técnico, representando el 17.14% del total. Específicamente, el bachillerato abarca el 8%, mientras que el nivel técnico constituye el 7.71% y el tecnólogo un 1.43%.

En el género LGTBIQ+, los encuestados se sitúan entre los niveles de educación media y profesional, representando el 2.58% del total, distribuido de la siguiente manera: el bachillerato y el técnico con un 0.86%, el universitario con un 0.29 y el nivel secundario con un 0.57%.

### Figura 7

*Estado civil según el género*



*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 1 y 5)

Los resultados de la encuesta sobre el estado civil de los encuestados revelan los siguientes datos significativos: el 48.85% viven en unión libre, el 27.70% son solteros, el 14.58% son casados, el 7.14% están separados, el 1.15% son divorciados y el 0.58% son viudos.

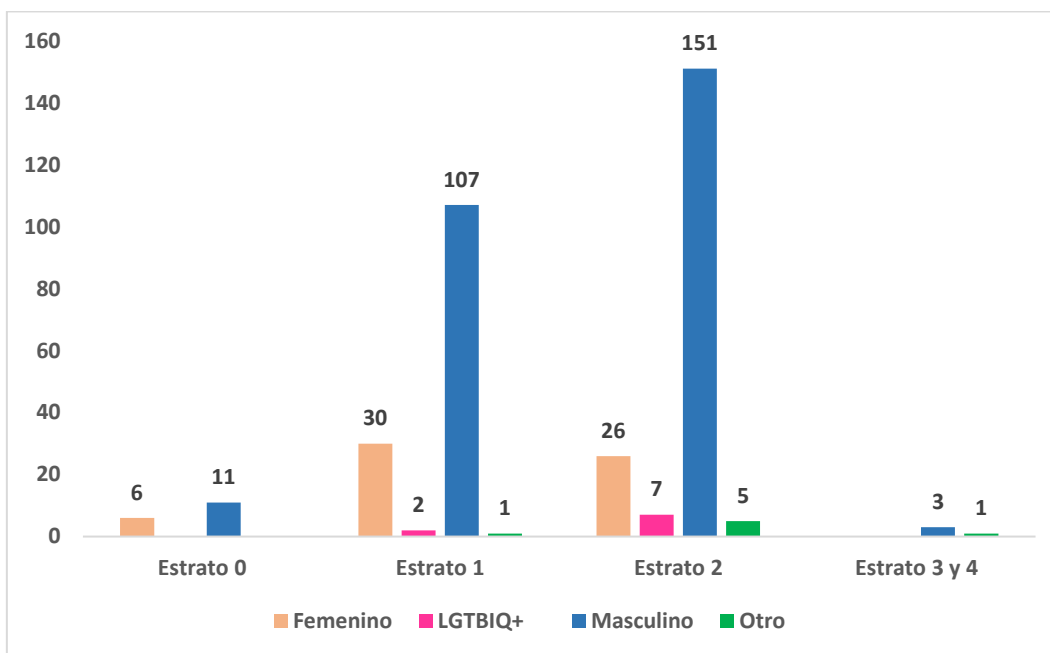
Del total de encuestados del género masculino, que representa el 77.73%, el 40.86% declara vivir en unión libre, el 18% indica ser soltero, el 12.29% reporta estar casado, el 5.43% están separados, el 0.86% están divorciados y el 0.29% son viudos.

En el caso del género femenino, que representa el 17.70%, el 6.85% están en unión libre, el 6.56% son solteras, el 2.29% están casadas, el 1.71% están separadas y el 0.29% son viudas.

En cuanto al género LGTBIQ+, que representa el 2.57%, el 2% son solteros y el 0.57% viven en unión libre.

### Figura 8

*Genero vs estrato socioeconómico*



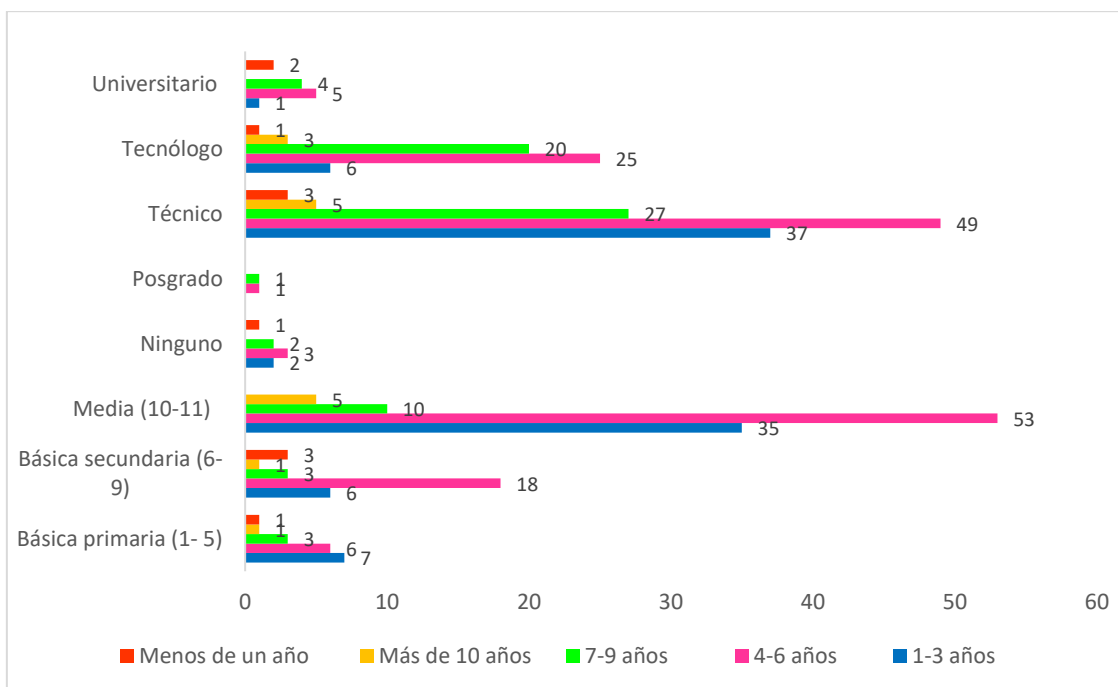
*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 1 y 6)

En la figura 8 se presenta el análisis del estrato socioeconómico de la población encuestada, destacando los datos más relevantes obtenidos. La encuesta revela que, tanto en el género masculino como en el femenino, la mayoría de los encuestados residen en los estratos 0, 1 y 2 de la ciudad de Neiva. En detalle, el 3.14% del género masculino y el 1.71% del género femenino viven en el estrato 0. Respecto al estrato 1, el 30.57% de los encuestados masculinos, el 8.57% de los femeninos y el 0.57% LGTBIQ+ indican residir en barrios de este nivel socioeconómico en la ciudad. En cuanto al estrato 2, el 43.14% del género masculino, el 7.43%

del femenino y el 2% del género LGTBIQ+ afirman vivir en barrios de dicho estrato en Neiva. Sólo el 0.86% del género masculino y el 0.29% de otro género afirman vivir en estrato 3 y 4. Lo anterior evidencia que el 54% del total de los encuestados viven en estrato 2.

### Figura 9

*Nivel de estudio Vs Tiempo desempleado*



*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 4 y 7)

En cuanto al tiempo desempleado, se observa que los encuestados, para el rango entre 1-3 años en condición de desempleo, representan un 26.85% del total de la población, de los cuales el 11.71% tienen un nivel académico de bachiller, el 10.57% tienen un nivel académico de técnico profesional, el 1.71% son tecnólogos, el 2% sólo alcanzaron un nivel educativo de básica primaria, el 0.29% son universitarios y el 0.57% no lograron ningún nivel académico.

Para el período de desempleo entre 4 y 6 años, el 45.71% de la población se encuentra en esta situación. En este conjunto, el 20.28% posee un nivel académico de bachillerato, el 14% de técnicos profesionales, el 7.14% de tecnólogos, el 1.43% de universitarios. Además, el 1.71%

tiene educación primaria, el 0.29% cuenta con posgrado y el 0.56% no ha alcanzado ningún nivel académico.

Para el período de desempleo entre 7 y 9 años, el 20% de la población se encuentra en esta situación. Dentro de este grupo, el 3.72% posee un nivel académico de bachillerato, seguido por el 7.71% de técnicos profesionales y el 5.71% de tecnólogos. Además, el 1.14% son universitarios, el 0.86% tiene educación primaria, el 0.29% cuenta con posgrado y el 0.57% no ha alcanzado ningún nivel académico.

En lo que respecta al desempleo que supera los diez años, el 4.29% del total de encuestados se encuentra en este grupo, siendo el valor más significativo el 1.43%, correspondiente al nivel educativo de técnico profesional. Dentro del rango de más de diez años, el 3.15% de la población se encuentra en esta situación, destacando el 0.86% como el valor más representativo, el cual abarca los niveles de educación básica secundaria y técnico profesional.

Se concluye que el 45.71% de los encuestados han estado buscando un empleo formal durante un período de entre 4 y 5 años. En cuanto al nivel educativo de los mototaxistas, el grado de técnico profesional es el más común, representando el 34.57% del total de encuestados, seguido por el 15.71% que son tecnólogos.

### **Tabla 3**

*Encuestados según tiempo ejerciendo el mototaxismo*

<b>Rango de tiempo</b>	<b>%</b>
Entre 1 y 3 años	32
Entre 4 y 6 años	38
Entre 6 y 9 años	13
Más de 10 años	3

Rango de tiempo	%
Menos de un año	14
Total, general	100

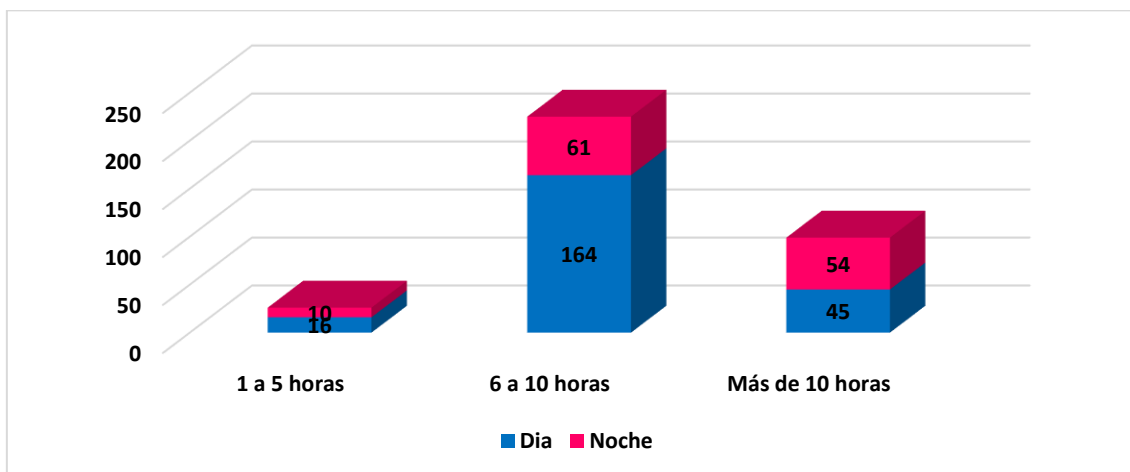
*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 8)

El fenómeno del mototaxismo ha dejado una huella en la sociedad, como se refleja en los resultados de esta encuesta. Un 38% de los encuestados han estado involucrados en esta actividad durante 4 a 6 años, seguidos por un 32% que han estado en ella de 1 a 3 años. Además, un 14% ha comenzado en los últimos doce meses, mientras que un 13% lleva entre 6 y 9 años en la actividad. Sólo un 3% ha estado en este labor por más de 10 años. Esta realidad muestra el desafío diario de buscar sustento en un entorno donde la economía crece y la fuerza laboral aumenta.

Este escenario revela la realidad urbana, en la que las oportunidades son escasas y la necesidad empuja a los jóvenes a involucrarse en esta actividad. Se trata de una compleja problemática social que no puede resolverse únicamente con represión.

### Figura 10

*Horas trabajadas al día vs momento en que realiza la actividad como mototaxista*



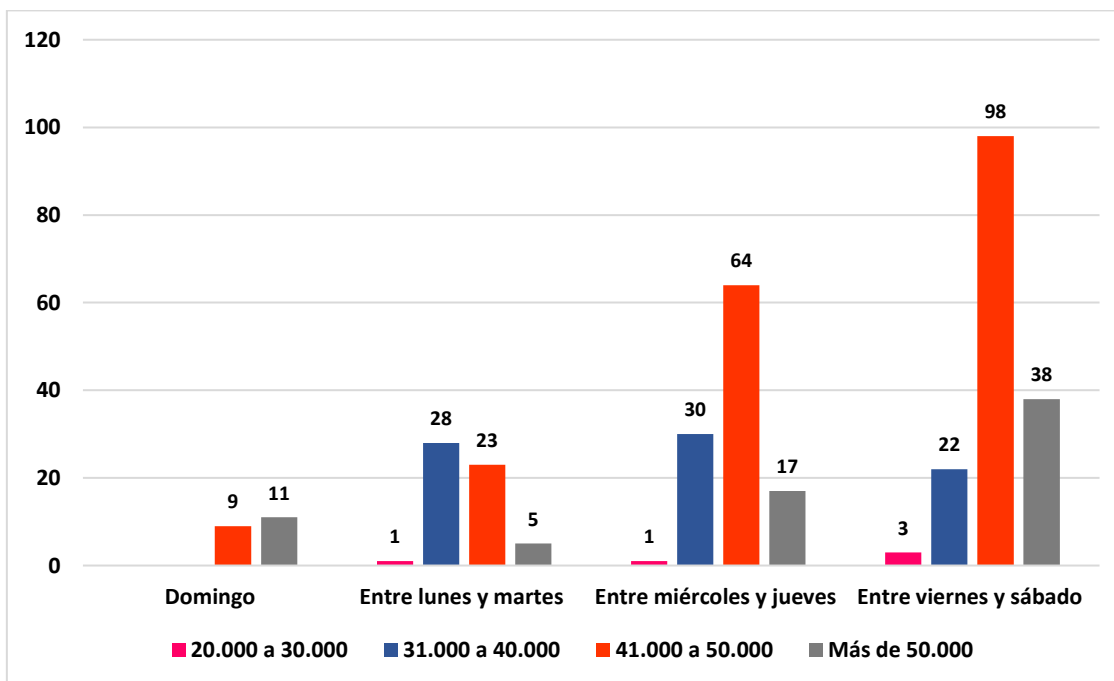
*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 9 y 10)

Esta pregunta ilustra la versatilidad inherente a esta labor, donde las personas, según su edad y aspiraciones, ven en este trabajo informal una oportunidad para desarrollarse personalmente. Los datos muestran que a los mototaxistas les gusta trabajar más durante el día que por la noche: el 64.29% de los encuestados prefieren trabajar durante el día, mientras que el 35.71% prefieren la noche.

De acuerdo con el total de encuestados que prefieren trabajar durante el día, el 46.86% dedican de 6 a 10 horas al día, el 12.86% trabajan más de 10 horas y sólo el 4.57% trabajan de 1 a 5 horas. En cuanto a aquellos que prefieren trabajar por la noche, el 17.43% trabajan entre 6 a 10 horas, el 15.43% trabajan más de 10 horas, y solo el 2.85% trabajan de 1 a 5 horas.

### Figura 11

*Ingresos diarios promedio vs días de la semana con mayores ingresos como mototaxista*



*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 11 y 12)

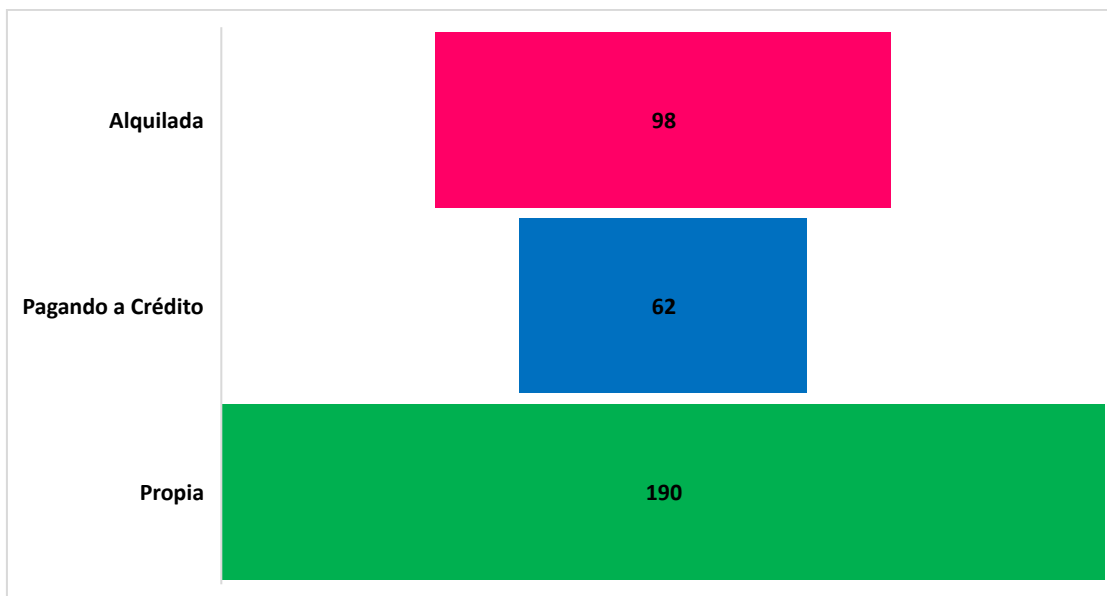
La figura 11 presenta los días en los que los encuestados perciben que pueden generar ingresos para sus hogares como mototaxistas. Según la información recopilada, el 78% de los

encuestados señalan que los días con mejores ingresos son de miércoles a sábado, mientras que el 22% restante indica que los ingresos más significativos se obtienen de domingo a martes.

En cuanto a los ingresos, el 55.42% de los encuestados afirman ganar entre \$41.000 y \$50.000 diarios en su labor como mototaxistas. El 22.86% indica obtener entre \$31.000 y \$40.000, el 20.28% reporta ganar más de \$50.000, y solo el 1.44% señala ingresos entre \$20.000 y \$30.000. En conclusión, los viernes y sábados son los días con mayores ingresos para los mototaxistas, con un promedio diario de ganancias entre \$41.000 y \$50.000.

### Figura 12

*La motocicleta con la que Trabaja es alquilada, está pagando un crédito o es propia*

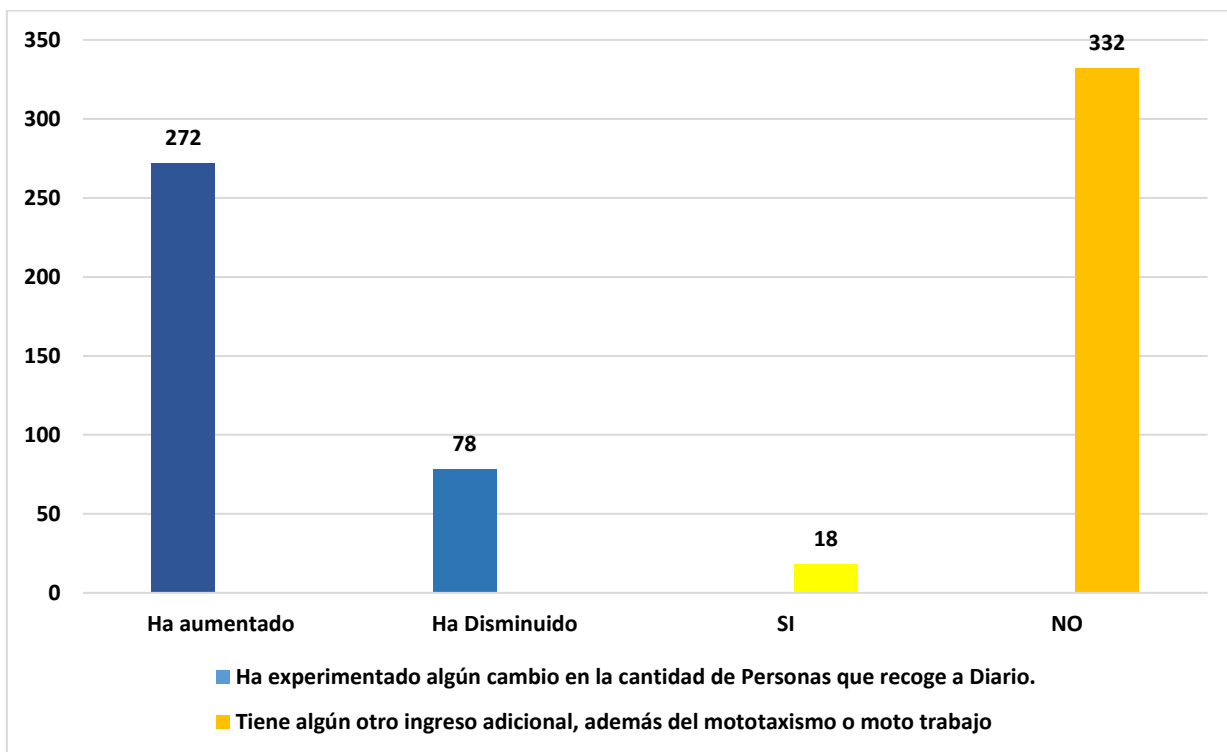


*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 13)

En cuanto a la pregunta sobre la propiedad de la motocicleta utilizada para trabajar, el 54% de los encuestados indicaron que ejercen el mototaxismo con su propio vehículo de transporte. Mientras tanto, el 28% están pagando un préstamo por el vehículo utilizado en su trabajo y el 18% restante alquila el vehículo para salir a laborar y mantener a sus familias.

### Figura 13

*Ha experimentado algún cambio en la cantidad de Personas que recoge a Diario y Tiene algún otro ingreso adicional, además del mototaxismo o moto trabajo*



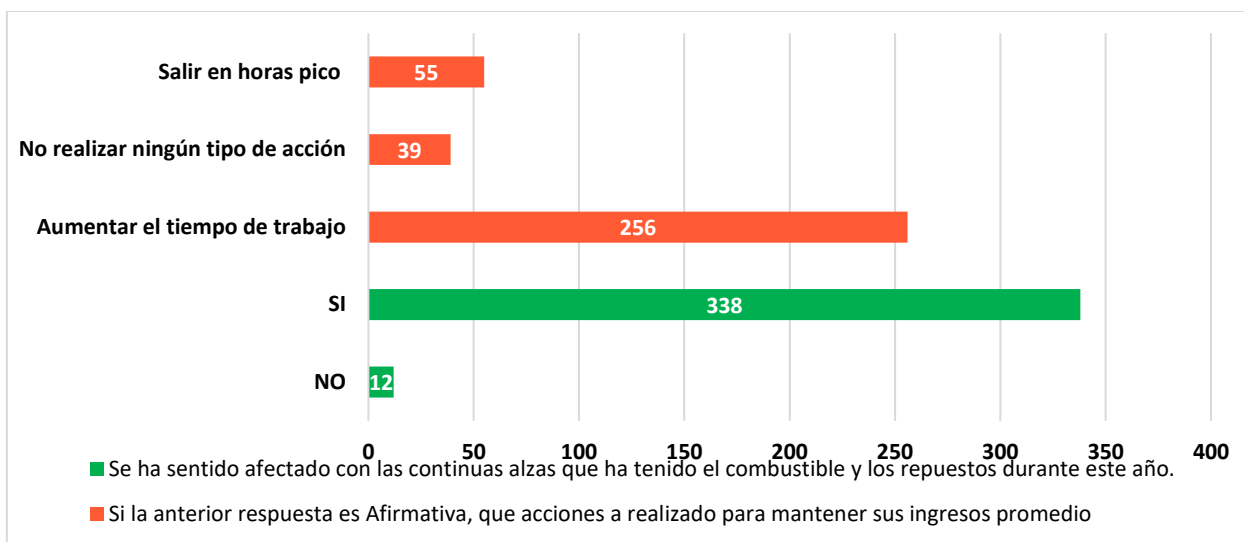
*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 14 y 15)

Con relación al contenido de las preguntas analizadas, el 77.71% de los encuestados reportan un aumento en la cantidad de personas que recogen a diario, en contraste con el 22.29% que señalan una disminución en este aspecto.

En cuanto a la dependencia económica de quienes trabajan en el mototaxismo, el 94.86% afirman depender exclusivamente de esta actividad, mientras que el 5.14% tienen otra actividad adicional además del mototaxismo

### Figura 14

*Se ha sentido afectado con las continuas alzas que ha tenido el combustible y los repuestos durante este año, y Si la anterior respuesta es Afirmativa, que acciones a realizado para mantener sus ingresos promedio.*

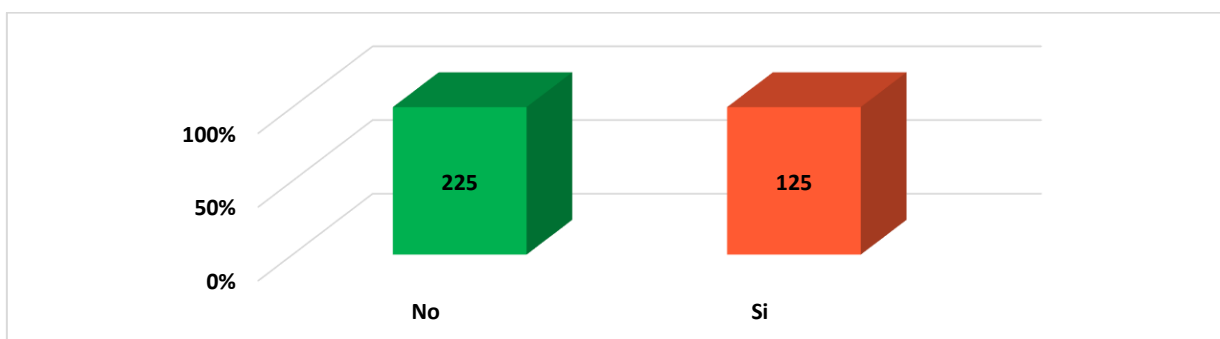


*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 16 y 17)

Según la población encuestada, el 96.57% se siente afectado por el aumento en los precios del combustible y repuestos, mientras que el 3.43% no lo percibe así. En cuanto a las acciones tomadas para hacer frente a esta situación, el 73.14% opta por aumentar su jornada laboral para incrementar sus ingresos, el 15.71% elige trabajar durante las horas pico y el 11.14% no considera problemático el aumento en los precios. Se observa que ninguno de los encuestados muestra interés en realizar otra actividad que no sea el mototaxismo, ya que encuentran en esta actividad los recursos necesarios para sostener a sus hogares.

### Figura 15

*Si le ofrecieran trabajo formal con el fin de que saliera de la informalidad lo aceptaría*



*Nota.* Información obtenida de los resultados del instrumento aplicado (pregunta 18)

En cuanto a las posibles ofertas de empleo formal, el 64.29% de los encuestados manifiesta que aceptaría una oportunidad laboral si se les presentara, mientras que el 35.71% restante preferiría no abandonar el mototaxismo a pesar de una oferta de trabajo formal.

## **7.2 Impactos generados por la implementación del SETP en los trabajadores informales que ejercen el Mototaxismo**

Los impactos que causa el SETP en el Área Metropolitana de la ciudad de Neiva y se consideran relevantes se detallan a continuación:

1. Genera gran preocupación que el 60.57% de la población objeto de estudio se sitúa en el rango de edad de 36 a 60 años, rango en el que, independientemente del nivel de educación o experiencia, las oportunidades de empleo son escasas.
2. Se ha observado que el 5.71% de la población se encuentra en la categoría de mayores de 60 años. Estas personas se ven obligadas a recurrir al mototaxismo como medio de subsistencia, ya que carecen de ingresos suficientes para cubrir sus necesidades diarias de alimentación, vestimenta y el sostenimiento del hogar.
3. El 35.42% de las personas encuestadas que se dedican al mototaxismo son individuos que han llegado al municipio en condiciones de desplazamiento, enfrentando la pérdida total de sus hogares anteriores. Han tenido que comenzar de nuevo de manera radical, reconstruyendo sus vidas, espacios y medios de subsistencia en la ciudad. Han optado por el trabajo informal del mototaxismo como una forma de ganarse la vida. En la actualidad se ven afectados por las regulaciones municipales y el funcionamiento del SETP, sin que se les brinde consideración para oportunidades laborales alternativas.

4. Personas que ejercen el mototaxismo, nativos de la ciudad de Neiva, el 35.43%, son personas que ejercen la informalidad, ya que no existe un empleo dentro de la ciudad para sostener a sus familias.

5. Las personas que son migrantes, ciudadanos de otros países que se encuentran en la ciudad de Neiva, el 11.71%, se sostienen a través del mototaxismo, ya que por tener una condición especial o transitoria en el territorio tienen mayor dificultad para obtener un empleo en la ciudad.

6. En cuanto al nivel educativo de las personas aptas para obtener empleo, se observa que el 50.28% de los encuestados cuentan con educación técnica o tecnológica, lo que les otorga habilidades laborales específicas. Por otro lado, el 29.43% de los encuestados tienen educación primaria y secundaria, pero no han tenido la oportunidad de continuar sus estudios. A pesar de estar en edad laboral productiva, estas personas han enfrentado escasas oportunidades laborales.

7. En cuanto a su estado civil, el 63.43% de los encuestados están casados o en unión libre, lo que sugiere que tienen personas a su cargo. Por otro lado, el 27.71% están solteros, pero esto no implica que carezcan de responsabilidades, ya sea hacia sus padres, familiares o algún ser querido que requiera su apoyo. Este porcentaje confirma que los jóvenes en Neiva no tienen oportunidades laborales y se ven obligados a trabajar de forma informal.

8. Con relación al estrato socioeconómico, el 98.86% de la población encuestada que se dedica al mototaxismo pertenece a los estratos 0, 1 y 2 de la ciudad. Esto revela que estas personas recurren a esta actividad diariamente en la ciudad de Neiva porque la consideran su única opción de empleo estable, dado que no encuentran otras oportunidades laborales.

## 8. Conclusiones

Este estudio investigativo revela la dura realidad que enfrenta el municipio de Neiva. Según datos del DANE hasta marzo de 2024 el 52.9% de sus habitantes se dedican a actividades informales, mientras que un 12.5% de la población no tiene ninguna ocupación. Solamente el 34.6% de los residentes de la ciudad de Neiva tienen un empleo formal. (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2024, pág. 6).

Cada año la ciudad experimenta un aumento en el número de ciudadanos capacitados para desempeñar algún tipo de trabajo, ya sea a través del aprendizaje formal, la experiencia empírica o la práctica. Sin embargo, la investigación revela que cada vez más jóvenes están perdiendo la esperanza de conseguir un empleo que pueda mejorar la calidad de vida de sus familias.

El 33.71% de las personas encuestadas tienen entre 18 y 35 años de edad y son personas que pueden aportar al progreso de las empresas que apuesten por esta fuerza laboral. Pero un 66.29% de las personas encuestadas tienen 36 años o más, rango de edad para el que existen pocas o nulas oportunidades laborales.

Dentro de la población encuestada, hay personas cuyo nivel educativo es un factor crucial en un entorno laboral donde la competencia entre ciudadanos es cada vez más intensa. El 45.72% de los encuestados han cursado desde primaria hasta secundaria completa y son bachilleres académicos, mientras que el 50.28% cuentan con un título técnico o tecnológico que los capacita para desempeñar roles laborales específicos. Además, un 4% posee educación superior, lo que podría significar un valioso aporte para personas o empresas que busquen impulsar el desarrollo y la visión del municipio de Neiva, pero no hay oportunidades latentes.

Las personas que se dedican al mototaxismo residen mayormente en los estratos 0, 1 y 2 de la ciudad, donde el 98.86% de la población habita en barrios donde las oportunidades de empleo son prácticamente inexistentes, una población en la cual, las rutas que prestaban el transporte público con la implementación del SETP ha venido desapareciendo, con el abandono de las rutas desde las 6:30 pm de lunes a viernes y durante los fines de semana, el tránsito a través del transporte público es prácticamente nulo.

Si se considera, además, la insatisfacción general de los ciudadanos respecto al estado de las vías, el nivel de inseguridad, el consumo de sustancias psicoactivas y el desorden en los barrios de Neiva, se evidencia una afectación considerable en la salud mental, psicológica y social. Esta situación no sólo agrava la brecha social en Neiva, también pone en riesgo el desarrollo futuro de la ciudad en términos de empleo si no se plantean y ejecutan soluciones a corto plazo.

Así las cosas, se podrían considerar aspectos en los cuales las personas que se dedican al mototaxismo puedan participar en actividades productivas relacionadas con el desarrollo, la implementación y la sostenibilidad del SETP. Por ejemplo, podrían desempeñar un papel crucial al proporcionar servicios de transporte que abarquen todos los barrios de la ciudad, permitiendo que todos contribuyan al transporte sostenible.

Basándonos en lo mencionado anteriormente, resulta relevante presentar una propuesta de política de funcionamiento que abarque este sector:

### **Propuesta de política de funcionamiento**

Desarrollar un programa de Integración para el mototaxismo dentro del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP, Este programa incluiría la creación de capacitaciones

requeridas con el fin de que pueda ser una parte fundamental, en la modernidad del transporte público para la ciudad de Neiva.

A través de un proyecto de empleabilidad ambicioso, las asociaciones de mototaxistas y la administración municipal, representada por la Secretaría de Productividad y Competitividad, colaborarían estrechamente para ofrecer y recibir capacitaciones en áreas administrativas, contables y financieras. Este proyecto tiene como objetivo integrar el mototaxismo en el sistema estratégico de transporte público de la ciudad de Neiva. Se llevaría a cabo un acompañamiento en la transformación de estas entidades, donde tendrían la responsabilidad de ofrecer vacantes y suministrar personas debidamente capacitadas. Estas capacitaciones abordarían temas como servicio al cliente, cooperativismo, manejo defensivo de motocicletas, respeto a las señales de tránsito y cumplimiento de la normativa contemplada en el Código Nacional de Tránsito, ley 769 de 2002.

### **Síntesis de la Propuesta**

1. Los transportadores han argumentado el abandono de las rutas en las zonas con altos índices de delincuencia en la ciudad. La propuesta sugiere establecer terminales en puntos considerados seguros por los transportadores en estas áreas. En estos puntos, un grupo de mototaxistas podría ofrecer sus servicios a los pasajeros que residan distante de sus destinos finales sin cobrar un precio adicional. Asimismo, podrían recoger pasajeros en dirección al terminal, fomentando así una integración entre los transportadores y los mototaxistas.

### **Beneficios**

Es la contribución que puede hacer la administración municipal, como política pública de empleabilidad, generando consigo una disminución considerable en la cantidad de mototaxistas en los principales paraderos de la ciudad, en materia de seguridad tendría una articulación entre

la administración municipal y los motociclistas, podrían ser parte de las redes de apoyo, ya que ellos de primera mano podrían informar a las autoridades sobre hechos que afecten la integridad de la comunidad.

A nivel económico, pueden ayudar a que este sector tenga, seguridad alimentaria, las asociaciones de motociclistas ayudarían a identificar a sus asociados, teniendo un control sobre la población que ejerce el mototaxismo.

A nivel contable y tributario, serían empresas acogidas a beneficios tributarios por un tiempo de gracia, ayudarían en un futuro en la contribución, pago de obligaciones tributarias en el orden municipal, Departamental y Nacional

2. Mediante los grupos asociativos de mototaxistas, sería factible identificar las habilidades y conocimientos adicionales que poseen sus miembros, más allá de simplemente manejar una motocicleta durante largas horas por las calles de Neiva. Se podrían desarrollar proyectos productivos que permitan a estas personas ofrecer servicios a la comunidad de acuerdo a sus capacidades, lo que podría dar lugar a la creación de nuevas empresas y puestos de trabajo. Esto a su vez contribuiría a reducir los niveles de informalidad en el municipio de Neiva de manera general.

### **Beneficios**

El aporte y la creación de empresa, sería una apuesta ambiciosa de la ciudad de Neiva, donde, la empleabilidad sería lo primordial, los incentivos económicos que se puede dar al empresariado apoyando estas nuevos modelos de negocios puede dinamizar la economía de la ciudad, generando consigo que estas nuevas empresas generen aporte económicos en los impuestos municipales y nacionales.

3. En el marco de la futura política de Responsabilidad Social Empresarial del sistema estratégico de transporte, se podría destinar recursos para apoyar al mototaxismo. Estos recursos podrían garantizar que los vehículos utilizados por los mototaxistas para prestar servicios a la comunidad se encuentren en óptimas condiciones. Además, se podría ofrecer capacitación en el desarrollo de habilidades tanto humanas como profesionales, promoviendo así un desarrollo integral de los mototaxistas.

### **Beneficios**

Podríamos hablar de una humanización del transporte público, manteniendo su esencia fundamental: el servicio a la comunidad. Esto implicaría promover una interacción más significativa entre los pasajeros durante el trayecto hacia sus lugares de residencia.

## Referencias

- Alcaldía de Neiva. (29 de enero de 2016). Decreto 0093. *Por medio del cual se adoptan medidas para el tránsito de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos en el municipio de Neiva*. Neiva. <https://acortar.link/BGt8mB>
- Alcaldía de Neiva. (24 de enero de 2019). Decreto 0044. *Por medio del cual se adoptan medidas para el tránsito y la racionalización en el uso de vehículos tipo motocicletas y similares, tendientes a mejorar su utilización segura y legal en el Municipio de Neiva*. Neiva. <https://acortar.link/h5vAM8>
- Alcaldía de Neiva. (21 de febrero de 2024). Decreto 0183. *"Por medio del cual se adoptan medidas para garantizar la seguridad y una movilidad segura en el municipio de Neiva*. Neiva. <https://acortar.link/GAsRp0>
- Carmona, R. M. (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina. *Transporte y Territorio*, 23, 159-181. doi:10.34096/rtt.i23.9661
- Cervero, R. (2000). *Informal transport in the developing world*. Nairobi: United Nations Centre for Human Settlements (Habitat). <https://acortar.link/CoHBcw>
- Cervero, R. y Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445-457. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.04.011>
- Congreso de la República de Colombia. (6 de agosto de 2002). Ley 769. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. D.O. 44.893. [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_769a\\_2002.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_769a_2002.html)
- Congreso de la República de Colombia. (27 de Diciembre de 2013). Ley 1702. *Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones*. D.O. 49.016. Bogotá D.C. [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1702\\_2013.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1702_2013.html)

- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2024). *Boletín técnico. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Febrero 2024*. Bogotá D.C.: DANE.  
<https://acortar.link/Wbts09>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2024a). *Boletín técnico. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Noviembre 2023 - enero 2024*. Bogotá D.C.: DANE.  
<https://acortar.link/CUNFvW>
- Diario del Huila. (31 de marzo de 2019). Mototaxismo, una problemática sin “freno”. *Diario del Huila*.
- El Espectador. (3 de diciembre de 2007). El mototaxismo, a punto de estallar. *El Espectador*.  
<https://acortar.link/8aPXP7>
- El Tiempo. (5 de febrero de 2015). El mototaxismo tiene en jaque al transporte legal en 9 ciudades. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15205200>
- Gómez-Sánchez, A. M., Fajardo-Hoyos, C. L. y Sarmiento-Castillo, J. I. (2021). Mototaxismo y accidentalidad: un análisis estocástico para Popayán, Colombia. *Revista de Investigación, Desarrollo e Innovación*, 11(3), 591-600.  
doi:<https://doi.org/10.19053/20278306.v11.n3.2021.13357>
- González, V. C. (14 de marzo de 2019). Mototaxismo en Neiva sigue creciendo. *La Nación*.  
<https://www.lanacion.com.co/mototaxismo-en-neiva-sigue-creciendo/>
- González, Z. M. (2008). *Mototaxismo: amenaza y realidad en las ciudades colombianas* [informe analítico, Universidad de Los Andes]. <https://acortar.link/ltO1xX>
- La Nación. (10 de marzo de 2015). La rebelión de los mototaxistas. *La Nación*.  
<https://www.lanacion.com.co/la-rebelion-de-los-mototaxistas/>

- La Nación. (27 de febrero de 2016). Ministransporte estudiará problemática por mototaxismo en Neiva. *La Nación*. <https://acortar.link/Gg8Tww>
- López, R. J. (15 de enero de 2015). Mototaxismo en Neiva, un negocio que mueve \$2.700 millones al mes. *Diario del Huila*.
- Medrano, V. J. (2023). *Impactos socioeconómicos del mototaxismo en Cartagena* [tesis de pregrado, Universidad de Cartagena]. <https://acortar.link/F8kUg5>
- Milenioscuro. (11 de diciembre de 2014). *Archivo:Mapa del área metropolitana de Neiva.svg*. Wikipedia.org. <https://acortar.link/pVdBEI>
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2024). *Perfiles Económicos Departamentales. Departamento de Huila*. Bogotá D.C.: Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. <https://acortar.link/52nmNk>
- Ministerio de Transporte. (23 de julio de 2007). MT-1350-2- 41666. *Transporte Motocicleta - Mototaxis*. Bogotá D.C.
- Ministerio de Transporte. (28 de febrero de 2013). Memorando 20134000074321. *Controles al transporte informal*. Bogotá D.C. <https://acortar.link/52AQXy>
- Ministerio de Transporte. (14 de junio de 2016). MT No. 20164100264971. *Controles a la informalidad*. Bogotá D.C. <https://acortar.link/VGqZ3m>
- Ministerio de Transporte. (12 de diciembre de 2018). Circular 20184000506791. *Sanciones por prestación del servicio de transporte no autorizados con vehículos particulares*. Bogotá D.C. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=81827>
- Ministransporte. (13 de septiembre de 2002). *Ley 769*. Bogotá. <https://acortar.link/rQOxWK>
- Polo, F. (17 de diciembre de 2018). Ultimátum para control a mototaxis. *La Nación*. <https://acortar.link/rxBmh7>

- Presidencia de la República de Colombia. (28 de octubre de 2008). Decreto 4116. *por el cual se modifica el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, relacionado con las motocicletas.* Bogotá D.C. <https://acortar.link/WAvHjh>
- Quintero-Bayona, B. T., Velasco-Burgos, B. M. y Pacheco-Sánchez, C. A. (2021). El mototaxismo como medio de transporte y alternativa económica. *Mundo FESC*, 11(s5), 215-225. <https://www.fesc.edu.co/Revistas/OJS/index.php/mundofesc/article/view/1023>
- Rivera, G. y Molina, J. M. (2006). Medición del impacto económico de una empresa minera en su entorno como herramienta de gestión. Caso de estudio Frontino Gold Mines Limited, en la región de Segovia y Remedios, Antioquia. *Gestión y Ambiente*, 9(1), 39-48. [https://www.redalyc.org/pdf/1694/Resumenes/Resumen\\_169421183003\\_1.pdf](https://www.redalyc.org/pdf/1694/Resumenes/Resumen_169421183003_1.pdf)
- SajoR. (7 de noviembre de 2012). *Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg*. Wikipedia.org: <https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Neiva-Comunas-Barrios.svg>
- Sierra, F. L. (25 de abril de 2007). El mototaxismo toma cada día más fuerza en Bogotá. *Caracol.com*.
- Solano, V. M. (1 de diciembre de 2014). Los mototaxis, aunque son ilegales en las grandes ciudades, se tomaron 10 capitales de Colombia. *La República*. <https://acortar.link/JjpUjb>
- Superintendencia de Transporte. (25 de julio de 2007). Circular Externa 000009. *Disposiciones tendientes al cumplimiento de la Ley 769 de 2002 y al Decreto Reglamentario 2961 del 4 de septiembre de 2006*. Bogotá D.C. <https://acortar.link/nPUKuV>
- Wales, Jimmy. (2003). *Wikilibros*. Estados Unidos: Media wiki.

## Anexos

- Evidencia trabajo de campo – aplicación instrumento a los Mototaxistas de Neiva.



Visita un punto donde se reúnen Mototaxistas, en la Avenida 26, frente al centro comercial San pedro plaza.



Visita a otro punto donde se parquean Mototaxistas, en la entrada de acceso vehicular del Hospital Hernando Moncaleano Perdomo.





Reunión realizada con Mototaxistas, realizando proceso de Socialización del proceso de investigación.



Acompañamiento en la movilización de los Mototaxistas en la ciudad de Neiva

**Encuesta Impacto socioeconómico en el transporte informal por la implementación del sistema estratégico de transporte público en el área metropolitana de la ciudad de Neiva.**

Desde el Programa de Contaduría Pública UNIMINUTO Rectoría Sur, nos encontramos realizando una investigación sobre Impacto socioeconómico en el transporte informal por la implementación del sistema estratégico de transporte público en el área metropolitana de la ciudad de Neiva.

Para la participación en esta investigación usted fue seleccionado y se tendrá en cuenta las siguientes condiciones y/o situaciones:

La utilización de esta información es de carácter confidencial y de uso académico, en ninguna circunstancia usted será identificado a terceros. Los resultados serán utilizados únicamente con fines investigativos. Teniendo en cuenta el tipo de participación, este estudio o investigación no supone daño alguno a su integridad, no obstante, usted podrá negarse a participar y no acarreará ningún efecto negativo.

**Responsables:** Estudiantes del programa de Contaduría Pública de la Corporación Universitaria Minuto de Dios. UNIMINUTO Rectoría Sur sede de Neiva Huila

**Estudiantes:** Jesús Eduardo Bermeo Polania y Yhorman Eduardo Plazas Tovar

**Asesor: Docente:** Marta Isabel Sandoval Barragán

**Correo electrónico:** [marta.sandoval@uniminuto.edu.co](mailto:marta.sandoval@uniminuto.edu.co)

Agradecemos su colaboración.

### **1. Autorización de Privacidad**

Por favor lee la siguiente información antes de suministrarnos tus datos personales y de autorizar su tratamiento. En cumplimiento del artículo 12 de la ley 1581 de 2012, UNIMINUTO está comprometida con el tratamiento lícito y seguro de los datos personales de sus colaboradores y terceros, garantizando su confidencialidad. Consulte nuestra Política de Protección de Datos en: <https://www.uniminuto.edu/documentos-juridicos-uniminuto>. Los titulares en cualquier momento pueden ejercer sus derechos legalmente consagrados de conocimiento, actualización, rectificación y supresión de sus datos personales a través del portal web <http://www.uniminuto.edu/> o a la siguiente dirección: Calle 81B No.72B-70 en la ciudad de Bogotá, y el teléfono 5933004 en la ciudad de Bogotá, o a nivel nacional 01800 0936670.

He leído, he sido informado (a) y autorizo a UNIMINUTO el tratamiento de mis datos personales para los fines previamente comunicados. Opción única.

- Autorizo \_\_\_\_\_
- No autorizo \_\_\_\_\_

Fecha de aplicación 23 noviembre de 2023

## **INFORMACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA**

1. **¿A cuál género pertenece?** Opción única.

- Masculino \_\_\_\_\_
- Femenino \_\_\_\_\_
- LGTBIQ+ \_\_\_\_\_
- Otro \_\_\_\_\_

2. **Rango de edad** Opción única.

- Entre 18 y 25 años \_\_\_\_\_
- Entre 26 y 35 años \_\_\_\_\_
- Entre 36 y 45 años \_\_\_\_\_
- Entre 46 y 60 años \_\_\_\_\_
- Mayores de 60 años \_\_\_\_\_

3. **¿Pertenece alguna población especial?** Opción única.

- LGTBIQ+ \_\_\_\_\_
- Desplazados \_\_\_\_\_
- Migrantes \_\_\_\_\_
- Indígenas \_\_\_\_\_
- N/A \_\_\_\_\_

4. **¿Cuál es el nivel de estudio alcanzado?** Opción única.

- Ninguno \_\_\_\_\_
- Básica primaria (1- 5) \_\_\_\_\_
- Básica secundaria (6-9) \_\_\_\_\_
- Media (10-11) \_\_\_\_\_
- Técnico \_\_\_\_\_
- Tecnólogo \_\_\_\_\_
- Universitario \_\_\_\_\_
- Posgrado \_\_\_\_\_

5. **Estado civil**

- Casado
- Unión libre
- Soltero/a
- Separado/a
- Divorciado/a
- Viudo/a

6. **Estrato socioeconómico al cual pertenece** Opción única.

(Según el Departamento de Planeación Nacional, los estratos socioeconómicos en los que se pueden clasificar las viviendas o los predios son seis. Pertenecer al estrato 1 significa Bajo-bajo, el 2 es Bajo, 3 – Medio-bajo, 4 – Medio, 5 – Medio-alto y 6 – Alto.

- Estrato 1 \_\_\_\_\_
- Estrato 2 \_\_\_\_\_
- Estrato 3 y 4 \_\_\_\_\_

- Estrato 5 y 6 \_\_\_\_\_
- Estrato 0 \_\_\_\_\_

### **INFORMACIÓN FINANCIERA Y LABORAL**

#### **7. Hace cuanto tiempo está usted desempleado**

- Menos de un año \_\_\_\_\_
- 1-3 años \_\_\_\_\_
- 4-6 años \_\_\_\_\_
- 6-9 años \_\_\_\_\_
- Más de 10 años \_\_\_\_\_

#### **8. ¿Cuánto tiempo lleva ejerciendo la actividad del Mototaxismo o Moto trabajador?**

- Menos de un año \_\_\_\_\_
- 1-3 años \_\_\_\_\_
- 4-6 años \_\_\_\_\_
- 6-9 años \_\_\_\_\_
- Más de 10 años \_\_\_\_\_

#### **9. ¿Cuántas horas al día trabaja como moto taxista o moto trabajador?**

- 1 a 5 horas \_\_\_\_\_
- 6 a 10 horas \_\_\_\_\_
- Más de 10 horas \_\_\_\_\_

#### **10. En qué Momento del Día trabaja como moto taxista o moto trabajador**

- Día \_\_\_\_\_
- Noche \_\_\_\_\_

#### **11. g¿Cuáles son sus ingresos Diarios promedio como moto taxista o moto trabajador?**

- 20.000 a 30.000 \_\_\_\_\_
- 31.000 a 40.000 \_\_\_\_\_
- 41.000 a 50.000 \_\_\_\_\_
- Más de 50.000 \_\_\_\_\_

**12. Cuál es el día de la semana con mayor ingreso**

- Entre lunes y martes
- Entre miércoles y jueves
- Entre viernes y sábado
- Domingo

**13. La motocicleta con la que Trabaja es**

- Propia
- Alquilada
- Pagando a Crédito

**14. Ha experimentado algún cambio en la cantidad de Personas que recoge a Diario.**

- Ha aumentado
- Ha Disminuido

**Tiene algún otro ingreso adicional, además del mototaxismo o moto trabajo**

- Si
- No

**15. Se ha sentido afectado con las continuas alzas que ha tenido el combustible y los repuestos durante este año.**

- Si
- No

**16. Si la anterior respuesta es Afirmativa, que acciones a realizado para mantener sus ingresos promedio**

- Aumentar el tiempo de trabajo
- Salir en horas pico
- No realizar ningún tipo de acción

**17. Si le ofrecieran trabajo formal con el fin de que saliera de la informalidad lo aceptaría.**

- Si
- No

**¡¡Muchas gracias por su participación!!!!**