

# **Comparación del marco legal en el sector de transporte especial entre México y Colombia**

**Presentada por:**

**Camilo Gómez Torres**



**Universidad Santo Tomás de Aquino**

**Facultad División de Ciencias Económicas y Administrativas**

**Maestría en Administración MBA**

**Bogotá. D.C.**

**2018**

**Comparación del marco legal en el sector de transporte especial entre México y Colombia**

**Presentada por:**

**Camilo Gómez Torres**

**Asesor de Tesis:**

**German Rodríguez**

**Trabajo de Grado para optar por el título:**

**Magister en Administración MBA**



**Universidad Santo Tomás de Aquino**

**Facultad División de Ciencias Económicas y Administrativas**

**Maestría en Administración MBA**

**Bogotá. D.C.**

**2018**

## Tabla de Contenido

<b>Introducción .....</b>	<b>7</b>
<b>1. Capítulo I Marco General .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1 Caracterización del Problema .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1.2 Pregunta Problema .....</b>	<b>10</b>
<b>1.2 Objetivos .....</b>	<b>11</b>
<b>1.2.1 Objetivo General .....</b>	<b>11</b>
<b>1.2.2 Objetivos Específicos .....</b>	<b>11</b>
<b>1.3 Justificación .....</b>	<b>11</b>
<b>2. Capítulo II Aproximaciones Teórico - Conceptuales .....</b>	<b>12</b>
<b>2.1 Antecedentes .....</b>	<b>12</b>
<b>2.1.1 Breve Historia de Uber .....</b>	<b>12</b>
<b>2.1.2 Breve Historia de Cabify .....</b>	<b>13</b>
<b>2.2 Marco Teórico .....</b>	<b>15</b>
<b>2.2.1 Uber y Cabify en Colombia: Desde la Percepción de las compañías y la normativa legal.....</b>	<b>15</b>
<b>2.2.2 Beneficios que se han expuesto con el uso de plataformas como Uber y Cabify en Colombia por parte de los usuarios.....</b>	<b>26</b>
<b>2.2.2.1 Cuidado del Medio Ambiente .....</b>	<b>27</b>

2.2.2.2 Percepción de que se brinda un mejor servicio por parte de Uber sobre los taxis .....	28
2.2.3 Aspectos Negativos del uso de Uber en Bogotá .....	30
2.2.3.1 Daños a vehículos por prestar servicio bajo plataformas como Uber o Cabify	30
2.2.4 Datos Históricos Financieros de Uber .....	31
2.2.5 Falla de Seguridad en Plataforma de Uber .....	31
2.2.6 Iniciativa del Gobierno Colombiano “Taxi Inteligente” .....	32
2.2.7 Información Legal de Uber en México.....	33
3. Capítulo III Marco Metodológico.....	46
3.1 Enfoque .....	46
3.2 Alcance del estudio.....	46
3.3 Fase 1.....	47
3.3.1 Exploración de fuentes bibliográficas .....	47
3.3.2 Normograma: .....	47
3.4 Fase 2.....	48
3.4.1 Comparación entre las leyes emitidas por el gobierno Colombiano y Mexicano sobre el servicio de Transporte Especial.....	48
3.4.2 Comparación y Cuadro Comparativo .....	49
3.5 Fase 3.....	50
3.5.1 Propuesta .....	50

3.5.2 Recomendaciones .....	50
4. Capítulo IV Implementación y Evaluación del Modelo .....	51
4.1.2 Normograma de la Legislatura Colombiana.....	51
4.1.3 Normograma de la Legislatura Mexicana .....	54
4.2 Comparación – Normativa Colombiana y Mexicana para la legalización del transporte de servicio especial por medio de plataformas como Uber o Cabify.....	59
4.2.1 Posibilidad de que carros particulares presten los servicios de transporte especial como Uber o Cabify .....	59
4.2.2 Matriculas de carros registrados para el funcionamiento de servicio especial en el parque automotor de México y Colombia: Oferta y Demanda .....	61
4.2.3 Tarjeta de Operación para Transporte Público .....	63
5. Capítulo V Análisis de los Resultados.....	70
5.1 Posibilidad de que carros particulares presten los servicios de transporte especial como Uber o Cabify .....	70
5.2 Matriculas de carros registrados para el funcionamiento de servicio especial en el parque automotor de México y Colombia: Oferta y Demanda .....	70
5.3 Tarjeta de Operación para Transporte Público .....	71
6. Capítulo VI Recomendaciones.....	72
7. Conclusiones .....	74
Referencias Bibliográficas.....	76

## **Índice de Tablas**

<b>Tabla 1 Modalidad de Servicio de Uber en los Estados tomados como Referencia .....</b>	<b>37</b>
<b>Tabla 2 Normograma Legislatura Colombiana .....</b>	<b>51</b>
<b>Tabla 3 Normograma de la Legislatura Mexicana .....</b>	<b>55</b>
<b>Tabla 4 Comparación Normativa Colombiana y Mexicana para la regularización de Vehículos de Transporte Especial .....</b>	<b>65</b>

## **Resumen**

En el presente trabajo se hace un acercamiento a la historia de Uber y Cabify en Colombia, plataformas tecnológicas de intermediación en solicitud del servicio de transporte público en un carro particular con chofer, que han tenido una gran acogida por parte de los usuarios, sin embargo son ilegales por infringir en decretos establecidos por el ministerio de transporte; identificando las barreras legales que han establecido el Gobierno Nacional para que estas aplicaciones no estén reguladas, luego de eso se hace una comparación entre la legislatura de algunos estados de México en los que las plataformas son legales, para poner en discusión la posibilidad de que en Colombia el uso de estas plataformas se legalice o una estrategia para que otras plataformas nacionales que se acojan a la normativa tengan el impacto positivo que tienen estas en el mercado.

La investigación tiene un enfoque cualitativo ya que se expone el fenómeno desde las perspectivas de los principales actores que en este caso son los conductores de taxi, Uber y Cabify, los usuarios, la posición de las empresas y el gobierno nacional, tiene un alcance exploratorio ya que este fenómeno ha sido poco explorado y no se encontró ningún trabajo en el que se comparara la legislatura de dos países con la finalidad de obtener resultados, al final del documento en los análisis, las recomendaciones y las conclusiones se plantearan posibles soluciones a este planteamiento.

**Palabras Claves:** Plataformas Tecnológicas, servicio público de transporte, transporte especial, Uber, Cabify, taxis, leyes.

## **Abstract**

In the present work an approach is made to the history of Uber and Cabify in Colombia, technological platforms by means of which a public transport service is requested in a private car with a driver that has been very well received by the users, but they are illegal, will also take into account the legal barriers established by the National Government so that these applications are not regulated, after that a comparison is made between the legislature of some states of Mexico in which the platforms are legal, to put into discussion the possibility that in Colombia the use of these platforms is legalized or a strategy so that other national platforms that comply with the regulations have the positive impact they have on the market.

The research has a qualitative approach since it exposes the phenomenon from the perspectives of the main actors that in this case are the taxi drivers, Uber and Cabify, the users, the position of the companies and the national government, has an exploratory scope since this phenomenon has been poorly explored and no work was found in which the legislature of two countries was compared with the purpose of obtaining results, at the end of the document in the analyzes, the recommendations and the conclusions, possible solutions will be proposed to this approach

Keywords: Technology Platforms, public transport service, special transport, Uber, Cabify, taxis, laws.

## **Introducción**

La presente investigación se sitúa en Colombia y la temática en los sectores de Transporte y de Tecnología, ya que se busca determinar las barreras legales que tienen plataformas como Uber o Cabify con el objeto de operar bajo la normativa Colombiana como un servicio de transporte especial, a pesar de que en el país se ha tratado de establecer ciertas estrategias entre las partes involucradas para legalizar las plataformas, la empresa Uber ha manifestado no estar de acuerdo con lo que establece el gobierno para conseguir el fin de legalizarlas.

Es por ello que estas plataformas funcionan de forma ilegal, generando un vacío en la seguridad de sus usuarios y de los conductores al no contar con el respaldo del Gobierno



Nacional para utilizar este medio de transporte que se ha popularizado al punto que ya ha puesto a discutir a dos ministerios el de Tecnología y el de Transporte, el primero argumenta que “Desde 2009 está consagrado el principio de neutralidad en la red, y significa que cualquier plataforma puede rodar por la red salvo que exista prohibición expresa del Congreso de la República.” (Cámara Colombiana de Comercio Electrónico, 2017). El congreso sólo tiene dos prohibiciones entre las que no se encuentran las plataformas tecnológicas de servicio especial.

Mientras que el Ministerio de Transporte estableció desde el 2010 que el sector de transporte es un gremio bastante regulado en el cual no da cabida a nuevos modelos de transporte para que funcionen en el parque automotor del país, por ello se decretó que los carros que se encontraran prestando estos servicios serían inmovilizados. A pesar de este obstáculo las personas siguen utilizando las plataformas, las cuales, hoy en día tienen mucha acogida es por ello que se busca en estas páginas diseñar una propuesta para que estas se legalicen dentro de la normativa colombiana tomando como ejemplo a un país como México en el cual son legales.

## **1. Capítulo I Marco General**

### **1.1 Caracterización del Problema**

En el año 2011 llegó a Colombia la plataforma Uber y en el año 2013 Cabify las cuales prestan un servicio similar al de los taxis, con la particularidad de que los clientes solicitan el servicio a través de su teléfono inteligente, desde que este modelo de negocio empezó a operar en Colombia, han surgido bastantes tensiones, entre ellas la postura que se ha establecido en el Ministerio de Transporte que en un inicio quiso mediar con la compañía UBER bajo sus condiciones pero no logró instaurar un acuerdo, por lo cual ha decretado que estos vehículos no están habilitados para funcionar y se puede inmovilizar los carros que estén prestando el servicio

bajo el app. Otro sector con el que Uber y Cabify han tenido problemas es con el gremio de taxistas ya que estos han intentado sacarlos del camino a través de medidas violentas, lo cual aumenta la tensión entre las partes.

La ciudadanía por su parte ha aceptado de forma positiva la entrada de UBER y Cabify, ya que manifiestan tener muchos inconvenientes al tomar el servicio de taxi, entre los problemas que más se destacaban cuando las plataformas se hicieron populares se encontraba que: los taxis no llevaban a las personas a los destinos que solicitaban, alteraban los taxímetros cobrando las carreras más caras de lo que debían, hacían paseos millonarios, todo esto generó un malestar y a pesar de que Uber y Cabify no son legales tienen buena acogida por parte de los usuarios y las personas utilizan mucho el servicio.

Debido a esto se busca establecer la posibilidad de legitimar una app tecnológica para satisfacer las necesidades del usuario a partir de la normativa establecida por el Ministerio de Transporte de Colombia, revisando las condiciones que estas empresas han impuesto para no acogerse a lo que dictamina el ministerio y así plantear una solución viable, para determinar esto se tomará como ejemplo la normativa legal del primer país en Latinoamérica que permitió que en su parque motor rodaran de forma legal vehículos que prestan servicios especiales como Uber o Cabify, el cual es México, por ello se establece la siguiente pregunta problema:

### **1.1.2 Pregunta Problema**

¿Cómo al comparar la normativa del sector de transporte especial de vehículos operados bajo plataformas como Uber y Cabify entre Colombia y México se puede establecer un posible enfoque legal en Colombia de estos servicios tal como se logró en algunos estados mexicanos?

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo General**

Comparar la normativa legal del sector de transporte especial de vehículos operados bajo plataformas como Uber y Cabify entre Colombia y México para establecer un posible enfoque legal en Colombia tal como se logró en México.

### **1.2.2 Objetivos Específicos**

- Exponer a través de las leyes Colombianas el Marco normativo y barreras legales para la operación del servicio de transporte especial de vehículos bajo plataformas como Uber o Cabify.
- Establecer de acuerdo con el Marco normativo en el sector de transporte especial de México como se legalizó el transporte especial en el país.
- Describir los rasgos generales del uso de plataformas como Uber y Cabify en Colombia y lo que ha generado su inserción para las partes involucradas o afectadas.
- Diseñar un comparativo Legal y paralelo normativo entre las leyes del sector de transporte especial entre Colombia y México.
- Concluir con un enfoque a la legalidad del sector de transporte especial en Colombia tal como se implementó en México.

## **1.3 Justificación**

En la actualidad el uso de la tecnología ha revolucionado la forma en la que se comunica el ser humano, también sus hábitos y demás actividades cotidianas, un ejemplo de ello es que las

personas hoy en día prefieren solicitar un servicio como Uber o Cabify que llega a la puerta de su casa en vez de salir a tomar un taxi, aunque muchas empresas de taxis cuentan con plataformas tecnológicas para que sus usuarios soliciten transporte, estas no tienen las particularidades que hacen atractivo a Uber o Cabify, como la amabilidad de los conductores, el tiempo rápido de llegada, en el caso de Uber costos más asequibles al usuario. Sí bien esto parece tener muchas ventajas una realidad que atraviesa a Uber o Cabify es que no son legales bajo la legislatura colombiana, por ello en este trabajo se busca proponer el diseño de un modelo de negocio como Uber o Cabify que se acoja a las leyes del Ministerio de Transporte de Colombia o determinar cómo las leyes se pueden modificar para recibir en su parque automotor de forma legal los servicios especiales que ofrecen estas empresas.

## **2. Capítulo II Aproximaciones Teórico - Conceptuales**

### **2.1 Antecedentes**

Las historias de las plataformas virtuales de servicios especiales de transportes como Uber o Cabify no datan de más de 10 años, por ello es importante contextualizar a los lectores del presente documento de la forma en la que nacieron estos modelos de negocio y sus características particulares.

#### **2.1.1 Breve Historia de Uber**

Uber inició en París en el 2008, Travis Kalanick y Garrett Camp sus fundadores, tuvieron algunos problemas para conseguir un taxi en medio de la nieve, por lo que pensaron en la facilidad que habría de solicitarlo sólo con un clic, de esa idea surgió un app que servía para pedir *autos negros premium* que en la actualidad está revolucionando el transporte público.

Aparte de esto la plataforma representa una fuente de ingresos flexible para las personas que trabajan en ella, “ayudamos a fortalecer las economías locales, mejorar el acceso al transporte y aumentar la seguridad de las calles. Cuando el transporte es algo con lo que siempre se puede contar, todos nos beneficiamos. Especialmente cuando nieva.” (UBER, 2018)

La plataforma funciona de una forma sencilla, los usuarios se inscriben con su número de celular, llenan unos datos básicos para tener un avatar y pueden pedir el servicio de un carro particular que los transporta hacia el destino que deseen sin ningún inconveniente, por lo general los carros se demoran de tres a siete minutos en llegar, lo cual ofrece muchas facilidades para el cliente ya que no tienen que salir a buscar un carro a la calle, lo pueden esperar desde la comodidad de su casa y los empleados de este medio de transporte también se destacan por dar un trato amable, ya que dentro de la comunidad Uber se le da una calificación al cliente y al conductor.

### **2.1.2 Breve Historia de Cabify**

Por su parte Cabify nació en el año 2011 como una startup (compañía emergente) de servicio de automóvil en España, la cual ya es reconocida y utilizada en varios países de habla hispana como España, México, Chile, Perú, Colombia, Portugal, Brasil, Ecuador, Panamá y Argentina, comenzó como una idea que se le ocurrió a su fundador Juan de Antonio, su crecimiento ha sido

contundente en los últimos años y en el 2018 según (El Confidencial) se valorizó en 1400 millones de dólares.

Uno de sus atractivos es que el usuario conoce el precio del trayecto antes de iniciarlo. El modelo de negocio de Cabify se centra en varios aspectos: las tarifas fijas por kilómetro (no por tiempo), la posibilidad de realizar una reserva con antelación, el servicio de atención al cliente 24 horas; el seguro de responsabilidad civil para sus usuarios y la legalidad que aportan las licencias VTC (vehículo de arrendamiento con conductor) con las que los conductores operan. (ABC Tecnología, 2016)

Pese a los inconvenientes con los que ha contado Cabify en los países en los que ha incursionado ha tratado de establecerse de forma legal lo cual no ha sido posible en todos ellos.

## **2.2 Marco Teórico**

### **2.2.1 Uber y Cabify en Colombia: Desde la Percepción de las compañías y la normativa legal**

En el año 2013 en Octubre la plataforma hizo presencia en Colombia, llegó con mucha fuerza ya que desde un inició contaba con un centenar de conductores afiliados, según (El Tiempo, 2013) no se podía pagar en efectivo (lo cual se puede hacer desde el 2016), algo usual que ha manifestado Uber es que no son una empresa de transporte sino de tecnología:

“Cabe aclarar que no somos una empresa de transporte público, somos una compañía desarrolladora de software. Los conductores profesionales se inscriben en nuestro sistema y pagan un pequeño porcentaje por cada una de las carreras que completan”, añade el ejecutivo de la compañía. (El Tiempo, 2013)

En parte lo que dice Uber es cierto ya que los carros que trabajan para la compañía no son de la empresa, la mayoría de los casos son de los conductores o lo trabajan los empleados de los dueños de los automóviles, no obstante, sí se presta un servicio de transporte gracias a la plataforma. En un inicio los carros que prestaban el servicio eran vehículos blancos.

En el 2013 Según la misma fuente los empleados debían pasar por unos filtros minuciosos para poder trabajar con la compañía, tales como no contar con antecedentes judiciales, tener los papeles del carro y del conductor al día, ya que según la plataforma se promueve la seguridad en las ciudades en las que incursionan, en un principio la compañía tenía unas tarifas un 30% más altas que las de los taxis.

En el año 2014 los taxistas hicieron redadas contra los carros asociados al sistema, muchos de ellos pusieron quejas ya que consideraban que Uber violaba todas las normativas legales para su funcionamiento, no obstante entre los factores que influyeron para que los ciudadanos se decidieran a preferir este servicio sobre el de los taxis, incluso en esa época en la que costaba un 30% más que un servicio de taxi, se debe a causas relacionadas con el servicio que los carros amarillos le prestaban a la ciudadanía. En el siguiente apartado de la revista semana se expondrán las quejas más comunes de los usuarios de taxi en el año 2014.

El gremio de los ‘amarillos’ carga con una pésima reputación, más que merecida. Si bien la gran mayoría de conductores de taxi son personas honestas y trabajadoras, una minoría se esconde entre ellos para cometer delitos como el paseo millonario. Otros alteran los taxímetros para cobrar de más y sus vehículos no cuentan con las mínimas condiciones técnicas y de comodidad. En la capital del país se convirtió en costumbre para muchos taxistas negarse a prestar el servicio si el destino del usuario no se acomoda con sus necesidades. (Revista Semana , 2014)

En ese año el Ministerio de Transporte convocó a Uber para discutir las condiciones que le serían impuestas a la plataforma para poder funcionar de forma legal, “Si Uber quiere ofrecer un servicio debe ser una empresa habilitada o permitir que esa plataforma la utilicen empresas que sí lo estén. Invito a la empresa Uber para que se reglamente como un servicio de carácter individual.” (Abello, 2014), esta exigencia hace referencia a que la plataforma debía contar con sus propios carros o permitirle a vehículos registrados de forma legal en otras empresas prestar el servicio a través de la aplicación, lo cual no fue aceptado por la compañía, ya que no es el modelo de negocio que manejan.

Las causas expuestas anteriormente propiciaron que el Ministerio de Transporte decretará que los vehículos que fueran encontrados prestando el servicio a través de Uber podían ser retenidos,



esto se sumó a la circular número 13 del 09 de Julio del 2014 y a la 24 del 30 de diciembre del 2014. También a una entregada el día 02 de Octubre del 2014 en el que se manifestó que los vehículos de servicio especial, los cuales fueron con los que inició uber no estaban autorizados para prestar el servicio a través de la plataforma, se argumentó que ésta no estaba habilitada y conducía a una competencia desleal. En dicho comunicado el Ministerio de Transporte (2010) decretó que:

1. Sólo las empresas habilitadas podían ofrecer el servicio de transporte público, ya que este sector está ampliamente regulado y que debe cumplirse con los requisitos establecidos; celebrando el contrato por escrito, elaborando un plan de rodamiento y estableciendo reglas para el ingreso de nuevas unidades. (pág.3)
2. “Cada modalidad de transporte está diseñada para cumplir un tipo de servicio y no pueden ejercerse actividades o servicios distintos de los que le fueron autorizados” (Ministerio de Transporte de Colombia , 2010, pág. 3)
3. Los vehículos vinculados a la empresa son responsabilidad directa de la misma. (pág 3)
4. “Los vehículos vinculados al servicio especial, tienen por objeto la operación de un contrato de transporte que es previamente presentado al Ministerio de Transporte, para sustentar la tarjeta de operación e incluido en el Plan de Rodamiento de la empresa.” (Ministerio de Transporte de Colombia , 2010, pág. 3)
5. Por ello se reglamentó que las ayudas tecnológicas tenían que estar directamente reguladas por las empresas, teniendo en cuenta el reglamento anteriormente citado. (pág.3)
6. “Correlativamente, no son legales las aplicaciones tecnológicas que faciliten la celebración de contratos de transporte con empresas que no cuenten con habilitación o autorización de la

autoridad competente, en virtud de las cuales se presten servicios no autorizados, por vehículos de servicio particular o por vehículos de servicio público, que fueron registrados con el propósito de atender demandas específicas de prestación de servicios y que en la práctica, atiendan demandas de transporte distintas, es decir, cuya prestación se encuentre autorizada a otras empresas y/o modalidades.” (Ministerio de Transporte de Colombia , 2010, pág. 3)

En conclusión, el Ministerio de Transporte decretó que el funcionamiento de Uber sí bien no es ilegal, tampoco lo es, no está habilitada una herramienta tecnológica para funcionar sí no cuenta con los requisitos que establece el ministerio, como regulación de las tarifas, celebrar los contratos de forma escrita, tener a los vehículos registrados a su cargo. Es por ello que sumado a todo lo que estableció el Ministerio también se impuso el castigo que iban a tener las personas y los vehículos que se encontraran trabajando a través de la plataforma:

De conformidad con las facultades conferidas por los decretos 101 y 1016 del 2000 modificados por el Decreto 2741 de 2001, Ley 769 de 2002, artículo 3°, parágrafo 3°, esta Superintendencia Delegada solicita a las Autoridades de Tránsito y Transporte Municipal, Distrital y Metropolitano, aplicar dentro del marco de sus competencias las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y público en las modalidades de pasajeros por carretera especial, que trasgredan lo previsto en los decretos 171,172 y 174 de 2001 y demás disposiciones concordantes.

Adicionalmente, aplicar las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y público que presten servicio no autorizado a través de la plataforma “UBER”, incumpliendo lo dispuesto en la circular del 09 de julio de 2014, emitida y publicada en la página web de esta entidad (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014)

En el año 2015 según el periódico la República, se determinó que en el país al menos 100.000 personas utilizaban la plataforma una vez a la semana, la mayoría lo utilizaban de 1 o 2 veces a la semana, por su parte se contaba con un promedio de 5.000 conductores que utilizaban la app para obtener ingresos adicionales, también se afirma que en la compañía se habían adelantado esfuerzos para lograr legalizar a Uber en el país:

El esfuerzo ha sido constante desde que llegamos a Colombia hemos tenido acercamientos con el Gobierno. Con esta administración ha sido más complicado, pero hay avances y nosotros vemos que hay una necesidad y una demanda, un clamor ciudadano por tener más y mejores opciones de movilidad y la aplicación permite eso. (Sanchez, 2015)

Por más que la empresa afirme que Uber es legal según el gobierno no es así, esto genera varias tensiones adicionales, por ello en el año 2015 el Ministerio de Transporte emitió un decreto sobre el servicio especial, con la finalidad de no tener inconvenientes con empresas como Uber que no son tomadas como compañías que cumplan con la normativa estipulada por el gobierno colombiano.

En el decreto 2297 del año 2015 por el cual se modifica el decreto 1079 del 2015 en relación con la prestación del servicio especial de transporte terrestre se estipula que al gobierno le compete toda la operación de este tipo de transporte, siendo la seguridad de las personas una prioridad dentro de estos sistemas, lo cual garantiza la movilidad de las personas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, para poder prestar el servicio especial se estipulo que los vehículos debían estar debidamente matriculados en el Ministerio de Transporte para el uso que se les pretendiera dar, los cuales deben cumplir con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con el modelo de transporte. Estos

carros deben estar dotados de características particulares que no son iguales ni similares a los vehículos particulares tal como se establece en la ley.

Que el artículo 5° de la Ley 336 de 1996 dispone que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros deberá prestarse de acuerdo con las condiciones requeridas en la ley y los reglamentos, y que bajo ninguna circunstancia los vehículos de servicio particular podrán prestar o atender algún tipo de servicio público de transporte de pasajeros. (Ministerio de Transporte , 2015)

Este es uno de los principales obstáculos que tienen empresas como Uber o Cabify ya que ellas no cuentan con su propia flota de vehículos para prestar el servicio de transporte y lo que hacen es vincular carros particulares los cuales tienen un canal de acceso entre cliente y usuario a partir del app tecnológica, por ello toman como alternativa para poder funcionar valerse de carros particulares.

En ese año con el decreto 2297 también se buscaba que la ciudadanía si bien no iba a contar con plataformas como Uber o Cabify para el desplazamiento sí tuviera una alternativa móvil para poder movilizarse, “el proyecto persigue una finalidad pro competitiva, como lo es la de crear un nuevo producto que satisfaga el interés de los consumidores de contratar un servicio de transporte terrestre individual de lujo y que haga uso de las tecnológicas de la información” (Ministerio de Transporte , 2015), no obstante en el ministerio eran conscientes de que para crear o constituir un servicio con estas características podrían tener una competencia informal que en este caso sin ser explícitos hace referencia a los casos de las apps que ya son de uso común para la ciudadanía al no ser competitivos con los precios del mercado, por lo que quedarían necesidades insatisfechas para los ciudadanos. Se mencionó que los servicios de transporte

especial no pueden vulnerar el derecho a la libre competencia y que lo que se busca con estos servicios es garantizar la seguridad del usuario

igualmente, con la habilitación de plataformas tecnológicas por parte del Ministerio de Transporte, como requisito para la prestación del servicio en el transporte individual, se pretende dar al usuario la certeza de que aquellas cumplen con los parámetros técnicos exigidos para garantizar una eficiente prestación del servicio, con cubrimiento a cualquier hora del día, mediante el uso de diversas formas de pago, y facilitando la identificación del conductor y la calificación del servicio por parte del usuario. (Ministerio de Transporte , 2015, pág. 3)

Por medio de este comunicado se estableció que el ministerio de transporte sí permite que las apps que cumplen con la normativa vigente instaurada por el gobierno nacional y la Secretaria de Movilidad y Transporte funcionen en el parque automotor del país, no obstante como Uber y Cabify no cumplen con el requisito de contar con sus propios vehículos o alquilar a los que cumplen con la normativa, no pueden funcionar bajo la modalidad de servicio especial, si una empresa quiere hacerlo acogiéndose a la reglamentación colombiana debe demostrar que cumple con las condiciones del servicio exigidas por parte del Ministerio de Transporte.

Uber luego del Decreto se pronunció diciendo que el nuevo reglamento instaurado desde el año 2015 sólo beneficiaba a los taxistas, dejando por fuera a otras personas de competir bajo la modalidad de servicio especial, en el periódico el portafolio según declaraciones dadas por la compañía se afirma que ellos consideran que este:

“es un paso inicial para nuevas formas de movilidad diferentes al taxi tradicional en Colombia”, deja por fuera a nuevos jugadores, es decir, a todo aquel que no sea taxista, pues “restringe esta categoría a los actuales propietarios de taxis amarillos y al sistema de cupos

existente”, cupos que “se encuentran monopolizados por particulares y se transan en un mercado informal sin ningún control” (Portafolio, 2016)

De hecho en el mismo medio se establece que Uber buscaba en Colombia promover el proyecto de ley de aplicaciones de transporte privado que estaba a la fecha en el congreso ya que este se asimilaba a la normativa utilizada en México, el Ministerio de Transporte y la legislatura Colombiana se ha mostrado reacia a la inserción de plataformas tecnológicas sin su debida regularización. Uber crítica que el gobierno sólo da una cantidad de cupos para que algunos vehículos como los taxis funcionen prestando el servicio especial en la categoría básica, esto es real, pero se debe analizar la situación de los cupos en el parque automotor del país.

Esto hace parte del decreto 172 del 2001 en el que se establece que para prestar el servicio los taxis deben contar con los permisos necesarios, en el capítulo I se establece que para su habilitación, los vehículos deben presentar una autorización para movilizarse sólo bajo la modalidad que se acredite, nadie nuevo puede entrar a operar sin que sea habilitado por el Ministerio de Transporte, allí se estipula que cuando las entidades de control y vigilancia constatan la prestación de un servicio sin autorización se le negará a la empresa o usuario la autorización y no podrá volver a solicitarla en el lapso de 12 meses. Para poder operar las empresas deben cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.
4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.
5. Certificación firmada por el representante legal, sobre la existencia de los contratos para la vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos

propios, se indicará este hecho. 6. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes. 7. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa. 8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio. 9. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial. 10. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por Ley se encuentra obligada a cumplirla. 11. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes establecidos para cada nivel, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE. (Ministerio de Transporte , 2001, págs. 5-6)

En la reglamentación del gobierno colombiano es indispensable contar con un sistema de transporte especial que esté completamente regulado por ello se les exige bastantes requisitos a las empresas, en la parte financiera a pesar de que no se les exige a las empresas un análisis de los factores financieros si deben comprobar el pago de capital o patrimonio líquido exigido, también deben contar con seguros de pólizas, el trámite de la habilitación por su parte tiene una duración de 90 días en los cuales el Ministerio debe responder.

En cuanto a la asignación de matrículas para prestar el servicio estas también deben cumplir unos estándares, lo que usualmente es conocido como los cupos, el Ministerio de Transporte no puede dejar acceder al parque automotor taxis por incremento sólo por reposición a excepción que se necesite incrementar el número de vehículos, para esto la autoridad de transporte debe contar con un inventario detallado del número de taxis que circulan dentro del área, la oferta y la demanda que se tiene, luego de determinar esto sí puede establecer la medida a tomar. Se evidencia que hay una regulación muy estricta en el ministerio de transporte para la circulación de los vehículos, a pesar de todo lo que se ha estipulado por parte del Ministerio Uber y Cabify

tenían la esperanza de que el proyecto de ley de aplicaciones para el transporte privado fuera aprobado por el congreso no obstante este se cayó.

El proyecto promovido por Gonzalo Antonio Araújo Muñoz el 22 de Noviembre del 2016 fue presentado en la secretaría general de la cámara de representantes, dando cumplimiento al artículo 19 de la Ley Estatutaria 1757 de 2015, por medio del cual se puede proponer una iniciativa de origen popular por parte de la ciudadanía, el objeto de la ley era:

La creación del servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas, con el fin de incentivar el mejoramiento de la prestación de los servicios existentes de transporte, promover la libertad de elección del ciudadano y fomentar el uso de nuevas tecnologías en el sector transporte. (Araújo, 2016)

En este proyecto se pretendía modificar la ley 336 de 1996 en el inciso 2 del artículo 5 definiendo al servicio de transporte como aquel “que tiende a satisfacer las necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro de sus actividades exclusivas o comerciales permanentes y/o transitorias de las personas naturales y/o jurídicas, sin necesidad de estar vinculadas a empresas de transporte” (Araújo, 2016)

Se buscaba que la intermediación de plataformas tecnológicas se pudiera utilizar en el servicio de transporte especial y servicio individual de pasajeros que quisieran contratar el servicio, sólo por medio de algunas compañías que fueran autorizadas por el Ministerio de Transporte, se proponía que el gobierno reglamentara los requisitos para la operación de los vehículos, en temas como asegurando la idoneidad del conductor, verificación de los antecedentes judiciales, que hubiera una vía de comunicación entre el usuario y el conductor, garantizando las condiciones mínimas del vehículo, además de ello se establecía que no se podría negar la prestación de servicio de transporte privado a ningún solicitante que contara con estos requisitos.



Vale la pena resaltar que si no se le niega la autorización a ningún vehículo se colapsaría el parque automotor de las ciudades de transporte de servicio especial y esto no permitiría garantizar que las personas que trabajen tengan un salario digno cumpliendo con las horas legales de servicio que en el caso del país son 8 diarias, lo cual no beneficia a los empleados de la empresa sino a las compañías de servicios especiales con apps tecnológicas.

También se propuso que hubiera libertad en materia de tarifas estipuladas por las apps, lo cual está bastante regulado según el Decreto 172 del 2001, lo cual hubiera sido una competencia injusta para el gremio de taxistas, si bien se percibe que el Ministerio de Transporte se opone al libre tránsito de carros vinculados a plataformas como Uber o Cabify también se puede estimar que estas no han cedido con las regulaciones solicitadas por parte del estado como si lo hicieron en México, en donde Uber es legal.

Los representantes de la Cámara no estuvieron de acuerdo con lo que se proponía por Araújo en el 2016 ellos pidieron al presidente archivar el Proyecto de ley número 044 de 2015 Cámara el cual pretendía dar licencia al funcionamiento de plataformas como Uber, ya que no daban cabida a la regulación mientras que otras apps de uso tecnológico como easy o tappy sí lo hacían.

En el proyecto se aludía que en Colombia no estaba legislada ninguna restricción al uso de plataformas tecnológicas a lo que la cámara respondió que ellos estarían vulnerando otras leyes, ya que la actividad económica y la iniciativa privada son libres sólo dentro del bien común, también que la ley delimita el alcance de la libertad económica. Adicionalmente se estableció que el proyecto de ley debería ser pensado en la medida en que no conllevara a perjuicios para otros sectores y gremios.

En el 2016 sumado a los problemas que tenía Uber para legalizar su funcionamiento en el país, Cabify empezó a ser una competencia directa ya que había estado funcionando nueve meses en el segmento corporativo, pero manifestó que iba a empezar a operar como lo hacía Uber, según la revista dinero iniciaron su funcionamiento con más de 700 carros registrados en la plataforma. Ellos afirmaron que la apertura de su servicio se presentaba a partir de la dualidad del gobierno entre legalizar las plataformas de servicio especial, la permisividad de este y la demanda de la población.

Finalmente, Omar Calvo quiso “entregar un mensaje de tranquilidad a las entidades de tránsito”, al explicar que la “categoría de servicio empresarial, es y seguirá siendo legal” en la medida en la que operan bajo el marco legal que rige a las empresas de ese tipo. (Revista Dinero, 2016)

Adicional a esto en el año 2017 el Ministerio de Transporte por medio del decreto 431 de 2017 “modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones” (Ministerio de Transporte, 2017), en el cual se establece que el servicio especial sólo se puede prestar bajo una empresa legalmente constituida, los carros sólo pueden prestar servicio en un periodo de veinte años, luego de eso deben desintegrarse totalmente, los carros deben ser de color blanco acompañados de la expresión Servicio Especial en la parte trasera del vehículo, contar con tarjeta de operación.

### **2.2.2 Beneficios que se han expuesto con el uso de plataformas como Uber y Cabify en Colombia por parte de los usuarios**

En este apartado se van a exponer según documentación especializada los beneficios que presentan los usuarios de Uber o Cabify. Entre los que se encuentra cuidado del medio ambiente,

percepción de que se brinda un mejor servicio en Uber y Cabify que en los taxis, precio y facilidad de tomar el servicio.

### **2.2.2.1 Cuidado del Medio Ambiente**

Uno de los beneficios que más se le ha atribuido al uso de plataformas como Uber o Cabify es que por medio de estas se puede reducir la compra y el uso de vehículos particulares, a esto se le denomina consumo colaborativo, lo cual se expuso en el proyecto de ley 198 de 2016 presentado ante la cámara colombiana.

Unas de las principales características del consumo colaborativo y que podría aplicar plenamente al tema central de esta exposición de motivos, siendo la prestación de un servicio de transporte, son los efectos en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, mayor demanda de productos de buena calidad, promoción del desarrollo comunitario y fortalecimiento de la confianza entre los ciudadanos. (Araújo, 2016)

En una ciudad tan colapsada en la movilidad como Bogotá es imprescindible la regulación del número de vehículos particulares, aunque esto no existe en el país, lo único que se hace para mitigar la circulación de vehículos en el parque automotor es la conocida medida de pico y placa, por medio de la cual se prohíbe que carros con ciertos números de placas se movilicen en determinados días y horas, por lo que plataformas como Uber y Cabify serían una buena alternativa para las personas que tienen pico y placa, ya que muchos de ellos en vez de no sacar sus vehículos prefieren contar con dos carros cuyas placas sean diferentes para no tener este inconveniente, por lo tanto es verdad que el consumo colaborativo puede reducir la excesiva compra de vehículos y con esto se reduce la emisión de gases contaminantes como el CO<sub>2</sub>.

### **2.2.2.2 Percepción de que se brinda un mejor servicio por parte de Uber sobre los taxis**

Además de esto se debe tener en cuenta que muchos ciudadanos no optan por tomar taxis al considerar que el servicio que estos prestan no es bueno, según un trabajo realizado por una estudiante de la Universidad de los Andes en Bogotá se pudo establecer que había muchos accidentes de tránsito en la ciudad ocasionados por taxis, los principales motivos de estos se relacionan con la imprudencia de los conductores. Para evaluar la situación de accidentalidad se utilizó las bases de datos del Observatorio de Movilidad de la Universidad de los Andes y de la Cámara de Comercio correspondiente a los años 2012, 2013 y 2014 por medio de estas “se identificó el número y la gravedad de los accidentes por sexo del conductor y por propiedad del vehículo, y las causas y la distribución de las marcas y tipos de vehículos de taxi involucrados en los accidentes” (Cala, 2016)

Las principales causas de los accidentes son “cometidas por los conductores de taxi exceptuando embriaguez –ya que por lo general es una acción cometida por el otro vehículo involucrado- y falta de señalización en vía” (Cala, 2016, pág. 19) en los resultados que arrojó la investigación se pudo determinar que:

En promedio, las principales causas registradas de los accidentes corresponden en orden de magnitud a: no mantener la distancia de seguridad (36.82%), desobedecer señales (25.59%), cambiar o adelantar de carril sin indicación (15.48%), no respetar la prelación (5,13%), exceso de velocidad (3,74%), embriaguez (3.03%) y pasar semáforos en rojo y no respetar pares (2.48%). Las demás causas representan un porcentaje muy reducido del total de accidentes. (Cala, 2016, pág. 21)

Estos datos cuantitativos relacionados con la accidentalidad de los taxis ocasionada por la imprudencia de los conductores dan cuenta de que no se tiene respeto hacia el pasajero, ya que se

cometen faltas de tránsito frente a ellos que terminan en accidentes causados por decisiones deliberadas por parte de los taxistas, lo cual presenta un riesgo para el usuario del taxi. Ahí es donde entra Uber y Cabify ya que muchos usuarios tienen una percepción de seguridad elevada en el uso de Uber o Cabify sobre los taxis.

Esto se pudo comprobar por medio de un estudio realizado por estudiantes de la Universidad Católica en el cual se consultó la opinión de 1013 personas interrogadas en el horario de 8 a 12 am que transitaron la zona comprendida entre las calles 53 a 45 y la av. Caracas y Séptima en Bogotá quienes afirmaron que preferían a Uber por la seguridad y porque van a cualquier lugar de la ciudad que a los taxis, no obstante se considera que estos últimos son más ágiles, entre los análisis de las encuestas se determinó que:

Las encuestas indican que si bien el uso de taxi es superior al de Uber (69% - 26.06% respectivamente), una gran parte de los usuarios encuestados tanto de taxi como para Uber estarían dispuestos a utilizar o a seguir utilizando el servicio de Uber 88.326%, destacando de este la seguridad que les brinda; para este apartado debemos tener en cuenta que la aplicación brinda mayor seguridad no sólo a el pasajero sino también al conductor, pues este también cuenta con información del usuario y sus recorridos quedarán registrados en el historial que Uber genera. (Navarro & Otriz, 2016)

Los usuarios encuestados afirmaron que volverían a usar la plataforma pero que a veces tienen inconvenientes con su uso a raíz de los bloqueos que generan los taxistas, sí bien los taxis se destacan por su velocidad la cual se relaciona con los accidentes de tránsito, Uber tiene una percepción positiva por parte de los usuarios ya que se sienten seguros al utilizar este servicio.

Precio de Uber en Colombia.

### **2.2.3 Aspectos Negativos del uso de Uber en Bogotá**

Las plataformas tecnológicas Uber y Cabify no son legales en Bogotá, aunque sus usuarios consideren que este sistema de transporte es más seguro que los taxis, se presentan problemas con la seguridad a causa de este factor, entre los que se encuentra: daños materiales por conducir Uber o Cabify producidos por los taxis, sanciones de tránsito e inmovilización de los vehículos.

#### **2.2.3.1 Daños a vehículos por prestar servicio bajo plataformas como Uber o Cabify**

Unos de los principales actores con la inserción de Uber y Cabify son los taxistas quienes se han visto afectados por la competencia que representa el uso de estas plataformas por parte de los usuarios, quienes las prefieren constantemente sobre el servicio de taxis, lo cual ha generado una gran molestia para este gremio en el país, por ello, muchos de estos han atacado los carros que descubren trabajando por medio de la plataforma, agresiones en las que también se han visto involucrados usuarios y personas que no son conductores de Uber o Cabify y han sido acusados de serlo, además de ello las aseguradoras no están en la obligación de responder por los daños, ya que sí se comprueba que los carros están trabajando bajo alguna plataforma y están asegurados, en el momento en el que se compruebe que estaban prestando un servicio público ilegal en un vehículo particular pueden ser reportados como fraude y no estarían condicionadas a pagar por los daños. No obstante, hay unas aseguradoras como Allianz que cubren a los vehículos en caso de accidentes, pero estos deben ser sinceros al momento de asegurar el carro y decir cual es el uso que le van a dar.

“Esta póliza provee un seguro por \$500 millones en cobertura de responsabilidad del conductor frente a los pasajeros, por evento, y una suma igual por responsabilidad del conductor frente a terceros, por evento. Esta cobertura comienza desde el momento en que el pasajero aborda el

vehículo y hasta cuando desciende del mismo”, reza un comunicado publicado en la página web de la empresa. (Revista Dinero , 2017)

#### **2.2.4 Datos Históricos Financieros de Uber**

Durante el año 2016 la empresa cerró con pérdidas financieras cercanas a los 3.000 millones de dólares, esto se debe a varios factores entre los que se encuentra: la competencia, la presión regulatoria y que dejó de funcionar en China, ya que “acordó vender su operación al emprendimiento local Didi Chuxing a cambio de una participación del 17,5 por ciento” (Portafolio, 2016), ya que era muy fuerte la influencia de esta plataforma.

Las pérdidas de Uber en el periódico digital el Portafolio (2016) afecto el flujo de caja de la compañía reduciendo el nivel de inversión en innovación, entre las que se encuentra Uber Eats y el desarrollo de carros autónomos, no obstante en otro artículo se afirma Uber declaró que esas pérdidas no son graves para la empresa en comparación de lo que se ganó y lo que se perdió, ya que contaba con reservas de 20 billones de dólares, el doble reportado durante el año 2015, ingresos netas de 6.5 billones.

#### **2.2.5 Falla de Seguridad en Plataforma de Uber**

1) Se reportó un incidente con la seguridad de los datos de los usuarios, la directora ejecutiva de la compañía (CEO) a finales del año 2017, indico que en el 2016 dos personas obtuvieron de forma inapropiada acceso a datos de los usuarios alojados en una nube, entre los que estaban nombres y números de licencias de conducir de cerca de 600.000 clientes, información de 57 millones de usuarios en todo el mundo, aunque no se encontró evidencia sobre descargas de

cuentas bancarias, números de tarjetas de créditos esto no debió haber ocurrido por lo que la CEO afirma:

Al momento del incidente, tomamos medidas de inmediato para asegurar los datos y bloquear cualquier acceso no autorizado. Al mismo tiempo, identificamos a los atacantes y nos aseguramos que los datos descargados fueran destruidos. Además, implementamos medidas de seguridad para restringir accesos y fortalecer los controles en nuestras cuentas de almacenamiento de datos en la nube. (Khosrowshahi, 2017)

En el año 2016 la empresa Uber no tuvo un buen cierre financiero con pérdidas estimadas en 3000 millones de dólares a causa de este factor.

### **2.2.6 Iniciativa del Gobierno Colombiano “Taxi Inteligente”**

Como se expuso anteriormente en la ciudad de Bogotá las personas tienen una mala percepción del servicio de taxi, algo que se comenta con frecuencia es que los operadores de los vehículos alteran los taxímetros para cobrar más por una carrera al usuario, este es uno de los principales factores por el que las personas toman Uber, ya que al iniciar el viaje tienen conocimiento del costo de la carrera, la secretaría de movilidad atendiendo a las quejas recurrentes de los usuarios implementó la iniciativa Taxi Inteligente, por medio de la cual los clientes del servicio pueden conocer el costo de la carrera, esta medida empezó a funcionar el 28 de marzo del presente año en la ciudad de Bogotá, además de ello los usuarios podrán calificar el servicio prestado por el conductor, para ello cada taxista debe otorgarle al usuario una tableta. Aunque según lo que se expone en la página de la Alcaldía Mayor de Bogotá los usuarios también podrán acceder a estas plataformas por medio de sus dispositivos móviles no sólo los que otorgue el taxista.



Los taxis que no se acojan a las nuevas especificaciones para el servicio podrán ser sancionados si no lo han hecho hasta el 28 de mayo del 2018 por los policías de tránsito quienes ya están capacitados para cumplir con las medidas, además de ello mediante la plataforma SIMUR el usuario podrá verificar los datos del conductor y la tarifa cobrada, en este nuevo servicio no se puede cobrar por paradas ya que hacer que un taxi espere es una práctica que impide que otros usuarios puedan acceder al vehículo y afecta la movilidad. Habrá unos taxis que podrán cobrar más que otros al cumplir con lo que se estipula en el Decreto Distrital 568 de 2017.

Para pedir el servicio según un video en la página de Taxi Inteligente se debe descargar una de las nueve plataformas habilitadas para pedir el servicio, ya que hay varias empresas de taxis y cada una cuenta con una plataforma diferente, sería útil que el gobierno regulara una sola plataforma en la que se vinculen todas las empresas de taxis, ya que esto sigue generando dificultades a los clientes para solicitar el servicio.

### **2.2.7 Información Legal de Uber en México**

El caso de Uber en México es una ventana al futuro en cuanto da los primeros pasos en la legislación de los modelos de negocio basados en plataformas virtuales. Como la división política de México es federal, cada estado tiene autonomía para expedir sus propias leyes. En lo que respecta a CDMX, antes de la abrogación de Ley de Transporte y Vialidad, se sostenía que Uber operaba en la modalidad de servicio privado de transporte.

Es la actividad por virtud de la cual, mediante el permiso otorgado por la Secretaría, las personas físicas o morales satisfacen sus necesidades de transporte de pasajeros o de carga, relacionadas directamente ya sea con el cumplimiento de su objeto social o con la realización

de actividades comerciales, sean éstas de carácter transitorio o permanente y que no se ofrece al público en general. (Asamblea Legislativa del Distrito Federal , 2002, pág. 5)

En México D.F el taxi es un medio de transporte público individual, y se diferencia de los medios de transporte públicos colectivos en tanto ofrece un servicio puerta a puerta y sus tarifas son diferenciales de acuerdo a distintas variables. La ley de movilidad del distrito federal considera las siguientes modalidades: I. Libre; II. Sitio; III. Radio Taxi; IV. Taxi de sitio con base en terminales de autobuses foráneos; V. Las que determine la Secretaría y sean publicadas en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

La evolución tecnológica ha transformado la forma en que se venden bienes y se prestan servicios, dada la escasa o nula regulación de empresas soportadas por aplicaciones móviles, es natural que existan vacíos legales que crean brechas entre servicios regulados por plataformas digitales y servicios tradicionales. A partir de las protestas de los taxistas en los distintos estados en contra de las disposiciones legales de la operación de Uber, estos se vieron en la necesidad de reformar y/o crear artículos que permitan su regulación. Ciudad de México fue la primera ciudad en emitir leyes al respecto. Es así como en la Sección Octava de la Ley de Movilidad reformada en septiembre 15 de 2017 la operación de Uber se clasifica como de “Servicio de Transporte de Pasajeros Privado especializado con Chofer”. En esta se dictan las disposiciones a cumplir por parte de las ERT previo a la obtención del permiso de circulación;<sup>1</sup> además de los requisitos obligatorios para todo medio de transporte se les exige el acta constitutiva de la empresa con una

---

1 Artículo 71.- La concesión para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros y carga es el acto administrativo por virtud del cual la Secretaría otorga a particulares, la prestación del servicio de transporte público o de carga mediante la utilización de bienes del servicio público o privado de la Ciudad de México, para lo cual el Jefe de Gobierno emitirá la declaratoria de necesidad respectiva.

cláusula que define su objeto social como el desarrollo de programas de cómputo o la prestación de servicios tecnológicos de su propiedad que sirva como intermediación entre particulares; datos generales del representante legal y de la plataforma informática; aceptación del impuesto de 1,5 % del monto de cada viaje con destino al Fondo para el Taxi , la Movilidad y el Peatón los cuales se describen en el artículo 57 y 59.

En el Capítulo II de La ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, se establecen los reglamentos para regular el funcionamiento de empresas de redes de transporte. Aquí se consideran los servicios de Uber como servicios conexos a las vías públicas de comunicación local (art. 83 bis); se define el carácter de las ERT como sociedades mercantiles propietarios o con licencia de franquicia para el uso y administración de aplicaciones móviles que vinculen “a usuarios de transporte público de punto a punto con prestadores de servicios y autorizados” (Secretaría de Movilidad de Jalisco , 2013, pág. 34) Dicta las condiciones para la obtención de licencias de funcionamiento con vigencia de un año, renovables siempre que se cumplan los requisitos respectivos en los plazos estipulados.

Se dictan también los derechos y deberes de las ERT. Entre estos se incluyen el pago de gastos relacionados por daños a bienes y/o personas, incluido el chofer, hasta por el monto total de la póliza del vehículo si esta no se halla en vigencia<sup>2</sup>. De igual manera, para efectos tributarios, deben proporcionar información de tarifas e implementar un sistema de cálculo de estas; poner a disposición del público el catálogo de vehículos, las condiciones del servicio y los contratos de

---

2 Todolí, A. “el conductor debe pagar por los gastos –gasolina, seguro impuestos–, proveerse de vehículo y asume los riesgos de accidente. No obstante, Uber ofrece un seguro a todos sus conductores, a mejor precio que el mercado, a través de una aseguradora con la que tiene un convenio.”

adhesión; compartir con la secretaría de transporte la información de los propietarios de vehículos que operan en la plataforma. Las ERT deben cerciorarse del cumplimiento de las condiciones técnico-mecánicas de los vehículos afiliados a ellas y constituir un fondo económico cuyos recursos se destinen a programas públicos determinados en el presupuesto de egresos respectivo.

El estado de Guanajuato, por su parte, incluye a Uber dentro de la categoría de Servicio especial de Transporte Ejecutivo, los vehículos que operan en esta modalidad se caracterizan por ser más lujosos y cómodos que los del servicio público de transporte de alquiler sin ruta fija o taxis y que previamente se contrata mediante el uso de plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos; estos a diferencia de los taxis no tienen rutas, frecuencias ni horarios fijos.

Para operar bajo esta modalidad los conductores deben incorporarse a las plataformas y/o aplicaciones administradas por personas físicas o jurídico colectivas facultadas para prestar el servicio de transporte y que cumplan con las especificaciones vigentes. Los vehículos incorporados a dichas plataformas a diferencia de los taxis no tienen por qué ser de un color determinado, pero sí deben contar con el tarjetón de identificación correspondiente. Como se corrobora en la Sección Décima Primera del Decreto Gubernativo Número 175, se entenderán por plataformas tecnológicas, los sistemas e infraestructuras informáticas orientadas a gestionar usuarios de servicios de transporte mediante una base de datos donde se comparten datos estadísticos relacionados con los servicios prestados y que permiten evaluar su calidad

Según el Decreto Gubernativo (2016) Número 175, en la sección segunda, En tanto las plataformas son servicios conexos de transporte, quienes las operen deberán contar con el reconocimiento respectivo de la autoridad concerniente. Para obtenerlo, es necesario presentar una serie de documentos que demuestren la observación de los requerimientos necesarios, entre

estos se cuentan las acreditaciones de la constitución legal de la empresa y de la personalidad jurídica del representante legal; Cédula de Identificación Fiscal; Características técnicas de la plataforma virtual; Información sobre los mecanismos de contratación de prestadores de servicios; caracterización y contenido de los datos que almacena: Este reconocimiento está sujeto a cláusulas de prórroga y cancelación de acuerdo al cumplimiento o no de los requisitos exigidos por la entidad supervisora.<sup>3</sup>

El Reglamento de la Ley Tránsito y Vialidad del Estado de Yucatán (2016) define; Plataforma tecnológica como una aplicación informática a través de la cual se contrata un servicio de transporte de pasajeros mediante dispositivos móviles; Empresa de Redes de Transporte como persona moral que administra promueva u opere la plataforma tecnológica en el Estado, directamente o indirectamente; Constancia como el documento mediante el cual se autoriza a las ERT para promover, operar o administrar una plataforma y; Certificado Vehicular como el documento que autoriza a operadores y vehículos para prestar el servicio contratado mediante plataformas tecnológicas.

**Tabla 1 Modalidad de Servicio de Uber en los Estados tomados como Referencia**

Estado	Modalidad
Guanajuato	Servicio Especial de Transporte Ejecutivo
Jalisco	Servicio de Transporte de Pasajeros bajo demanda mediante Aplicaciones Móviles
México D. F	Servicio de Transporte de Pasajeros Privado especializado con Chofer
Yucatán	Servicio de Transporte de Pasajeros contratado a través de Plataformas

3 Como se observa la definición de la actividad económica de Uber no es definida de manera clara.

**Fuente: Propia. Elaboración: Propia**

Las anteriores normas dan cuenta de las diferencias y similitudes entre las medidas adoptadas por los distintos estados para llenar las lagunas legales que conciernen a Uber y el cuadro resume la modalidad en que cada Estado calificó la modalidad de operación de Uber. Desde la perspectiva del Derecho Laboral Todolí (2015), analiza el fenómeno denominado como *Uber economy* o *Crowdwork*; empresas que operan a través de empleados “independientes” descentralizando la prestación de un servicio. Estas, haciendo uso de las posibilidades tecnológicas basan su negocio en la creación de plataformas virtuales donde se ponen en contacto un cliente y un trabajador autónomo.

Al argüir que son una base de datos eluden compromisos legales que permiten que el cliente obtenga el servicio a un precio menor al ofrecido por un prestador tradicional como además no controlan directamente a los prestadores de servicios estos son considerados autónomos, pero, aunque haya más flexibilidad en ejecución y de tiempo no es del todo cierto que estos trabajadores sean independientes, de esto surge la necesidad de reinterpretar las leyes de acuerdo al contexto en el que se aplicarán.

Sin embargo, el autor considera que el prestador de servicios subordinado a una plataforma virtual requiere un tipo de protección laboral que considere sus particularidades que modifique y adapte los preceptos incompatibles con el nuevo modelo con el fin de adaptarlo a las necesidades de esta nueva economía. Con esto se pretende además de lo anterior, “evitar la competencia desleal y el dumping social que, de lo contrario, acabará con todas las empresas que intenten mantener el modelo clásico, dejando únicamente unas

pocas empresas en cada sector que actuarán de forma monopolística” (Todolí, 2015, pág. 25)

La empresa Uber es propietaria de una plataforma virtual donde se pueden obtener servicios de transporte de pasajeros en ciudad y contrata a modo de convocatoria; quienes quieran trabajar con ellos deben solicitarlo y superar un proceso de admisión; además de ciertos requisitos, cobra de 10 a 20 por ciento de una tarifa prefijada pero variable por servicio, prohíbe las propinas a sus trabajadores y permite al cliente evaluar el desempeño de los primeros. Sin embargo, obtiene sus ingresos no mediante el acceso libre a su base de datos sino mediante el cobro del servicio que ofrece mediante esta, lo que nos pone frente a la cuestión de la razón social de estas empresas pues aun “...se discute si son empresas de índole tecnológica, esto es, una mera base de datos o, por el contrario, son empresas dedicadas a la prestación de servicios en el sector en el que actúan” (Todolí, 2015, pág. 7).

Estas nuevas dinámicas mercantiles plantean de acuerdo al autor, tres cuestiones fundamentales. La primera, de orden jurídico, se refiere a “si el concepto tradicional de trabajador subordinado sigue amparando esta nueva forma de trabajar”; la segunda considera la “desconexión entre el trabajo subordinado y la aplicación de la normativa” y en tercer lugar se cuestiona si la figura de este nuevo tipo de prestadores de servicios difiere de la de los trabajadores autónomos, en cuyo caso, habría que “diversificar el tipo de tutelas ofrecidas por el ordenamiento laboral” (Todolí, 2015, pág. 8)

Lo que Todolí (2015) pone de manifiesto es el carácter legal, en términos de Derecho Laboral, de los conductores de Uber, quienes de acuerdo a la óptica desde la que se analicen

pueden considerarse, trabajadores independientes o subordinados.<sup>4</sup> Esta es uno de los alcances de este nuevo modelo. No obstante, en términos de competencia económica es necesario regular las ventajas competitivas que surgen del hecho de que las *Crowdwork Enterprises* operen sin afecto de las condiciones estipuladas en el derecho laboral. (Todolí,2015)

Regresando a México, el Título Sexto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos determina las disposiciones sobre las cuales se aplicarán las leyes relativas al trabajo.<sup>5</sup> Al respecto cabe resaltar que de entrada, las características del negocio de Uber son incompatibles con dichas disposiciones. De acuerdo con Atocha (2017) existen dos tipos de

---

4 El autor contempla el hecho desde el contexto de España. Como se ha visto en México se optó por una regulación en materias de movilidad y transporte.

5 art 123 XIII. Las empresas, cualquiera que sea su actividad, estarán obligadas a proporcionar a sus trabajadores, capacitación o adiestramiento para el trabajo. La ley reglamentaria determinará los sistemas, métodos y procedimientos conforme a los cuales los patronos deberán cumplir con dicha obligación.

XIV. Los empresarios serán responsables de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridas con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten; por lo tanto, los patronos deberán pagar la indemnización correspondiente, según que haya traído como consecuencia la muerte o simplemente incapacidad temporal o permanente para trabajar, de acuerdo con lo que las leyes determinen. Esta responsabilidad subsistirá aún en el caso de que el patrono contrate el trabajo por un intermediario.

XV. El patrón estará obligado a observar, de acuerdo con la naturaleza de su negociación, los preceptos legales sobre higiene y seguridad en las instalaciones de su establecimiento, y a adoptar las medidas adecuadas para prevenir accidentes en el uso de las máquinas, instrumentos y materiales de trabajo, así como a organizar de tal manera éste, que resulte la mayor garantía para la salud y la vida de los trabajadores, y del producto de la concepción, cuando se trate de mujeres embarazadas. Las leyes contendrán, al efecto, las sanciones procedentes en cada caso



economía derivada de este modelo. Por un lado la economía participativa que en este contexto se define como “una interacción entre dos o más sujetos, a través de medios digitalizados o no, que satisface una necesidad real o potencial, a una o más personas” (Atocha, 2017, pág. 50), y del otro la *On Demand Economy* que es una “nueva forma de organización del trabajo a través de plataformas digitales que permiten conectar a un usuario de la plataforma con un trabajador que presta un servicio” (Atocha, 2017, pág. 56). El éxito de estas plataformas radica en la disposición de trabajadores autónomos suficientes para suplir la demanda del servicio ofrecido y en la forma en que subdivide el trabajo, es decir, aunque no disponen de una nómina de trabajadores ni de una infraestructura física dichas plataformas gestionan la prestación efectiva de un servicio en tiempo real.

El autor considera que dichas plataformas, al descentralizar la prestación del servicio mediante la convocatoria de trabajadores autónomos no da lugar a la relación de subordinación que caracteriza el contrato laboral. Siguiendo en sus argumentación, nos dice que este modelo productivo ofrece ventajas como una mejor intermediación entre oferta y demanda de productos y servicios, reducción de costos operativos y asimetrías informativas (es decir, el consumidor tiene acceso a información de la persona que le prestará el servicio y el derecho a calificar su desempeño) por último reduce la infrautilización de recursos y fomenta las economías de red.

Acto seguido se ocupa de la cuestión acerca de si existe una relación laboral entre Uber y sus conductores para tal efecto analiza si en la práctica se cumplen los 3 elementos que caracterizan un contrato de trabajo: Prestación personal del servicio, remuneración y subordinación. De acuerdo con su análisis, Uber suscribe con sus clientes un contrato de prestación de servicios, por cliente se entiende una empresa independiente con quien Uber celebra un contrato por la prestación de servicios de transporte y que debe reconocer que Uber es proveedor de servicios de

tecnología y no ofrece servicios de transporte como tal. Coincide con Todolí al afirmar que uno de los puntos álgidos de la Uber Economy es la definición de su actividad económica, ya que en teoría es una plataforma que media entre prestadores de servicios y clientes, pero en la práctica parece ser algo más que una base de datos. Para esclarecer este punto analiza con detalle los términos y condiciones de Uber.

Esta empresa ejerce control sobre sus “colaboradores” de manera indirecta mediante una credencial de identificación o ID confidencial, personal e intransferible, de lo que el autor deduce que además de ser propietaria de la drive app lo es también de los datos relacionados con la prestación del servicio y del ID del conductor, razón por la cual puede imponer restricciones que redunden en la protección de la imagen de calidad del servicio que prestan<sup>6</sup>; de acuerdo con lo anterior:

es posible vislumbrar la conexión necesaria entre los servicios de tecnología que ofrece Uber con el servicio de transporte que prestan los conductores; por lo que se puede señalar que Uber es en realidad no solo una aplicación sino también una empresa de transporte ya que ese también resulta ser su objeto principal del negocio. (Atocha, 2017, pág. 71)

En cuanto a la provisión del servicio de transporte, los términos legales de Uber obligan al conductor a no usar la información del cliente con fines diferentes a los de transportar, esto revela que la empresa, en efecto, sí controla de cierta manera la prestación del servicio; indica

---

6 Al respecto Todolí señala que, aunque la empresa no da instrucciones específicas sino una serie de recomendaciones delega en la evaluación de los clientes la supervisión de calidad del servicio, ejerciendo así un control indirecto sobre el conductor que la faculta incluso para rescindir el contrato establecido o dar de baja de la base de datos

también que son el conductor y el cliente los encargados de determinar la forma más expedita de realizar el viaje contratado. De otro lado, señala que el cliente deberá proporcionar las herramientas necesarias para llevar a cabo su trabajo, contrastando esto con los rasgos clásicos de un contrato de trabajo donde el empleador es quien debe suministrar los insumos necesarios para prestar un servicio de manera eficiente. De acuerdo con lo anterior el autor deduce que las características del contrato entre Uber y sus conductores son de orden civil y no laboral en tanto la empresa no proporciona el vehículo al chofer, haciendo la salvedad de que los medios de producción de dicha plataforma virtual son tecnológicos y no físicos.

En relación con lo anterior, Atocha desmenuza lo concerniente a los dispositivos tecnológicos necesarios para efectuar las operaciones de transporte, los cuales proporcionara Uber aunque los costos deben ser asumidos por el cliente con la salvedad de que estos deberán ser devueltos al terminar la ejecución del contrato , es decir, Uber pone la plataforma pero los costos derivados por el uso de ella debe ser asumidos por el cliente, recordemos también que los ingresos de la empresa no son generados por el uso de la plataforma sino por la comisión que cobra del monto de un viaje; indica además que el uso de los dispositivos proporcionados por la empresa no podrán ser usados para fines distintos a la prestación del servicio de transporte , cláusula cuyo incumplimiento generará la rescisión del contrato celebrado con el conductor. Es necesario destacar que el cliente y el conductor son los únicos responsables ante los usuarios y los terceros de cualquier gasto relacionado con la prestación del servicio. Entre esto se incluyen accidentes, multas, mantenimiento etc. Además de la contratación y mantenimiento de un seguro adecuado. Con relación al tema del seguro el autor indica que el cliente se compromete mantener durante la vigencia de los contratos que realice un seguro de responsabilidad para vehículo comercial que proteja ante lesiones físicas y daños a la propiedad de terceros, uno de responsabilidad general

con similares características, así como uno de compensación de trabajadores, o en su defecto, y si la ley territorial así lo permite el cliente puede elegir un seguro de accidentes laborales. Estas cláusulas son abusivas ya que Uber se beneficia paralelamente de la plataforma virtual y de las regalías, por lo tanto, sería obligatorio asumir cierto tipo de responsabilidad solidaria (Atocha, 2017).

Al poner en la balanza las posturas de los autores reseñados y contrastándolos con los hechos acaecidos y las enmiendas legales en México, saltan a la vista dos cuestiones que deben ser tenidas en cuenta. La primera es que el asunto de las Economías por Demanda en lo concerniente al sector de transporte tiene implicaciones que van desde lo administrativo pasando por lo laboral hasta lo tributario.

La Ley Federal del Trabajo define el trabajo digno como entre otras cosas como aquel en el que se tiene “acceso a la seguridad social y se percibe un salario remunerador; se recibe capacitación continua para el incremento de la productividad con beneficios compartidos y se cuenta con condiciones óptimas de seguridad e higiene para prevenir riesgos de trabajo” (Secretaría General de los Estados Unidos Mexicanos, 2015, pág. 1); al trabajador como la persona que presta a otra una actividad intelectual o material en forma de trabajo subordinado. Al respecto cabe mencionar que Uber no se responsabiliza por ninguno de los beneficios que debería recibir un trabajador en el marco del Derecho del Trabajo, pues alega que son independientes, no obstante, al controlar indirectamente la operación de sus conductores es posible afirmar que si son subordinados de la empresa.

Lo anterior en cuanto a la figura del trabajador, a lo que debe añadirse el carácter legal de Uber pues conforme a lo dispuesto en el Artículos 13<sup>7</sup>, debe ser considerado Intermediario, puesto que no dispone de una flota de vehículos física que le permita cumplir con las obligaciones que deriven de las relaciones con sus trabajadores, es decir, el servicio de transporte.

Este mismo código define la situación laboral de los trabajadores del gremio del transporte quienes deben cumplir las obligaciones estipuladas, de igual manera se dictan las normas que deben seguir los patrones, sin embargo, como hemos visto, Uber dada su actividad económica no clasifica como patrón sino como intermediario en tanto no aplica lo dispuesto en el Artículo 14 en lo referente al mantenimiento de la infraestructura, la capacitación laboral y los riesgos laborales.

---

7 Artículo 13.-No serán considerados intermediarios, sino patrones, las empresas establecidas que contraten trabajos para ejecutarlos con elementos propios suficientes para cumplir las obligaciones que deriven de las relaciones con sus trabajadores. En caso contrario serán solidariamente responsables con los beneficiarios directos de las obras o servicios, por las obligaciones contraídas con los trabajadores

### **3. Capítulo III Marco Metodológico**

#### **3.1 Enfoque**

La investigación tiene un enfoque cualitativo ya que enfatiza en comprender los fenómenos explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural, en relación con su contexto, en este caso desde las disposiciones de las leyes de los países de Colombia y México para determinar la normativa del Servicio de Transporte Especial en cada una de las naciones, esto tiene una incidencia directa en la movilidad de la ciudadanía lo cual es de corte cualitativo.

#### **3.2 Alcance del estudio**

Por otro parte tal como lo expone Sampieri (2014) el alcance del estudio es exploratorio ya que este se da cuando se analizan fenómenos desconocidos y novedosos, lo que se pretende es consolidar una propuesta de una plataforma como Uber que se acoja a la normativa Colombiana.

Los estudios exploratorios sirven para familiarizarnos con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa respecto de un contexto particular, indagar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futuras, o sugerir afirmaciones y postulados. (Sampieri, 2014)

La documentación sobre empresas de servicios especiales no datan de más de 10 años, es por ello que el estudio se clasifica como exploratorio, el modelo de negocio es nuevo y por ello hay tantas barreras dentro de la legislatura de un país como Colombia para su legalización, ya que se

opone a varias de las normas que tiene el país, se busca determinar a través de la exploración del material normativo la forma para que este modelo se pueda legalizar en el país.

### **3.3 Fase 1**

#### **3.3.1 Exploración de fuentes bibliográficas**

El trabajo tiene un corte teórico bastante amplio ya que se necesita establecer estrategias para que plataformas como Uber o Cabify funcionen de forma legal, a partir del modelo de negocio el cual debe ser descrito, la historia de este tipo de servicio especial de transporte, la normativa de países como Colombia y México y la oposición de algunos gremios de transporte, con la finalidad de generar acuerdos que permitan el rodamiento de los vehículos en los parques automotores de los países.

Esta parte de la investigación va a estar contenida dentro del marco teórico en el que se pondrá en diálogo a los actores implicados para mostrar las posturas que tiene cada uno de ellos. También se va a diseñar un normograma en el que se darán las consideraciones de las leyes que se tocan dentro del marco teórico para que el lector sepa el objetivo de la norma y donde fue emitida.

#### **3.3.2 Normograma:**

Este es un instrumento que se utiliza en las instancias gubernamentales con la finalidad de mostrar las generalidades de las leyes, el cual se va a adaptar a la presente investigación, para que el lector tenga mayor claridad de lo que se emite con cada una de estas, la definición que da el gobierno de Colombia que lo utiliza con frecuencia es la siguiente: “es una herramienta que permite a las entidades públicas y privadas delimitar las normas que regulan sus actuaciones en desarrollo con su objeto misional” (Ministerio de Justicia , 2015)

Delimitar las leyes con las que se va a trabajar permite que la investigación se desarrolle bajo los parámetros expuestos por el investigador y no por otros, lo cual permite tener una mayor claridad frente a la normativa legal que se está mencionando o utilizando dentro del marco teórico. Es por ello que se estipula que el normograma será un cuadro que contendrá tres entradas, la primera es en la que se establece la ley, la segunda lo que se expone en la misma y la tercera quien la emite.

## **3.4 Fase 2**

### **3.4.1 Comparación entre las leyes emitidas por el gobierno Colombiano y Mexicano sobre el servicio de Transporte Especial**

Es importante resaltar que México es el primer país de Latinoamérica que permitió que empresas de servicio especial como Uber y Cabify transitaran de forma legal dentro de su parque automotor, Colombia que es el país en el que se desarrolla la presente investigación aún no ha llegado a esa instancia, el Ministerio de Transporte del país sí ha tenido ciertos encuentros con representantes de Uber para dialogar sobre la posibilidad de la legalización de la app tecnológica como servicio de transporte legal, las propuestas que dio el ministerio no fueron suficientes para la empresa, por lo tanto estas plataformas operan de forma legal.

Lo que se quiere en la presente investigación es diseñar un cuadro paralelo en el que se establezca una comparación en las leyes de México y de Colombia para evidenciar que barreras presenta el último para legalizar el servicio de Transporte.



### 3.4.2 Comparación y Cuadro Comparativo

Esta herramienta se va a utilizar con el propósito de comparar las leyes del servicio de transporte especial en Colombia y México. “Un cuadro comparativo es una representación gráfica que puede servirte para presentar datos de tal manera que se puedan identificar fácilmente las diferencias al compararlos” (Universidad UTEL). El cual va a contener entradas que permitan que el lector identifique de forma sencilla las diferencias entre las normativas. El cuadro comparativo que se va a diseñar va a contener cinco entradas principales que contendrán, primero, la categoría que se busca analizar, segundo, la ley según la legislatura colombiana, tercero, que ministerio o entidad la emitió, cuarto, la ley según la legislatura mexicana, quinto, que ministerio o entidad que la emitió, se mencionara con color en rojo en la entrada de la ley colombiana o mexicana sí la categoría tiene alguna posibilidad de operar, sí es legal o definitivamente no tiene ninguna posibilidad de hacerlo dentro de su país.

Además del cuadro comparativo que se aplicara en la implementación del modelo de investigación, se hará una descripción en la que se compare la legislatura de Colombia frente a la de México, en la que se explica porque en un país es posible que Uber o Cabify funcione y en el otro no, con esto se espera que en el cuadro sólo se escriba de forma sintetizado las diferencias entre las leyes de movilidad de los dos países y que no haya información que no sea de interés para el lector, también facilitar la lectura del cuadro, el cual puede ser un elemento principal para entender las diferencias entre las leyes de transporte de servicio especial por medio de un app tecnológica en cada país.

### **3.5 Fase 3**

#### **3.5.1 Propuesta**

**Diseño de una propuesta que posibilite el funcionamiento de una plataforma tecnológica en la que se encuentren vinculados vehículos particulares para el transporte público, como el modelo de Uber y Cabify bajo la normativa colombiana.**

A través del diseño del cuadro comparativo entre la normativa Mexicana y Colombiana para el funcionamiento del Servicio Especial se va a diseñar una propuesta para que en Colombia se pueda legalizar plataformas como Uber y Cabify, prestando atención a las posturas de cada una de las partes involucradas ya que según lo consultado todos tienen intereses en particular que los alejan de la legalidad de las plataformas, mientras estas siguen operando de forma ilegal lo cual genera vacíos en la seguridad del transporte de un país afectado de forma considerable a sus conductores y a los usuarios.

#### **3.5.2 Recomendaciones**

A partir de la legislatura colombiana y desde las percepciones que tienen los ciudadanos que utilizan un medio de transporte especial como Uber, Cabify y taxi se va a elaborar una serie de recomendaciones para que se pueda implementar una app tecnológica para la ciudadanía que contemple beneficios para el estado y para el sector de taxistas, ya que no se puede establecer una comunicación directa con los dueños de empresas como Uber o Cabify, la propuesta se va a orientar a cumplir con la normativa.

#### 4. Capítulo IV Implementación y Evaluación del Modelo

En el presente trabajo de investigación se tienen que tener en cuenta las leyes colombianas que se han decretado sobre el transporte público y especial como UBER y Cabify para ello se va a utilizar un instrumento que permite sintetizar el objetivo o consideración principal de cada una de las leyes que conciernen al buen desarrollo del sistema de transporte público. Lo mismo se hará con la normativa de México donde el servicio de transporte especial es legal. Esto con la finalidad de establecer al final un cuadro comparativo que dé cuenta de las particularidades que permitieron la legalidad de estos y los obstáculos que se presentan en Colombia para legalizarlos.

##### 4.1.2 Normograma de la Legislatura Colombiana

El normograma de la Legislatura Colombiana está conformado por los Decretos 172 de 2001, la Ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996, el decreto 174 de 2001, el decreto 87 de 2011, la Circulares Externas No. 00000024 y No. 00000013 de la Superintendencia de Puertos y Transporte, por la resolución 557 del 2003 y el Decreto 431 del 2017 como se establece en la Tabla número 2.

**Tabla 2 Normograma Legislatura Colombiana**

<b>Ley</b>	<b>Establece</b>	<b>Decretada por:</b>
<b>Decretos 172 de 2001</b>	El decreto tiene como objeto: “reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en	(Ministerio de Transporte , 2001)

	<p>Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.”</p>	
<p><b>Ley 105 de 1993</b></p>	<p>“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”</p>	<p>(República de Colombia , 1993)</p>
<p><b>Ley 336 de 1996</b> por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte</p>	<p>“La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.”</p>	<p>(Ministerio de Transporte, 1996)</p>
<p><b>Decreto 174 de 2001</b></p>	<p>“Tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del</p>	<p>(Alcaldía de Bogotá , 2001)</p>

	transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.”	
<b>Decreto 87 de 2011</b> Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.	“Considerando que para el logro de una adecuada articulación en la alta dirección del Ministerio de Transporte, de los mencionados procesos misionales, se hace necesario modificar la estructura actual y organizar el Despacho del Viceministro de Infraestructura y el Despacho del Viceministro de Transporte;”	(Ministerio de Transporte , 2011)
<b>Circular Externa 00000024</b> Asunto: Adopción medidas frente al transporte informal	“De conformidad con las facultades conferidas por los decretos 101 y 1016 de 2000, modificados por el decreto 2741 de 2001, ley 769 de 2002, artículo 3°, parágrafo 3°, esta superintendencia delegada solicita a las autoridades de tránsito y de transporte municipal, distrital y metropolitano, aplicar dentro del marco de sus competencias las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y público en las modalidades de pasajero por carretera y especial que trasgredan lo previsto en los decretos 171, 172 y 174 de 2001 y demás disposiciones concordantes. Adicionalmente, aplicar las medidas tendientes a la inmovilización de vehículos de servicio particular y	(Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014)

	público que presten servicio no autorizado a través de la plataforma “UBER”, incumpliendo lo dispuesto en la Circular número 013 del 09 de Julio de 2014, emitida y publicada en la página web de esta entidad”	
<b>Circular Externa No. 00000013</b> Asunto: Cumplimiento de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre automotor especial	“Se hace importante resaltar que NO se podrá desarrollar la actividad de transporte como un Servicio público en modalidad especial, por fuera de lo estipulado en el artículo 6 del decreto de 174 de 2001”	(Superintendencia de Puertos y Transporte, 2014)
<b>Resolución 557 de 2003</b>	“Por la cual se establecen medidas tendientes a garantizar el cumplimiento de los objetivos relativos a la Tarjeta de Control y se crea el Sistema Unificado de Información de Tarjetas de Control de Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros en vehículos clase taxi”	(Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte, 2003)
<b>Decreto 431 de 2017</b>	“Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, y se dictan otras disposiciones”	(Ministerio de Transporte, 2017)

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte. Ministerio de Transporte. República de Colombia.  
Elaboración: Propia

#### 4.1.3 Normograma de la Legislatura Mexicana

El Normograma que contiene las leyes que se utilizó como referencia para analizar la normativa para el transporte de servicio especial y sus consideraciones dentro de la normativa mexicana se conforma por la ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, la Ley de Movilidad del Distrito Federal, la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco, el Decreto Gubernamental Número 175, la Ley Federal del Trabajo y Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el Distrito Federal como se evidencia en la tabla número 3.

**Tabla 3 Normograma de la Legislatura Mexicana**

<b>Ley</b>	<b>Establece</b>	<b>Decretada por</b>
<b>Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal</b>	“La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto regular y controlar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal en todas sus modalidades, así como el equipamiento auxiliar de transporte, sea cualesquiera el tipo de vehículos y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfagan las necesidades de la población; así como regular y controlar el uso de la vialidad, la infraestructura, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a la misma, para garantizar su adecuada utilización y la	(Asamblea Legislativa del Distrito Federal , 2002)

	seguridad de los peatones, ciclistas, conductores y usuarios”	
<b>Ley de Movilidad del Distrito Federal</b> Otorga el poder de elección que permite el efectivo desplazamiento	“La presente Ley es de observancia general en el Distrito Federal; sus disposiciones son de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes. Además, las disposiciones establecidas en esta Ley deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.”	(Asamblea Legislativa del Estado Federal , 2014)
<b>Ley de Transporte del Estado de Yucatán</b>	“Las disposiciones de esta Ley son de orden público e interés social y rigen en todas las vías del Estado de Yucatán, exceptuando aquéllas que sean de jurisdicción federal que no hayan sido transferidas al gobierno estatal; así como las instalaciones y obras que se utilicen para la prestación del servicio público o particular de transporte.”	( Secretaría General del Poder Legislativo , 2016)
<b>Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco</b>	“Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los automovilistas, los usuarios y	(Secretaría de Movilidad de Jalisco , 2013)



	<p>conductores del servicio público de transporte, masivo y colectivo, así como los de carga pesada”</p> <p>“Regular la movilidad y el transporte en el estado de Jalisco, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios, en las vías públicas abiertas a la circulación que no sean de competencia federal”</p>	
<p><b>Decreto Gubernamentalivo Número 175</b></p>	<p>“Este ordenamiento es de orden público y de interés general y tiene por objeto reglamentar las disposiciones de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.”</p>	<p>(Gobierno del Estado de Guanajuato , 2016)</p>
<p><b>Ley Federal del Trabajo</b></p>	<p>“Las normas del trabajo tienden a conseguir el equilibrio entre los factores de la producción y la justicia social, así como propiciar el trabajo digno o decente en todas las relaciones laborales. Se entiende por trabajo digno o decente aquél en el que se respeta plenamente la dignidad humana del trabajador; no existe discriminación por origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, condiciones de salud, religión, condición migratoria, opiniones, preferencias sexuales o estado civil; se tiene acceso a la seguridad social y se percibe</p>	<p>(Secretaría General de los Estados Unidos Mexicanos, 2015)</p>

	<p>un salario remunerador; se recibe capacitación continua para el incremento de la productividad con beneficios compartidos, y se cuenta con condiciones óptimas de seguridad e higiene para prevenir riesgos de trabajo. El trabajo digno o decente también incluye el respeto irrestricto a los derechos colectivos de los trabajadores, tales como la libertad de asociación, autonomía, el derecho de huelga y de contratación colectiva. Se tutela la igualdad sustantiva o de hecho de trabajadores y trabajadoras frente al patrón. La igualdad sustantiva es la que se logra eliminando la discriminación contra las mujeres que menoscaba o anula el reconocimiento, goce o ejercicio de sus derechos humanos y las libertades fundamentales en el ámbito laboral. Supone el acceso a las misma”</p>	
<p><b>Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el Distrito Federal.</b></p> <p><b>Aprobado por el Secretario de Movilidad</b></p>	<p>“Las personas morales que operen y/o administren aplicaciones, para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el Distrito Federal, deberán registrarse por única ocasión ante la Secretaría mediante el portal oficial <a href="http://www.semovi.df.gob.mx">www.semovi.df.gob.mx</a> en adelante “el portal”, llenando los campos o enviando copia digital para su cotejo, de los</p>	<p>(Gaceta Oficial Distrito Federal , 2015)</p>

	siguientes documentos y/o requisitos”	
--	---------------------------------------	--

**Fuentes: Asamblea Legislativa del Distrito Federal, Secretaría General del poder Legislativo, Secretaría de Movilidad de Jalisco, Gobierno del Estado de Guanajuato, Secretaría General de los Estados Unidos Mexicanos. Elaboración: Propia.**

## **4.2 Comparación – Normativa Colombiana y Mexicana para la legalización del transporte de servicio especial por medio de plataformas como Uber o Cabify**

En este apartado se van a tomar en consideración algunas categorías que permiten establecer una comparación entre la normativa colombiana y la mexicana para legalizar un medio de transporte público que funcione a través de carros particulares y un app tecnológica como Uber o Cabify, se eligió estos países porque en el primero se desarrolla la investigación y el segundo fue el primero en legalizar Uber dentro de la legislatura de su país.

### **4.2.1 Posibilidad de que carros particulares presten los servicios de transporte especial como Uber o Cabify**

En la primera categoría de este apartado en el que se va a comparar la normativa colombiana con la mexicana estableciendo porque en un país es legal el uso de apps tecnológicas como Uber y Cabify dentro de la legislatura del país y en el otro no a partir de las leyes que están instauradas se tiene.

En el caso de Colombiana esto no es posible ya que en la ley 336de 1996 se establece que sí una empresa de servicio especial tiene sus carros registrados dentro de la normativa para su funcionamiento no hay ningún inconveniente, pero sí no cuenta con los carros para prestar el servicio puede contratar algunos que estén debidamente matriculados ya que es ilegal que los

carros particulares presten el servicio de transporte público. Es ilegal la prestación del servicio de este modo, por ello plataformas como Uber o Cabify no cumplen con esta premisa.

En México cada estado decide si Uber es legal o no, la primera ciudad en legalizar la plataforma fue Ciudad de México esto se estableció por medio de la gaceta oficial del Distrito Federal en la que se estableció que las personas podían registrar sus carros particulares para que funcionen como taxis, bajo alguna empresa tecnológica, mediante la página de la Secretaría de Movilidad del D.F. Semovi por única vez. El proceso se realiza de la siguiente manera:

- a) Las personas morales susceptibles de registro, deberán abrir el portal, e iniciar la solicitud de registro llenando los campos solicitados e ingresando digitalmente (escaneados), los requisitos mencionados en el numeral PRIMERO y se asignará un ID para consulta de resultado. b) Transcurridos dos días hábiles contados a partir de que haya ingresado su solicitud completa, el representante legal mediante el ingreso del su ID en el Portal, le será informado del resultado de la solicitud. c) En el caso de resultar procedente el registro, deberá pagar los derechos establecidos en el artículo 220 fracción XIV inciso a) del Código Fiscal del Distrito Federal, ante la Secretaría de Finanzas y 72 horas posteriores podrá imprimir la “Constancia de Registro”, ingresando al portal con su ID. d) En caso de que la solicitud carezca de alguno de los datos, requisitos o documentos necesarios, el interesado contará con tres días hábiles para subsanar dicha situación y proceder conforme a los incisos a) y b) de este apartado. La Secretaría revisará y analizará la documentación presentada por las empresas, para determinar la procedencia del registro en su caso. e) La Secretaría, publicará en su página de Internet, la información general de las personas morales que utilizan, operan y/o administran aplicaciones App registradas. (Gaceta Oficial Distrito Federal , 2015, págs. 3-4)

En el caso de Colombia la ley no permite que los carros particulares presten servicios de transporte público, en el caso de México la ley de cada estado es la que determina si se puede prestar el servicio de transporte especial, en el cuadro comparativo se va a mencionar el caso de la Ciudad de México que también se expuso anteriormente ya que esta fue la primera ciudad de Latinoamérica en legalizar este servicio, lo cual se hizo por medio de un registro de los vehículos que trabajaban en las apps en la página semovi de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, regulando el servicio de transporte especial y cobrando unos derechos a los conductores de los vehículos.

#### **4.2.2 Matriculas de carros registrados para el funcionamiento de servicio especial en el parque automotor de México y Colombia: Oferta y Demanda**

En Colombia para que los vehículos de transporte especial tales como taxis puedan operar es necesario que se cuente con unos datos específicos del mercado, estos para que haya unas condiciones óptimas de empleabilidad de las personas que trabajan conduciendo los vehículos y para que se ofrezca un buen servicio para la ciudadanía.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%). Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado. (Ministerio de Transporte , 2001, pág. 17)

La normativa colombiana es nacional para el transporte, el servicio de taxis está regulado y para determinar el acceso de otros vehículos que presten este servicio es necesario que al trabajar los vehículos puedan garantizar la rentabilidad a los conductores de los mismos y estén habilitados para su funcionamiento bajo la normativa colombiana.

En contraposición en Ciudad de México en el que el servicio de Uber es legal también se adelantan estudios sobre la oferta y la demanda del servicio público de transporte, también se considera que la innovación tecnológica permite que el parque automotor en el país mejore sus condiciones, por lo tanto esta es bien aceptada dentro de la legislatura tal como se afirma en la misma:

Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

(Asamblea Legislativa del Estado Federal , 2014)

Como se estipula en la ley Mexicana la posibilidad de implementar carros que presten un servicio de transporte especial contactado a través de plataformas es posible y se valora su funcionamiento en la Ciudad de México, sin embargo, ellos también cuentan con un cupo limitado que se corresponde a la oferta y a la demanda del parque automotor. Los conductores deben registrarse directamente en la secretaría de movilidad del país luego de hacerlo:

El sistema emitirá una constancia de registro para cada vehículo con el folio asignado, que deberá ser descargado del portal e imprimirse a efecto de portarlo en el vehículo durante su vigencia, el cual le servirá como identificación para diversos trámites administrativos y supervisiones. (Gaceta Oficial Distrito Federal , 2015)

### **4.2.3 Tarjeta de Operación para Transporte Público**

Desde el año 2003 en Colombia los taxis deben contar con una tarjeta de operación para poder movilizarse, esta medida empezó a regir con la resolución 557 del 2003, por la cual se esperaba garantizar la seguridad de los usuarios, organizar la actividad del transporte en el servicio público ya que:

de acuerdo con los análisis estadísticos y ocurrencia de ciertos hechos delictivos en la ciudad, se ha podido establecer que un número importante de vehículos de servicio de transporte público individual de pasajeros clase taxi son utilizados por parte de la delincuencia como fachada para facilitar su accionar. (Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte, 2003)

Por lo que se evidencia que en Colombia el parque automotor de servicio público tiene una regulación estricta, ya que hay una cantidad en específico de vehículos que pueden prestar el servicio y además de ello deben actualizar su tarjeta de operación de forma anual, la cual debe contener la siguiente información:

Placa del vehículo, número del motor, número de chasis, número de orden del vehículo, número de la licencia de tránsito, número de la tarjeta de operación, número y fecha de vencimiento del certificado de la revisión técnico-mecánica y de gases, número consecutivo de la tarjeta de control, código de barras, datos de la empresa, sitios de control, fecha de expedición, fechas de refrendaciones, número o serie de las pólizas de responsabilidad civil contractual, extracontractual y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, nombre del propietario inscrito ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá o en caso de desarrollarse la posesión del vehículo bajo la figura de leasing comercial con restricción o reserva de dominio a favor de un establecimiento de comercio dedicado a esta actividad el nombre del poseedor del vehículo, nombres, apellidos y cédula de ciudadanía del conductor, grupo sanguíneo, número de afiliación al sistema general de seguridad social en salud, número de certificado judicial del conductor vigente, fotografía digitalizada del conductor. (Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte, 2003)

Es importante tener en cuenta que en Ciudad de México para que un carro se movilice bajo plataformas de Uber o Cabify, también debe contar con una tarjeta de movilidad, los carros se registran en Semovi que es la página de la Secretaría de Movilidad, a los vehículos se les exige que cuenten con su debida identificación y que porten un tarjetón según las especificaciones dadas por el respectivo instituto, también que estén registrados en una plataforma.

Cada permiso amparará los vehículos que sean agregados a la plataforma de la aplicación por el Titular de la Constancia de Registro, y el número de vehículos será limitado por la oferta y la demanda considerando el poder de elección de las personas que permita el efectivo desplazamiento en el Distrito Federal, en todo caso cumpliendo con los requisitos y principios que señala la Ley de Movilidad, el Reglamento de Transporte del Distrito Federal, Manual Administrativo y el Manual de Trámites y Servicios al Público; cubriendo los derechos establecidos en el Código Fiscal del Distrito Federal ante la Secretaría de Finanzas.

Los vehículos que no cuenten con este registro y se encuentren prestando un servicio público bajo la modalidad anteriormente mencionada se le aplicaran las sanciones que se contemplan en la Ley de Movilidad del Distrito Federal. (Gaceta Oficial Distrito Federal , 2015, pág. 9)



**Tabla 4 Comparación Normativa Colombiana y Mexicana para la regularización de Vehículos de Transporte Especial**

Consideración o impedimento	Leyes Colombianas	Emitida por:	Leyes Mexicanas	Emitida por:
Posibilidad de que carros particulares presten los servicios de transporte especial	<p><b>Ninguna</b>  <b>En Colombia los carros particulares no pueden prestar servicios de transporte especial, Uber y Cabify utilizan una flota de transporte de carros particulares, lo cual es ilegal dentro de la normativa colombiana.</b>                      Ley 336 de 1996 en la que se establece “El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas</p>	(Ministerio de Transporte, 1996)	<p><b>Posible</b>  <b>En México cada estado puede determinar si Uber o Cabify es legal o no. Ciudad de México fue la primera ciudad en legalizar Uber en Latinoamérica esto se logró por medio del acuerdo:</b>                      “por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Público de Taxi en el Distrito Federal”                      En este acuerdo se establece en el primer artículo que los carros particulares pueden registrarse a través de la página semovi de la secretaría de movilidad de la ciudad de México para poder prestar el servicio de taxi en su</p>	(Gaceta Oficial Distrito Federal , 2015)

	<p>en los términos del presente Estatuto. (Nota: La expresión señalada en negrilla fue declarada exequible por los cargos analizados por la Corte Constitucional en la Sentencia C-33 de 2014.)”</p>		<p>carro particular por medio de alguna app tecnológica. Una vez que el representante legal que en este caso es Uber o Cabify establezcan que la persona puede operar en el app, esto le será informado al conductor quien deberá pagar por unos derechos de no ser aprobado tendrá tres días para subsanar el error por el que no haya sido admitido.</p>	
<p>Abrir el cupo de Matriculas de carros registrados para el funcionamiento de servicio especial en el parque automotor</p>	<p><b>Posible</b>  En Colombia hay un límite de matrículas registradas para funcionar bajo la modalidad servicios de transporte especial, en el caso de los taxis, la única forma de que se abran cupos es por el mal estado de algunos vehículos que salen de rodamiento en el parque automotor o porque la oferta no cumple con la demanda. Se debe hacer un estudio para determinar la cantidad de vehículos que pueden ingresar dentro del parque autormotor. Las autoridades competentes deben llevar a cabo las</p>	<p>(Ministerio de Transporte , 2001)</p>	<p><b>Posible</b>  A pesar de que en la Ciudad de México se cuenta con una legislatura que permite la operación de carros en el parque automotor bajo la modalidad de apps tecnológicas, hay un cupo limitado para el funcionamiento de estos que debe corresponder a la oferta y a la demanda. Como lo estipula la ley. “Cada permiso amparará los vehículos que sean agregados a la plataforma de la aplicación por el Titular de la Constancia de</p>	<p>(Gaceta Oficial Distrito Federal , 2015)</p>

	<p>siguientes funciones “Recolección de información por métodos de encuestas 1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el cien por ciento (100%) de la muestra. 2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.”</p>		<p>Registro, y el número de vehículos será limitado por la oferta y la demanda considerando el poder de elección de las personas que permita el efectivo desplazamiento en el Distrito Federal, en todo caso cumpliendo con los requisitos y principios que señala la Ley de Movilidad, el Reglamento de Transporte del Distrito Federal, Manual Administrativo y el Manual de Trámites y Servicios al Público; cubriendo los derechos establecidos en el Código Fiscal del Distrito Federal ante la Secretaría de Finanzas”</p>	
<p>Tarjeta de Operación para Transporte Público</p>	<p><b>Obligatorio</b> En Colombia es importante que los vehículos de transporte público como taxis cuenten con una tarjeta de operación que se renueva cada año, la cual debe ser visible para los ciudadanos, esto se implementó con la resolución 557 del 2003 en el país, esta sería una manera eficiente de registrar carros como Uber o</p>	<p>(Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte, 2003)</p>	<p><b>Obligatorio</b> En Ciudad de México se regula los carros particulares que prestan un servicio con chofer bajo una plataforma como Uber o Cabify, dentro de la legislatura del país esto se hace a través del registro de los vehículos por la página Semovi, cuando los conductores obtienen su registro, deben</p>	<p>(Gaceta Oficial Distrito Federal , 2015)</p>

	<p>Cabify dentro del sistema de transporte colombiano la cual reza de la siguiente manera:</p> <p>“ARTÍCULO PRIMERO: Créase el Sistema Unificado de Información de Tarjetas de Control de Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros, para ser desarrollado, ejecutado y actualizado por conducto de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C.</p> <p>ARTÍCULO SEGUNDO: En desarrollo de la aplicación y operatividad de la presente Resolución y sin desmedro de las obligaciones establecidas en las normas respectivas, las empresas de servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos clase taxi, enviarán a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. la Base de Datos que conforma el Sistema Unificado de Información de Tarjetas de Control de Servicio de Transporte Público Individual de</p>		<p>descargar e imprimir una constancia con la que debe contar cada vehículo. El registro debe renovarse de forma anual.</p> <p>Tal como se dispone según la Secretaría de Movilidad. “El sistema emitirá una constancia de registro para cada vehículo con el folio asignado, que deberá ser descargado del portal e imprimirse a efecto de portarlo en el vehículo durante su vigencia, el cual le servirá como identificación para diversos trámites administrativos y supervisiones.”</p> <p>Es ilegal que los carros que no cuenten con su debido registro se movilen prestando el servicio de transporte público.</p> <p>“Queda prohibida la prestación del servicio privado de transporte mediante aplicaciones u otras tecnologías; a empresas que no cuenten con el permiso correspondiente, en cuyo caso, se aplicarán las sanciones que establece la Ley de</p>	
--	--	--	---	--

	Pasajeros, la cual debe incluir lo establecido en el Parágrafo del Artículo tercero de la presente resolución”		Movilidad del Distrito Federal, por conducto de la Fiscalía Central de Investigación para la Atención del Delito de Robo de Vehículos y Transporte”(p.9)	
--	--	--	--	--

**Elaboración: Propia Fuentes: Ministerio de Transporte. Gaceta Oficial Distrito Federal.**

## **5. Capítulo V Análisis de los Resultados**

### **5.1 Posibilidad de que carros particulares presten los servicios de transporte especial como Uber o Cabify**

En México es posible que los carros particulares operen bajo apps tecnológicas como Uber y Cabify los cuales deben cumplir unas condiciones especiales como estar inscritos en la Secretaría de Movilidad, que el carro sea de un modelo nuevo y que valga una suma considerable, en Colombia sólo pueden prestar servicios especiales carros con unas características especiales, como los taxis o los carros blancos, los cuales están debidamente registrados y son habilitados cuando se le da la concesión a una empresa para que estos circulen en el parque automotor, se cuenta con algunas plataformas tecnológicas que permiten que el usuario contacte con el servicio, aunque no son ampliamente utilizadas por la ciudadanía y a pesar de que Uber y Cabify son ilegales, muchas personas prefieren movilizarse en este sistema de transporte a pesar de que sí se encuentra a un carro particular y se comprueba que estaba operando bajo esta modalidad se puede aplicar castigos al conductor que contemplan suspensión del pase e inmovilización del vehículo.

### **5.2 Matriculas de carros registrados para el funcionamiento de servicio especial en el parque automotor de México y Colombia: Oferta y Demanda**

Tanto en Colombia como en México hay un cupo limitado de matrículas de carros para funcionar bajo las características de transporte especial como taxis, Uber o Cabify, sin embargo, cabe la pena resaltar que a partir de lo consultado, en México hay disponibilidad de nuevos cupos, ya que los carros particulares se puede registrar fácilmente a través de la página de la Secretaría de Movilidad (Semovi) eso no ocurre en Colombia ya que en un casco urbano como el

de Bogotá en el que hay graves problemas de movilidad, los cupos de los taxis y carros blancos que son los carros de servicio especial legalizados son bastante limitados, por lo tanto pagar un cupo tiene un costo muy alto y el ingreso de nuevos carros requiere reformas de movilidad.

### **5.3 Tarjeta de Operación para Transporte Público**

En Colombia los taxis desde el año 2003 deben contar con una tarjeta de operación que se renueva cada año, la cual debe contener los datos de la empresa bajo la que opera el taxi, los datos del conductor y otros requisitos que fueron expuestos anteriormente, en Ciudad de México los taxis y vehículos particulares que prestan un servicio de transporte público bajo plataformas como Uber o Cabify también deben contar con una certificación de la vigencia anual, lo cual también ayuda a controlar la oferta y la demanda, pero que en este punto sirve de forma eficaz para contribuir con la seguridad del usuario y del conductor<sup>8</sup>, ya que al tener estos permisos al día los gobiernos se aseguran de tener el respaldo necesario en caso de accidentes o de cualquier eventualidad. En Colombia sería posible que una plataforma tecnológica legalizara su operación cumpliendo las leyes y operara según lo que se determina en la ley, con su propia flota de vehículos registrados en el Ministerio de Transporte.

---

<sup>8</sup> Como se expuso en el marco teórico en la investigación denominada: *Evaluación de ventajas y desventajas de uber frente al servicio de transporte taxi entre las calles 53 a 45 y las av. caracas y séptima*, (2016) desarrollada por Navarro y Ortiz, en Colombia un aspecto que se tiene en cuenta al tomar Uber en vez de taxi es la seguridad, ya que los usuarios manifiestan sentirse más seguros en Uber, a pesar de que el gobierno creó la tarjeta de operación para que incrementara la seguridad de los usuarios y conductores de taxis en el año 2003, tomar taxi es considerado más inseguro en Bogotá que coger Uber.

## 6. Capítulo VI Recomendaciones

Las recomendaciones en el presente trabajo se van a establecer a modo de propuesta para que plataformas tecnológicas puedan prestar el servicio de transporte público en el país por medio de la tecnología, esto teniendo en cuenta las consideraciones que establece el Ministerio de Transporte con la finalidad de que se establezcan ciertas concesiones que no afecten, sino que beneficien a los entes involucrados en el óptimo desempeño de los servicios de transporte especial.

- 1) La mayoría de personas que han decidido de forma deliberada utilizar plataformas como Uber o Cabify en vez de taxis sabiendo que este servicio es ilegal han migrado del uso tradicional del transporte público por considerar que los taxis dan un mal servicio, no obstante, el gobierno nacional a causa de los problemas que se han presentado en la seguridad por los ataques de taxistas a carros y por la inconformidad de los usuarios del servicio de taxi decidieron insertar para el uso de la ciudadanía, una plataforma bajo el programa *Taxi Inteligente*, por medio de la cual, los taxistas que están afiliados por parte de sus empresas a alguna de estas plataformas pueden recibir servicios de carreras, a través de ella, esta es una buena iniciativa ya que se puede calificar a los conductores y se va a prestar cada vez un mejor servicio, no obstante, hay muchas cosas que mejorar y la principal es que esta plataforma debería integrar a todas las que ofrecen las diferentes empresas de taxis, para que el usuario sólo tenga que descargar una, la cual funcione de forma aleatoria otorgándole el servicio al conductor que este más cerca del destino, la cual debería ser regulada por el Ministerio de Transporte y el de las Tecnologías de la Información y la Comunicación.



- 2) En Colombia el servicio público está muy regulado, además de ello esto se deriva a temas como la oferta y la demanda, lo que se podría hacer para dar nuevas oportunidades de funcionamiento a plataformas tecnológicas en Colombia, es que estas realmente estén en la disposición de cumplir con la normativa en factores como: el registro de cada uno de los vehículos que va a operar, tarjetas de control, flota propia de carros para el servicio, ya que Uber se presenta como un ingreso extra para los conductores, pero a causa de la competencia y de la poca demanda a comparación de la oferta los conductores de taxis, Uber y Cabify están recibiendo pocos usuarios, lo que ha generado grandes tensiones entre todas las partes afectadas, denotando así que sí se va a abrir más cupos que los que tienen los taxis tradicionales para que otros carros puedan operar en la ciudad, esto se debe hacer en pro de todas las partes involucradas, no sólo para la empresa.
  
- 3) Es importante reconocer que Uber y Cabify al no ser empresas colombianas generan un déficit a las finanzas del país cuando los ingresos que reciben estas por el uso de las plataformas sale de la nación, por lo que sí se piensa instaurar nuevas plataformas tecnológicas que sí sean colombianas y cumplan con los requisitos las ganancias e ingresos se van a quedar en Colombia y esto no representaría un peligro para las finanzas públicas, por lo que se debe actuar de forma rápida y contundente.

## 7. Conclusiones

Uber y Cabify son unas plataformas tecnológicas por medio de las cuales los usuarios pueden pedir un servicio de transporte con chofer en un carro particular en varias partes del mundo, en Colombia no son legales por lo que en el presente trabajo se comparo la ley colombiana frente a este asunto con la de algunas partes de México en las que sí son legales, ya que en este país las reglas de tránsito son diferentes en cada estado, en los resultados que arrojó la presente investigación se encuentra lo siguiente.

Sí bien en Colombia no es legal que apps como Uber o Cabify operen y sí se encuentran carros prestando un servicio de transporte intermediados por medio de estas plataformas, los vehículos pueden ser inmovilizados, las plataformas tienen una buena acogida por parte de sus usuarios quienes a pesar de la prohibición utilizan este medio de transporte, es por ello que sí el gobierno quiere promover el uso de otras apps tecnológicas como la de *taxi inteligente* debe considerar la forma en la que puede lograr que los potenciales clientes se adhieran al uso de estas por medio de campañas de movilidad, en el 2018 se espera contar con un gran cambio por medio de esta iniciativa para que los taxistas se acojan al nuevo modelo de cobro de tarifas, no obstante, según lo que se reviso sobre la forma en la se pide un servicio por medio de estas plataformas, persisten algunos inconvenientes entre los que se encuentra que hay muchas plataformas de taxis para solicitar un servicio por lo cual sería bueno que sólo existiera una que fuera regulada por el gobierno, en la que las carreras se asignaran de forma aleatoria y para el usuario fuera más fácil pedir un servicio por medio de un app.

Es importante resaltar que el cupo de los vehículos de transporte especial en una ciudad como Bogotá es limitado, lo cual se debe a la difícil movilidad que tiene la capital colombiana, además de ello con esto se garantiza que los conductores tengan salarios justos, ya que se cumple con una oferta y una demanda, lo cual no ocurre con Uber, ya que la misma empresa estipula que sus empleados pueden contar con este trabajo como algo adicional para incrementar sus ingresos, pero no se tiene en cuenta que tanta competencia de servicio de transporte especial en la ciudad está dejando un bajo margen de rentabilidad para taxis y conductores de carros como Uber o Cabify, por lo que sí es necesario establecer una regularización para que esto no suceda. Sin embargo, cuando sólo se contaba con el uso de taxis en la ciudad estos muchas veces no daban abasto para la gran demanda de usuarios, en por ello que una forma en la que se puede abrir espacio para nuevos servicios como Uber o Cabify sería haciendo un estudio de mercado y empezando a darle cupos a empresas como estas que ya son reconocidas dentro de los usuarios.

Para que los carros de Uber o Cabify se puedan movilizar de forma legal en el parque automotor de Colombia deben contar con su propia flota de vehículos, los cuales deben estar registrados ante el Ministerio de Transporte del país, a pesar de que Uber ha tratado de legalizar su operación en el país no lo ha conseguido porque busca sacar partido sin tener en consideración aspectos que son importantes para el Ministerio de Transporte, como la Oferta y la Demanda, para garantizar que los empleados del Sistema de transporte público tengan un salario justo, además de ello en lo que ha solicitado Uber al gobierno también exige que cualquier cantidad de vehículos operen a través de la plataforma, lo cual también conlleva a problemas de movilidad. Es por ello que en la Ciudad de México donde Uber y Cabify son legales también hay una cantidad específica de vehículos que pueden operar bajo la plataforma, lo cual es lo más idóneo para el óptimo desempeño del tránsito y no ha sido tenido en cuenta por las iniciativas de ley de

Uber en el país. Por lo que se debe reconsiderar lo que se le propone al gobierno en estas para que tengan aceptación por la cámara de representantes, ya que muchas veces han sido denegadas.

### **Referencias Bibliográficas**

Secretaría General del Poder Legislativo . (2016). *Ley de Transporte del Estado de Yucatán*.

Yucatán: Congreso del Estado de Yucatán.

ABC Tecnología. (06 de Octubre de 2016). *Cabify celebra sus cinco años: <<Estamos en el comienzo. Esto no frena>>*. Obtenido de

[http://www.abc.es/tecnologia/informatica/soluciones/abci-cabify-celebra-cinco-anos-estamos-comienzo-esto-no-frena-201610061454\\_noticia.html](http://www.abc.es/tecnologia/informatica/soluciones/abci-cabify-celebra-cinco-anos-estamos-comienzo-esto-no-frena-201610061454_noticia.html)

Abello, N. (16 de Septiembre de 2014). *Mintransporte debate sobre transporte público de taxis y Uber*. Obtenido de

[https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/mintransporte\\_debate\\_sobre\\_transporte\\_publico\\_de\\_taxis\\_y\\_uber](https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/mintransporte_debate_sobre_transporte_publico_de_taxis_y_uber)

Alcaldía de Bogotá . (2001). *Decreto 174 de 2001* . Obtenido de

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4310>

Araújo, G. (2016). *PROYECTO DE LEY 198 DE 2016 CÁMARA*. Registraduría Nacional del Estado Civil.

Asamblea Legislativa del Distrito Federal . (2002). *Ley de Transporte y Vialidad del Distrito*

*Federal* . Ciudad de México D.F. : Instituto de Investigaciones Parlamentarias .

Asamblea Legislativa del Estado Federal . (2014). *Ley de Movilidad del Distrito Federal* .

México D.F. : Gaceta Oficial del Distrito Federal .

Atocha, A. (2017). *Las Plataformas Virtuales. Análisis del Caso de Uber ¿Una nueva modalidad de contratación laboral?* . Piura: Universidad de Piura .

Benavides, M., & Gómez, C. (2005). Revista Colombiana de Psiquiatría. Vol.34. N°1. Enero-Marzo. *Métodos en Investigación Cualitativa: Triangulación*.

Cala, J. (2016). *PERCEPCIÓN DE USUARIOS DE TAXI EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ: FACTORES QUE INFLUYEN EN LA*. Bogotá D.C. : Universidad de Los Andes.

Cámara Colombiana de Comercio Electrónico. (17 de 11 de 2017). *Uber es Legal: MinTic*.

Obtenido de <https://www.ccce.org.co/noticias/uber-es-legal-mintic>

El Confidencial. (23 de Enero de 2018). *Cabify, Primer "unicornio" español de 1.400 millones:*

*Quemamos muchísimo dinero*. Obtenido de

[https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-01-23/cabify-uber-vc-taxi-financiacion\\_1510006/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-01-23/cabify-uber-vc-taxi-financiacion_1510006/)

El Tiempo. (30 de Octubre de 2013). *Conozca Uber, la aplicación móvil para solicitar taxis VIP*.

Obtenido de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13151160>

Gaceta Oficial Distrito Federal . (2015). *Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas*

*Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones*. Ciudad de México :

“CORPORACIÓN MEXICANA DE IMPRESIÓN”.

Gobierno del Estado de Guanajuato . (2016). *Decreto Gubernamental Número 175*.

Guanajuato : Gobierno del Estado de Guanajuato .

Khosrowshahi, D. (22 de Noviembre de 2017). *UBER*. Obtenido de Sala de Prensa:

<https://www.uber.com/es-CO/newsroom/incidente-de-seguridad-de-datos-en-2016/>

Ministerio de Justicia . (2015). *Normograma y Gestión Documental* . Bogotá D,C. : Gobierno de Colombia .

Ministerio de Transporte de Colombia . (2010). *Radicado MT No 20144000357831*. Bogotá, D.C.: Gobierno Nacional de Colombia .

Ministerio de Transporte . (2001). *Decreto 172 de 2001* . Bogotá,D.C.: República de Colombia .

Ministerio de Transporte . (2001). *DECRETO NÚMERO 172 DE 2001*. Bogotá D.C. : Gobierno de Colombia .

Ministerio de Transporte . (2011). *Decreto 87 de 2011* . Bogotá, D.C. : República de Colombia .

Ministerio de Transporte . (2015). *DECRETO 2297 DE 2015*. Bogotá D.C.: Gobierno Nacional de Colombia.

Ministerio de Transporte. (1996). *Ley 336 de 1996*. Bogotá. D.C. : República de Colombia .

Ministerio de Transporte. (2017). *DECRETO 431 DE 2017*. Bogotá D.C.: REPÚBLICA DE COLOMBIA.

Navarro, K., & Otriz, A. (2016). *EVALUACIÓN DE VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE UBER FRENTE AL SERVICIO DE TRANSPORTE TAXI ENTRE LAS CALLES 53 A 45 Y LAS AV. CARACAS Y SÉPTIMA*. Bogotá D.C. : Universidad Católica de Colombia .

Portafolio. (28 de Abril de 2016). Reglamentación de taxis de lujo deja por fuera a nuevos jugadores. Obtenido de <http://www.portafolio.co/negocios/empresas/uber-critica-decreto-taxis-lujo-494913>

Portafolio. (20 de 12 de 2016). *Uber cerrara 2016 con pérdidas cercanas a los 3000 millones de dólares*. Obtenido de <http://www.portafolio.co/negocios/empresas/uber-tendra-cerrara-con-perdidas-en-2016-502390>

República de Colombia . (1993). *Ley 105 de 1993*. Cartagena de Indias: Gobierno Nacional de Colombia .

Revista Dinero . (2017). *¿Cómo funcionan los seguros en Uber y Cabify?* Bogotá D.C. : Revista Dinero .

Revista Dinero. (06 de Enero de 2016). *Cabify se lanza a competir de manera directa con Uber y taxistas*. Obtenido de <https://www.dinero.com/empresas/articulo/cabify-tendra-nuevo-servicio-de-transporte-particular-en-junio-de-2016/224217>

Revista Semana . (11 de Noviembre de 2014). *¿Qué pasará con Uber en Colombia?* . Obtenido de <http://www.semana.com/nacion/articulo/uber-que-pasara-en-colombia/410592-3>.

Sampieri, R. (2014). *Metodología de la Investigación. Sexta edición*. . México : McGrawHill.

Sanchez, M. (16 de Mayo de 2015). Más de 100.000 usuarios utilizan Uber por lo menos una vez a la semana. *Periódico La república*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/internet-economy/mas-de-100000-usuarios-utilizan-uber-por-lo-menos-una-vez-a-la-semana-2256291>

Secretaría de Movilidad de Jalisco . (2013). *Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco*. Jalisco : Secretaría de Movilidad de Jalisco .

Secretaría Distrital de Tránsito y Transporte. (2003). *Resolución 557 de 2003*. Bogotá D.C.: Registro Distrital No. 2852 de Abril 11 de 2003.

Secretaría General de los Estados Unidos Mexicanos. (2015). *Ley Federal del Trabajo*. México, D.F.: Secretaría General.

Superintendencia de Puertos y Transporte. (2014). *Circular Externa número 00000024*. Bogotá : República de Colombia .

Superintendencia de Puertos y Transporte. (2014). *Circular Externa No. 00000013*. Bogotá, D.C. : República de Colombia.

Todolí, A. (2015). *El impacto de la “Uber Economy” en las relaciones laborales: Los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo*. Calencia : Universidad de Valencia.

UBER. (2018). *La Historia de Nuestro Viaje*. Obtenido de <https://www.uber.com/es-CO/our-story/>

Universidad UTEL. (s.f.). *Cuadro Comparativo*. Obtenido de [http://gc.initelabs.com/recursos/files/r162r/w18141w/cuadro\\_comparativo.pdf](http://gc.initelabs.com/recursos/files/r162r/w18141w/cuadro_comparativo.pdf)