

**GUÍA PARA LA INTEGRACIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN EL
PROCESO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE
PASAJEROS PUBLICO Y PRIVADO**

**CARLOS ANGEL ROCHA
ORLANDO TORRES CEDIEL**

Director:

Ing. Rafael Orlando Cubillos director, PhD / MSc

Codirector:

Ing. John Alexander Cardoso Ramírez codirector, PhD / MSc

**UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE INGENIERÍA DE TELECOMUNICACIONES
MAESTRÍA EN TELECOMUNICACIONES Y REGULACIÓN TIC
BOGOTÁ, 2021**

AGRADECIMIENTOS

Indudablemente nuestros más sinceros agradecimientos a los ingenieros Iván Antonio Mantilla Gaviria y Jorge Guillermo Barrera Medina, y la doctora Juliana Ramírez Echeverry por su significativo aporte guiando el proceso de construcción de la presente monografía, así mismo a nuestro director de tesis el ingeniero Rafael Orlando Cubillos y nuestro codirector el ingeniero John Alexander Cardozo que orientaron el resultado final aquí presente.

TABLA CONTENIDO

RESUMEN	3
INTRODUCCIÓN	7
1. MARCO GENERAL DEL PROYECTO	9
1.1 OBJETIVO GENERAL	9
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	9
1.3 ALCANCE	10
1.4 METODOLOGÍA	10
2. DIAGNÓSTICO Y ESTADO ACTUAL	11
3. EL IMPACTO DE LA INCURSIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN COLOMBIA	17
3.1 ESTADO ACTUAL DE LAS EMPRESAS DE APLICACIONES MÓVILES PARA ELTRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS	18
4. ESTUDIO DE PROYECTOS DE LEY PRESENTADOS	23
5. EXPERIENCIA EN OTROS PAÍSES	28
5.1 ESPAÑA	29
5.2 AUSTRALIA	31
5.3 MEXICO	33
6. DESARROLLO DE LA GUÍA	36
6.1. LOS CUPOS DE TAXIS EN LAS CIUDADES	36
6.2 REGULACION PARA LOS CONDUCTORES Y VEHÍCULOS DE LAS PLATAFORMAS	37
6.3 OBLIGACIONES PARA LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS	37
6.4 MEJORA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO TRADICIONAL (TAXI)	38

6.5	EXPOSICIÓN DE LA GUÍA	38
6.5.1.	COMPENSACIÓN PARA LOS TAXISTAS	38
6.5.2	CREACIÓN DE LA FIGURA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO PARA DESPLAZAMIENTO INDIVIDUAL DE PASAJEROS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS	39
6.5.3	REGULACIÓN Y OBLIGACIONES PARA LAS PLATAFORMAS	41
6.5.4	LA MEJORA Y DIFERENCIACIÓN DEL GREMIO TAXISTA	42
	CONCLUSIONES	51

RESUMEN

PALABRAS CLAVE: *Plataformas Digitales – Uber – Cabify – DiDi – Regulación – Taxis – Aplicación Taxi -*

La aparición de plataformas digitales que permiten a través de la misma aplicación la interacción entre pasajeros que requieren desplazarse y conductores que pueden realizar dicho desplazamiento, definiendo además tarifa de cobro y tiempos aproximados de llegada representó una disrupción al modelo convencional de transporte, y con ello el reto regulatorio y gubernamental para poder integrarlas al sector.

Muchas son las razones existentes, por una parte, el gremio directamente afectado (los taxis) que ven en las plataformas una competencia directa a su servicio que, en principio por lo menos, no tienen la obligación de cumplir con todas los lineamientos, costos y regulaciones que existen para ellos y que, por consiguiente, consideran además como competencia desleal. Por otra parte, la posición de las empresas dueñas de estas plataformas que insisten en que no son empresas transportadoras, sino que simplemente pertenecen al renglón de economías colaborativas, toda vez que su función solo pretende facilitar el servicio, pero este finalmente es prestado por un tercero, además de que por la misma razón no aceptan constituirse en empleadores directos de estos operadores. Finalmente, están los consumidores que encuentran varias ventajas y bondades en la prestación de este nuevo servicio y que, por consiguiente, aún frente a la contrariedad y deslegitimización del servicio propuesto se vuelcan a solicitarlo generando un crecimiento de demanda y con ello, además un crecimiento de oferta, porque invita a más conductores a participar como prestadores del servicio por la innegable oportunidad de generar ingresos en un país como Colombia en donde el desempleo y la informalidad presentan altos niveles.

En Colombia, ya se han hecho varios intentos por regular estas plataformas sin que se haya podido llegar finalmente a dicha regulación; el problema no es ajeno a los demás países en los que de la misma forma aún muchos no encuentran puntos de concertación y en otros se han hecho regulaciones en busca del equilibrio entre las partes, con diferentes resultados y consecuencias.

Mediante el estudio de los diferentes proyectos de ley que se han elaborado y que no han podido ver la luz y la experiencia de otros países que han podido regular el uso de estas plataformas la presente monografía entrega una guía que puede tomarse como un referente para una futura regulación que contemple las pautas aquí presentadas en aras de conseguir los acuerdos que permitan beneficiar a la sociedad de las bondades y ventajas que indudablemente representa esta transformación digital del sector sin discriminar o socavar los intereses de quienes por muchos años han llevado a cuesta el peso del rendimiento del mismo.

ABSTRACT

Keywords: *Digital Platforms - Uber - Cabify - DiDi - Regulation - Taxis - Taxi Application*

The emergence of digital platforms that allow, through the same application, the interaction between passengers who need to travel and drivers who can make this journey, also defining the collection rate and approximate arrival times represented a disruption to the conventional transport model, and with it the regulatory and governmental challenge to be able to integrate them to the sector.

There are many reasons, on the one hand, the directly affected union (the taxis) that see in the platforms a direct competition to their service that, in principle at least, do not have the obligation to comply with all the guidelines, costs and regulations that exist for them and that, consequently, they also consider unfair competition. On the other hand, the position of the companies that own these platforms that insist that they are not transport companies, but simply belong to the line of collaborative economies, since their function only aims to facilitate the service, but this is finally provided by a third, in addition to the fact that for the same reason they do not accept to become direct employers of these operators. Finally, there are consumers who find several advantages and benefits in the provision of this new service and who, consequently, even in the face of the contrariety and de-legitimization of the proposed service, turn to request it, generating a growth in demand and with it, also a supply growth, because it invites more drivers to participate as service providers due to the undeniable opportunity to generate income in a country like Colombia where unemployment and informality present high levels.

In Colombia, several attempts have already been made to regulate these platforms without finally being able to reach such regulation; The problem is not alien to other countries in which, in the same way, many still do not find points of agreement and in others, regulations have been made in search of balance between the parties, with different results and consequences.

Through the study of the different bills that have been prepared and that have not been able to see the light and the experience of other countries that have been able to regulate the

use of these platforms, this monograph provides a guide that can be taken as a reference for a future regulation that contemplates the guidelines presented here in order to achieve agreements that allow society to benefit from the benefits and advantages that undoubtedly represents this digital transformation of the sector without discriminating or undermining the interests of those who for many years have cost the weight of the performance of the same.

INTRODUCCIÓN

Tradicionalmente el transporte público y privado individual de pasajeros ha aumentado proporcionalmente con el mismo crecimiento de las ciudades, debido a la congestión propia de las mismas y las necesidades de rapidez y exclusividad generadas para desplazarse entre diferentes puntos; esta situación mundial ha generado gremios taxistas con mucha fuerza y relevancia; Colombia no es ajeno para nada a esta situación y tiene en este gremio uno de los de mayor influencia que fue regulado a lo largo de los años con diferentes normas y variedad de restricciones y licencias que fueron impuestas poco a poco para organizar el sector, aprovechar su bonanza y que, de paso, impulsó a empresarios que se fortalecieron en el sector y que, poco a poco cimentaron fuertes barreras de entrada para proteger su mercado.

El nacimiento de la empresa Uber en el año 2009 en San Francisco (Estados Unidos) bajo la idea de aprovechar la tecnología con el fin de conectar a clientes potenciales con los conductores registrados en su plataforma para prestarles un servicio de transporte privado, representó un antes y un después para el sector del transporte debido a que su modelo de negocio, solucionó muchos de los inconvenientes del servicio tradicional; en el campo de la seguridad permitió que tanto clientes consumidores como operadores conductores puedan tener un conocimiento previo de su contraparte, que debió inscribirse en la plataforma para hacer uso de ella, e incluso la puntuación y reconocimiento de los demás usuarios de la plataforma que han interactuado con él; desde el punto de vista económico permitió conocer el costo del servicio antes de ser tomado, y aprovechar las horas de alta o baja demanda para ofrecer tarifas dinámicas variables con el mismo comportamiento del mercado, y brindó la oportunidad además de generar un trabajo sostenible en el tiempo como alternativa para la generación de ingresos. Con estos atractivos no tardó en popularizarse y extenderse, así como también encontrar otras compañías que copiaran su idea de negocio para diversificar aún más los servicios, pero todo ello tomó por sorpresa al servicio tradicional que sintió como la disrupción ocasionada por la apuesta a la transformación digital echaba por la borda lo que tanto tiempo costó construir.

En la mayoría de los países el valor de la licencia para manejar un taxi, conocido como cupo en Colombia, fue alcanzando valores cada vez más y más altos, obteniendo valorización e incluso viéndose como una forma de inversión futura que, en muchos casos obtenía correcciones económicas y valorizaciones por encima de la inflación anual, pero ante la entrada de las plataformas tecnológicas de transporte estos valores no solo no volvieron a aumentar, sino que gradualmente pierden su valor. Todo esto sin contar con las licencias, permisos, inscripciones y revisiones técnicas que se han impuesto en su sector y que por lo menos, por ahora no existen para quienes optan por oficiar como operadores conductores de estas plataformas. En Colombia, además, las cooperativas filiales de Taxis son un negocio lucrativo al que los dueños de taxis deben suscribirse para poder operar.

No resulta extraño entonces que este mismo gremio taxista se oponga a la incursión de las plataformas digitales y que hagan lo posible por impedir su legalización.

Ante este panorama, las plataformas digitales siguen en servicio, pero aquellos conductores que prestan el servicio a través de estas lo hacen dentro de un marco de ilegalidad por esta misma falta de regulación, a pesar de ello, el número de personas que incursionan en esta labor sigue en crecimiento, ocasionado probablemente por la falta de oportunidades laborales y de empleo en el país.

El gobierno nacional no puede seguir ignorando esta problemática que por sí sola no va a encontrar solución y que, claramente debe ser asumida con la entereza que corresponde para encontrar las vías que permitan llegar a acuerdos conciliatorios y regulados; a la fecha se han presentado varios proyectos de ley que se han hundido, pero que, como se puede observar en el presente estudio, tienen aspectos importantes a tener en cuenta; la experiencia regulatoria en otros países representa además un referente importante no solo para verificar lo hecho sino para evaluar sus consecuencias, con base en todo ello, la monografía presenta finalmente una guía a seguir para desarrollar la regulación necesaria que contemple los aspectos importantes permitiendo aprovechar las ventajas que la transformación digital presenta en procura del bienestar y reconocimiento de todos los actores e interesados.

1. MARCO GENERAL DEL PROYECTO

1.1 OBJETIVO GENERAL

Proponer una guía a seguir dentro de un marco de legalidad y conformidad para todos los actores involucrados en el servicio de transporte público y privado, estandarizando los lineamientos para el uso de las plataformas tecnológicas y para el transporte individual de pasajeros que permita una mayor oferta de servicios para los usuarios y mejores condiciones de calidad, seguridad y economía.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Sustentar la importancia e impacto surgido a partir de la incorporación de las plataformas de transporte, evidenciando el crecimiento progresivo de oferta y demanda de dichos servicios que obligan a la integración de esta nueva forma de prestación del servicio.

Extraer los puntos relevantes de los proyectos de ley presentados a la fecha, analizando las propuestas de dichos proyectos, con el fin de consolidar los aspectos a tener en cuenta dentro de una formulación de un proyecto que abarque a todos los actores, sus necesidades y que elimine el monopolio existente.

Evaluar la evolución de la problemática generada con la introducción de las plataformas digitales como medio de vinculación entre conductores y pasajeros para la contratación de servicios de transporte en tres países diferentes con el fin de obtener un panorama de las soluciones planteadas y tener un referente que permita contextualizarlo y abordarlo desde la perspectiva colombiana.

Plantear una guía que entregue las bases para permitir la utilización de las plataformas digitales para la prestación del servicio de transporte público y privado, fundamentado en el análisis elaborado de los proyectos existentes que abarque los aspectos de seguridad, control y calidad en la prestación del servicio y las experiencias y soluciones planteadas en otros países, con el fin de aprovechar la alta demanda y la oportunidad de generación de trabajo del sector dentro del contexto de la sociedad colombiana.

1.3 ALCANCE

Generar una guía que ayude a esclarecer los puntos clave a tener en cuenta y que se pueda convertir en una base para una futura regulación que permita aprovechar las bondades de la transformación digital, específicamente de las nuevas plataformas digitales que permiten conectar pasajeros con conductores como agentes de transformación y evolución dentro del sector de transporte público y privado individual de pasajeros.

1.4 METODOLOGÍA

El desarrollo de la presente monografía tiene como pilar la alineación del árbol del problema, desde la cual se detectaron las causas raíz que han influido en este y que encaminaron la construcción de los objetivos con el ánimo de subsanar dichas causas. En el presente documento se expone la situación actual y diagnóstico del problema y el desarrollo de los objetivos que permitieron llegar a los aspectos importantes que se mencionan y son la base de la guía resultado del estudio.

2. DIAGNÓSTICO Y ESTADO ACTUAL

En abril de 2013, Bogotá se convertía en la segunda ciudad latinoamericana en ofrecer los servicios de la innovadora y reciente empresa Uber cuya promesa de valor consistía en ofrecer una alternativa de transporte privado basada en conectar a los pasajeros con los conductores registrados en su servicio; de esta manera el usuario solo lanza la petición de un servicio de desplazamiento que requiere indicando sitio de encuentro y sitio de destino y el sistema busca los conductores registrados más cercanos al lugar de encuentro a fin de solventar la necesidad del usuario lo más pronto posible, indicando además al usuario la tarifa de cobro por el servicio solicitado y el tiempo aproximado que tardará el conductor que ha tomado el servicio en llegar al punto de encuentro. Tanto usuario como conductor tienen la posibilidad de ver la información personal básica de su contraparte, foto de perfil entre ellas, y la valoración de este por parte de los usuarios y conductores que ya han interactuado previamente lo que genera una sensación de seguridad para las dos partes. Permite además al usuario compartir los detalles del viaje con otras personas reafirmando la sensación de seguridad para el mismo, la previa inscripción tanto de operadores conductores cumpliendo una serie de requisitos, como de usuarios en la plataforma y la posibilidad de pagar por medios electrónicos, son otras de las características que rápidamente diferenciaron su servicio del tradicional taxi ciudadano [1].

Sin embargo y a pesar de las ventajas y beneficios claramente visualizados desde la misma concepción de su servicio, era claro que los taxistas colombianos no verían con buenos ojos el ingreso de esta empresa porque finalmente se convierte en competencia directa para su gremio permitiendo además la prestación del servicio a conductores de vehículos particulares que ni han llenado los requisitos obligantes de ley para la prestación de este tipo de servicio ni tampoco han adecuado sus vehículos de acuerdo con las normativas vigentes, lo cual los convierte en prestadores del servicio desde la ilegalidad y por ello las protestas de los gremios taxistas empezaron a intensificarse más conforme pasaba el tiempo, como una consecuencia lógica a lo que se consideraba una competencia desleal, arbitraria e ilegítima [2].

Y efectivamente al repasar el marco normativo colombiano para la prestación de servicios de transporte individual de pasajeros el gremio taxista encuentra argumentos para rechazar

el ingreso de esta nueva modalidad; el artículo 11 de la Ley 336 establece específicamente que las empresas que se encuentren interesadas en prestar el servicio público de transporte deben solicitar y obtener habilitación para operar [3], si bien es cierto, esta ley fue derogada en sus artículos 11 y 12 por el decreto 1122 de 1999, dicho decreto en su artículo 283 dictamina respecto de la habilitación expresa que será el Gobierno nacional quien entregue tal habilitación y fije las condiciones para el otorgamiento de la misma en materia de organización y capacidad económica y técnica, y de otras disposiciones tales como estados financieros, capital, patrimonio bruto, libertad de competencia y otros [4] requisitos, tanto los primeros como los segundos que las empresas cooperativas afiliadoras de taxis han debido cumplir y que para el caso de los conductores inscritos en la empresa Uber no podían sustentar ya que no existía una representación explícita de ninguna empresa en sí que los albergara y que hubiese obtenido dichas habilitaciones.

Por otra parte, el decreto 170 de 2001, en su artículo 39, especifica en su párrafo que en ninguna circunstancia las autoridades metropolitanas distritales y/o municipales competentes podrán habilitar empresas de transporte con vehículos particulares [5] lo que claramente impide que los vehículos particulares que ejercen como operadores que prestan el servicio se encuentren no solo amparados dentro de la ley sino que, a la vez, impide que en su condición de particulares pudieran ser habilitados por algún tipo de empresa.

Además de lo anterior, el Decreto 1079 de 2015 amplía los aspectos referentes a la prestación de servicio de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y de transporte terrestre automotor especial, especificando que son servicios de carácter público y sólo pueden ser prestados cuando exista la habilitación para ello por parte de la autoridad competente, teniendo en cuenta que en caso de no existir recibirá las sanciones respectivas por operar sin dicha habilitación, entre otros [6]; sin contemplar en ninguno de sus aspectos a las plataformas tecnológicas como una alternativa para la prestación de este tipo de servicios.

Para noviembre del mismo año 2015, a través del Decreto 2297, el ministerio de Transporte contempló las plataformas digitales como herramientas que pueden favorecer la prestación del servicio y de hecho las incluyó como una exigencia en el caso de prestación del servicio de lujo de transporte particular pero reiterando el carácter público de los vehículos autorizados para tal fin y pertenecientes a una empresa de transportes cubriendo todos los

aspectos de habilitación hasta ese momento existentes [7], tipificando nuevamente a la prestación de servicios de parte de vehículos particulares como una práctica al margen de la ley.

Con respecto a la fijación de precios y tarifas para los diferentes tipos de transporte público existentes el ministerio de Transporte a través de la Resolución 4350 de 1998, establece la metodología que deberá ser aplicada en cada uno de los casos [8] y en la cual por ninguna parte aparece la contemplada por la plataforma digital.

Uber por su parte, se constituyó en Colombia como “Uber Colombia S.A.S”. En su certificado de Existencia y Representación Legal, establecieron como Objeto Social incluyendo, pero sin limitarse a la “*prestación de servicios por demanda de apoyo y soporte a personas naturales o jurídicas con dispositivos móviles o con aplicaciones basadas en desarrollos web, junto con todos los productos y servicios que resulten relacionados con este.*” [9].

En un principio Uber lanzó sus operaciones con vehículos inscritos en empresas adscritas al Servicio público en modalidad Especial, pero este servicio rápidamente fue ajustado, cuando en julio de 2014, la Superintendencia de Puertos y Transportes, emitió en circular 00000013 [10] que dicho servicio debería ajustarse a lo estipulado en el artículo 6 del Decreto 174 de 2001, que le impide asemejarse de manera alguna al servicio público terrestre de Transporte de Pasajeros en vehículos Taxi [11].

Ante esta situación, Uber prescindió de la necesidad de exigir vehículos inscritos a empresas de Transporte especial, dado que no tenía sentido exigirlo si de nada servía, y abrió entonces, dentro de esta misma desregularización, la posibilidad de inscribir a vehículos netamente particulares de manera directa, con lo cual terminó de configurarse la informalidad del servicio y, si bien es cierto que entonces no quedó regulado dentro de un marco de ley y a todas luces violaba las normas existentes para el transporte público y particular individual de pasajeros, este siguió creciendo en demanda y oferta ante las, cada vez mayores, protestas del gremio taxista y la tibia posición de los entes gubernamentales que no pasaba de hacer declaraciones con respecto a la ilegalidad del mismo pero que no asumía el problema con la fuerza y entereza necesaria, producto de lo cual en los años

siguientes ingresaron al país otras empresas bajo el mismo esquema de conectividad entre pasajeros y conductores desde una aplicación.

A comienzos de 2016, llegó a Colombia Cabify, la empresa española inició operaciones haciendo alianzas con empresas colombianas para prestar un servicio de lujo a sus ejecutivos, pero rápidamente incursionó en el servicio de transporte particular individual de pasajeros, para hacer competencia directa de Uber y de los taxistas [12], y, si bien, en principio también realizó exigencias para inscribir vehículos de transporte especial, este de acuerdo a los dictámenes antes mencionados tampoco estaba autorizado para realizar este tipo de servicio; poco tardó entonces su apertura a vehículos netamente particulares y aumentó significativamente su oferta de servicio, ante lo cual para mayo de 2017 es sancionada por la Superintendencia de Transporte con 700 salarios mínimos legales vigentes (alrededor de \$ 516 millones de pesos) por facilitar la violación de las normas de transporte con el uso ilegal de vehículos particulares y de servicio especial para el transporte individual de pasajeros [13].

Para el año 2018 Beat, compañía de origen griego, pero vendida después al grupo alemán Free Now, arriba a Colombia para engrosar el grupo de plataformas existentes en el país; contrario a las plataformas existentes (Uber y Cabify), Beat se centró de manera inmediata en los vehículos particulares y no hizo ningún tipo de alianza con empresas de transporte especial; en sus inicios ofreció diferentes promociones tanto para usuarios como para nuevos conductores, con lo cual rápidamente se posicionó y por su algoritmo para fijación de precios, en general más económicos que los de sus competidores, alcanzó crecimientos del 30% y 40% mes a mes en sus viajes [14].

En junio de 2018, ingresa al país InDriver, específicamente en Cúcuta, una app de origen ruso que debe su nombre a su filosofía (Independent Driver o conductores independientes), con un modelo similar al de las plataformas tradicionales, InDriver se diferencia de estas porque permite la negociación entre las partes, con lo cual el usuario que requiere el traslado de un punto a otro “ofrece” una tarifa por dicho desplazamiento y los conductores de su servicio pueden ver la oferta y aceptarla o incluso contra ofertar con un valor por el que harían el servicio [15]; de esta forma se llega a la negociación entre las partes para la prestación del servicio. Un aspecto que le permitió una aceptación entre los usuarios y, particularmente el gremio taxista, tiene que ver con el pago de comisiones que, resultó

mucho menor que el de las demás plataformas, empezando desde el 0%, y aumentando gradualmente hasta el 10%, con lo cual, como se mencionó se volvió una opción recurrente para los taxistas [16].

Finalmente, DiDi, empresa de origen asiático hace su arribo a Colombia a mediados de 2019, con un esquema muy similar al ofrecido por Uber y las plataformas existentes, y una oferta innovadora para los taxistas a quienes les dio un trato preferencial, ya que, en un principio fijó las comisiones de los vehículos particulares en el 10% pero en 0% para los taxistas [17].

Con el aumento de usuarios conductores particulares en estas plataformas y aplicaciones dentro de una discusión en la cual el argumento y sustento sobre el cual se amparan es el hecho de justificar que simplemente ofrecen un servicio colaborativo a través de una plataforma tecnológica al permitir a los usuarios puedan comunicarse para prestar y obtener un servicio, tal como la Ley 1341 de 2009 lo establece, al obligar al Ministerio de las TIC, a garantizar el desarrollo de contenidos y aplicaciones en Colombia [18].

En enero de 2020 sin embargo, se presenta el hecho de la salida de Uber, luego del resultado de la investigación realizada por la superintendencia de industria y comercio, quien lo encuentra responsable de violar las normas que regulan el mercado, de generar una ventaja significativa en el mercado, y de generar desviación de la clientela de COTECH S.A. [19], lo obliga a cerrar sus operaciones y a salir de Colombia el 1 de febrero de 2020, esto marcaba un precedente sobre este tipo de servicio entre comillas ilegal. De cualquier forma, no transcurrió mucho tiempo y nuevamente Uber regresa al país con una nueva estrategia y cambiando su modelo de negocio ofreciendo ahora *la modalidad de arrendamiento de automóviles con conductor*, siendo aceptado como empresa legalmente constituida para ofrecer sus servicios, quedando el interrogante, acerca del hecho de que esquivó y evadió pero igualmente sus conductores resultan infraccionados si se les detecta ejerciendo estos servicios [20].

A la fecha y a pesar de las protestas del gremio taxista, de las multas y comparendos a que son llevados los conductores prestadores de este servicio en caso de ser detectados en flagrancia, esta práctica no solo no disminuye sino que aumenta, con otros agravantes que se han ido perfeccionando precisamente debido a ese mismo crecimiento, la ausencia de

regulación y la mirada indiferente del gobierno, que solo se ha limitado a especificar que no se trata de una actividad legal, ya que al aumentar la competencia cada vez son menos los requisitos a cubrir para validarse como conductor en estas plataformas [21] e incluso el nacimiento de negocios al margen de la ley como el del alquiler o venta de cuentas falsas para poder trabajar en las mismas cuando por diferentes razones los conductores han sido ya vetados para prestar el servicio [22]. Con todo esto, aspectos que parecían resueltos en sus inicios hoy no lo son y se crea un manto de duda e inseguridad generada a partir de estas situaciones tanto para los conductores como para pasajeros y la ilegalidad manifiesta y condenada en los retenes que se realizan y que hacen de este un problema que crece y se alimenta a partir de la falta de empleo y oportunidades en el país.

3. EL IMPACTO DE LA INCURSIÓN DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES EN COLOMBIA

Dando una mirada retrospectiva a la historia y las huellas que ha venido dejando el servicio de transporte público de taxis en Colombia, encontramos que para el año 1929, ingresa la primera flota de carros taxis enfocados mover pasajeros en la ciudad, dicho servicio paulatinamente fue incrementando en número carros e igualmente fue extendiéndose a las varias ciudades, pero cobijados por las regulaciones locales con diferentes condiciones y lineamientos para poder operar.

De igual forma, a medida que avanza la ciencia, la tecnología y el desarrollo, también avanza la sociedad, sus hábitos, costumbres y leyes, esto significa que, Colombia no ha sido ajena a ir actualizando sus lineamientos y políticas acorde la necesidad en el ámbito del transporte. Para el gremio de los taxis puntualmente identificamos que tiene varias condiciones para permitir la operación, entre ellas, una inscripción a empresas autorizadas, pago de rodamientos, seguros, impuestos, revisiones periódicas entre otras obligaciones.

Ahora bien, hasta hace unos años era tal la fuerza de dicho gremio en el país, que llegaron a darse el lujo de sentirse indispensables y de prestar el servicio según sus condiciones, tema que fue transformándose en gran inconformidad de los usuarios, esto sumado a baja calidad del servicio y a la poca seguridad que estos brindaban, historia que perduró con la misma dinámica por varios años hasta la llegada de Uber sobre el año 2013, a través de su aplicación móvil Uber Black, cuyo objetivo era el de conectar los pasajeros con los conductores de vehículos registrados en su servicio. (arbitro facilitador). Progresivamente fueron entrando al país otras empresas ofreciendo similares servicios como Cabify, Didi, Indriver, Picap entre otras.

De cualquier manera, el gremio taxista es uno de los más grandes del país y alberga a una gran cantidad de taxistas que ven en esta actividad su fuente de ingresos, a la fecha son más de 100.000 los taxis inscritos y licenciados para esta actividad solo en las 4 principales ciudades del país, como se evidencia en la ilustración 1, con datos a enero de a enero de 2020, gráfica realizada para artículo de La República con base en datos de la Asociación de propietarios de Taxis.

LAS CIFRAS DETRÁS DEL GREMIO DE TAXIS CIFRAS A ENERO DE 2020



Ilustración 1 Taxis en las principales ciudades del país [23]

3.1 ESTADO ACTUAL DE LAS EMPRESAS DE APLICACIONES MÓVILES PARA EL TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS

A pesar de la informalidad del servicio, la demanda es cada vez es mayor y esto se evidencia con base a los resultados publicados por las empresas (Uber, Cabify, Didi, Beat y Picap) sus operaciones y rendimientos en cada país son bastante considerables aún bajo la ilegalidad que existe con el uso de los vehículos particulares para el transporte de pasajeros, a la fecha, ya cuentan con un número superior a los 300 mil socios, representados con las siguientes cifras, Uber con más de 88.000 socios [24], Cabify con 38.000 socios, Didi aporta más de 150.000 socios y Beat que es la empresa más reciente en su llegada al país con otra cifra considerable que viene en ascenso [25], pero los beneficios no solo se enmarcan en los socios y las empresas en mención, aquí se suma a este escenario el gobierno, un gran beneficiado al respecto pues tan solo los aportes de Uber superan los 70.000 millones en impuestos entre julio de 2018 y diciembre de 2019, esto gracias al ingreso de nuevas alternativas de trabajo mediadas por la tecnología [26],

Comentado [rc1]: Citar la fuente de esta información

Lo anterior, permite deducir la cantidad de personas que hoy dependen de esta modalidad de prestación de servicios para su sustento diario y su actividad económica principal.

La ilustración 2, muestra los datos mas relevantes de la empresa Uber, en la que se evidencia su impacto tanto a nivel de los socios que actualmente se encuentran trabajando activamente como al aporte al fisco de más de 70 millones de pesos.



Ilustración 2 Uber en cifras [24]

La ilustración 3 por su parte, muestra los datos relevantes en cuanto a cifras por parte de la última de las empresas en llegar a Colombia (DiDi) que como se puede deducir de dicha ilustración es un referente mundial en el desarrollo de este servicio y alcanza una penetración en gran parte de territorios en el mundo.



Ilustración 3 Impacto de DiDi [25]

Frente a las restricciones impuestas para el desarrollo de sus operaciones las plataformas digitales han tomado diferentes medidas, manteniéndose así vigentes, en la ilustración 4, se puede observar a manera de resumen, no solo algunas de las medidas tomadas sino la participación en el mercado de parte de estas plataformas.

En la ilustración 5, además se puede ver el impacto y comparación de las cifras de otra de las aplicaciones que, si bien no se trata precisamente de automóviles, finalmente tiene la misma intención del servicio a través de motos Pic Up, mostrando además que el impacto es tan grande que incluso empieza a cubrir otro tipo de propuestas competitivas.

¿CÓMO SE ENFRENTAN LAS APLICACIONES DE MOVILIDAD A LAS RESTRICCIONES?



Ilustración 4 Plataformas, socios y Medidas [25]

Comentado [rc2]: Título de la gráfica y fuente

CONDUCTORES DE UBER Y PICAP QUE ESPERAN DECISIONES JUDICIALES



Ilustración 5 Impacto Pic Up [27]

Volviendo al tema normativo dichas empresas actualmente tienen procesos abiertos con varios entes de control, entre ellos Mintransporte, tales como la que el 18 de diciembre de 2019, le fue impuesta a Uber que fue multada por más de 500 salarios mínimos vigentes por incumplir las normas [28] y a la fecha nuevamente hay una investigación curso sobre “si están facilitando la violación de normas de transporte y de protección de usuarios” [29].

Con base en la información presentada, se puede sustentar el primero de los objetivos propuestos en la presente monografía, al entender que el impacto de estas plataformas accede a más de medio millón de personas (entre taxistas y conductores de plataformas), un número bastante significativo de la población del país y alcanza niveles de penetración muy altos desde la informalidad de su prestación por lo cual no solo no resulta equivocado entender que se debe solucionar definitivamente sino que es prioritario hacerlo para evitar que tome matices aún más complejos, razón por la cual resulta indispensable la mirada objetiva y clara del gobierno por tomar las medidas que sean necesarias para tal fin.

4. ESTUDIO DE PROYECTOS DE LEY PRESENTADOS

Es de resaltar, que aún con el marcado desinterés que muestra el gobierno por buscar y proponer soluciones a la informalidad del transporte individual de pasajeros, encontramos ciudadanos con la iniciativa de aportar, entidades de educación superior y algunos partidos políticos uniéndose para proponer alternativas de solución que permitan llegar a tener una política pública equitativa para todas las partes interesadas. En este sentido encontramos que a la fecha han sido radicados cuatro proyectos ante el senado y el congreso.

Inicio detallando el caso del congresista Mauricio Toro del partido verde quien radicó el día 20 de julio del 2020 un proyecto con nombre “A equiparar la cancha” [30], en este propone lo siguiente:

- a. La eliminación del sistema de cupos de taxis, previa compensación realizada por un fondo alimentado por un cobro del 2% de cada servicio facturado por las plataformas de transporte.
- b. Propone que las tarifas de las plataformas se fijen por libre competencia, para que los usuarios escojan las plataformas con mejores tarifas; y que a los taxistas se les permita una especie de tarifa dinámica, siempre y cuando se usen dispositivos electrónicos y apps para su cálculo y control. Obligación para las plataformas de adquirir seguros de accidente para pasajeros y conductores.
- c. Exigir vehículos con tamaño y seguridad adecuada y
- d. Exigir a las plataformas pagar impuesto de renta en Colombia.

En el siguiente proyecto vemos gran participaron de varios senadores y representantes a la cámara senadores Ruby Helena Chagüi, Horacio José Serpa, Andrés García Zuccardi, Amanda Rocío González y Carlos Andrés Trujillo y los representantes a la Cámara Edwin Gilberto Ballesteros, Emeterio Montes, Milton Hugo Angulo, Esteban Quintero y Aquileo Medina, radicando un proyecto cuyo nombre es “Empresas de servicio público de transporte”

- a. Crea la categoría de empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas”. A través de esta se pretende que las plataformas como Uber, Didi y Beat entre otras sean reguladas por la Superintendencia de Transporte, quien deberá autorizar el servicio de un máximo de vehículos de servicio particular.
- b. Plantea que la plataforma deberá contar con el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para “el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermedias de la prestación del servicio público de transporte”.
- c. El permiso tendrá un costo que deberá establecer el Gobierno nacional. “El vehículo autorizado y registrado podrá ser conducido por diferentes conductores para la prestación del servicio siempre que cada uno de los conductores esté debidamente autorizado por la autoridad de transporte en su respectiva jurisdicción y registrado ante el RUNT.
- d. El operador de la plataforma tecnológica controlará que un solo conductor no preste el servicio por más de ocho horas ininterrumpidas”, cita el documento del proyecto.
- e. Que los conductores cumplan con una serie de requisitos como, por ejemplo, presentar el certificado de antecedentes penales y requerimientos judiciales, paz y salvo de multas o sanciones de tránsito y certificación de afiliación al sistema general de seguridad social.

El tercer proyecto tiene como nombre “Dignificando el empleo” [31], propuesta que realizan como representantes al senado en su momento, los doctores Rodrigo Lara y Álvaro Uribe a continuación una descripción de las propuestas concretas:

- a. El primero es definir el vínculo jurídico entre las plataformas y sus colaboradores a través de un contrato de naturaleza civil, que deberá estar formalizado de manera física o digital. En este las compañías deberán dejar clara la forma de pago, la duración del contrato, los derechos y obligaciones de las plataformas y de los contratistas, y las obligaciones y derechos de ambas partes.
- b. El pago de las prestaciones sociales.
- c. Plantea que la base de cotización para los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral sea del 40% del total de los ingresos pagados por la plataforma a su

- colaborador. La mitad del aporte a la salud y la mitad del aporte a pensiones las deberá pagar la plataforma y será el trabajador el que contribuya con la otra mitad.
- d. Que los aportes al Sistema de Riesgos Laborales serían asumidos totalmente por la plataforma.
 - e. Que los colaboradores con ingresos inferiores a un salario mínimo mensual sean vinculados al sistema de seguridad social en pensiones a través de los Beneficios Económicos Periódicos (BEPS).

Y por último encontramos el proyecto con nombre "Modernizando todo el sistema" un trabajo conjunto con la facultad de derecho y ciencias políticas de la Universidad de la Sabana, el representante a la Cámara por Colombia Justa Libres, Carlos Eduardo Acosta. Como el nombre de la propuesta lo indica va orientado a la modernización y digitalización del transporte terrestre individual de pasajeros [32] y contempla los siguientes puntos.

- a. La redefinición y creación de nuevas figuras en materia de transporte. Con esta se busca no exigir la vinculación a una empresa de transporte para brindar el servicio y se podrán realizar actividades comerciales; además se crea la categoría TIPA (Transporte Intermediado por Plataformas Abiertas) donde se podrán inscribir operadores como Uber, Didi, Beat o cualquier plataforma.
- b. Las empresas deberán contar con autorización preliminar del Ministerio de Transporte y tendrán que cumplir con requisitos como tener personería jurídica en el país; el pasajero deberá conocer la ruta que tomará el conductor; se debe conocer con anticipación el precio; contar con tecnologías de geolocalización y atención al usuario y soporte técnico.
- c. Los usuarios conductores - quienes prestan el servicio - deberán registrarse en el Registro Único Nacional de Conductores PAIT, figura creada en la ley, para contar con licencia de conducción B1 para vehículos particulares y licencia de conducción C1 para taxis.
- d. Desmontar los cupos de los taxis en todo el territorio nacional. Para ello, propone crear un fondo para pagar el "cupo" a cada propietario. Este recibirá el 1% del valor de cada servicio prestado por las plataformas.
- e. Los recursos estarán destinados para atender la malla vial, digitalizar y modernizar el sector de transporte individual de pasajeros.

- f. Proteger a los usuarios, busca eliminar las cláusulas abusivas de las plataformas y hacer uso obligatorio de pólizas para velar por la seguridad del conductor y del pasajero.
- g. Apoyar los procesos de digitalización y desarrollo de ciudades inteligentes, brindando incentivos a las empresas del sector para que apoyen la transformación digital en el país.

Con dichos proyectos se destaca el gran interés que existe por parte de varios senadores y representantes a la cámara a fin de aportar y de buscar soluciones al problema, pero también es notorio que las propuestas surgen por partido políticos y no de un trabajo articulado y colaborativo entre partidos

A pesar de ello, se puede evidenciar que algunas propuestas coinciden en algunos puntos y eso denota avances hacia la solución, entre ellos:

- a. El desmonte de los cupos de los taxis, pero acompañado mediante una compensación para los dueños de los vehículos públicos, dicha compensación saldría del nuevo sistema de transporte mediante el “aporte de un porcentaje gradual a los dueños”.
- b. La redefinición y creación de nuevas figuras en materia de transporte
- c. Propone que las tarifas de las plataformas se fijen por libre competencia
- d. Definir el vínculo jurídico entre las plataformas y sus colaboradores a través de un contrato de naturaleza civil, que deberá estar formalizado de manera física o digital
- e. El operador de la plataforma tecnológica controlará que un solo conductor no preste el servicio por más de ocho horas ininterrumpidas, prestaciones sociales

Por lo anterior, identificamos que las propuestas por si solas son propuestas que sugieren una solución parcial a la informalidad y a la inconformidad expresada por el gremio de taxistas, pero acorde a las causas que se identificaron en la investigación del problema, se hace evidente la necesidad de unificar las propuestas y extraer los puntos más relevantes e incluir la experiencia y estrategias de solución que países como Australia encontraron al respecto.

Con base en el desarrollo del presente capítulo queda resuelto el segundo de los objetivos específicos con respecto al estudio de los cuatro proyectos y su análisis para exponer los aspectos más relevantes de cada uno de ellos, que permitirán ser tomados como referencia en los futuros capítulos en los que se aborde el desarrollo de la guía.

5. EXPERIENCIA EN OTROS PAÍSES

El reto que ha representado la disrupción generada por el uso de plataformas tecnológicas como medios facilitadores para la contratación de los servicios de transporte públicos y privados ha sido global y generalizado debido a lo importante y representativo que es este gremio dentro de cada uno de los países y lo, usualmente, altamente regulado de dicho gremio en cada uno de ellos.

El sector de los taxis es el directamente confrontado en el momento del ingreso de las plataformas digitales y en la mayoría de los países en el mundo ha generado protestas de este sector debido a que, de manera inmediata, entra a ser competencia directa saltándose todas las barreras de entrada existentes en el mercado y obviando cualquier regulación presente, amparado generalmente sobre la idea de que se trata de una herramienta colaborativa y no de una nueva empresa de transporte que desde la perspectiva de los gremios taxistas deberían cumplir con los lineamientos existentes.

Frente a esta problemática la postura de los gobiernos ha enmarcado el curso que ha tomado esta práctica y con ello, unas consecuencias susceptibles de ser evaluadas.

Para el presente estudio se evalúa la postura y desenvolvimiento de tres países ubicados a su vez en diferentes continentes y con una regulación vigente al respecto; en principio, teniendo en cuenta que la Unión Europea dicta una serie de parámetros y lineamientos con los que se pretende la unificación de criterios y políticas dentro de los veintisiete estados que la componen [33], se puede evidenciar un desarrollo similar del reto que ha representado la inclusión del servicio de transporte a través de la vinculación y/o contratación entre pasajeros y conductores mediante las plataformas digitales, para este caso en concreto se estudia el caso de España. En el continente Oceánico, por otro lado, la posición de Australia, primer país en acoger y dar entrada legal a Uber y con ello a otras empresas que desarrollen el mismo planteamiento de negocio, con una visión claramente abierta en la que primó la aceptación de la innovación y transformación por encima del mantenimiento de lo existente; y en América latina se evalúa el caso de México que ha regulado estos servicios y se convierte en el referente para la región.

5.1 ESPAÑA

España es cuna de la empresa Cabify, allí nació en 2011, con la convicción de cambiar la manera de transportar las personas [34], inicialmente entró como un servicio de transporte de lujo, para el cual los conductores deberían obtener la licencia VTC (Vehículos de Turismo con Conductor), hasta ese momento reservada para alquiler mucho menos generalizado de limusinas o de coches fúnebres.

Por otra parte, Blacklane, empresa alemana hace su ingreso al país a mediados de 2013, para el mismo servicio de transporte de lujo, con la notoria deferencia que para el servicio prestado hace uso de las empresas ya existentes y reguladas de prestación de servicios de limusina y con la exigencia natural para este servicio de las licencias VTC [35].

La utilización de estos servicios utilizados por plataforma tuvo un crecimiento sostenido y, ciertamente poco controversial, hasta que en abril de 2014 hace su ingreso al país, más específicamente a Barcelona la empresa Uber que, inicialmente, ofreció un servicio colaborativo de nombre UberPOP que, en teoría, pretendía unir personas en un mismo vehículo dadas sus coincidencias de trayecto con la promesa de beneficios ambientales y descongestión del tráfico, pero que, en la práctica, se materializaba como la misma prestación del servicio de taxi tradicional, solo que vinculados (pasajero y conductor) por medio de la plataforma [36].

El crecimiento de usuarios y conductores en esta plataforma rápidamente alcanzó altos niveles por lo cual las protestas del gremio taxista fueron casi inmediatas; sin embargo y pese a los conflictos generados, Uber empieza labores en la capital madrileña el 23 de septiembre de 2014, ante lo cual se incrementaron las protestas que terminaron con las operaciones de Uber en el país decretada por Juzgado de lo Mercantil el 9 de diciembre del mismo año y efectiva el 25 de diciembre, día en que cerró sus operaciones [37].

El argumento ganador que permitió el primer traspies para la plataforma tecnológica Uber en el país ibérico consistió en el hecho de que este servicio prestado no demandaba ninguna exigencia más allá de estar inscrito en la plataforma y ofrecer los servicios como conductor particular, y ni siquiera exigía la adquisición de la licencia VTC, sobre la cual

empresas como las anteriormente mencionadas Cabify y Blacklane ejercían sus operaciones [38].

En marzo de 2016, Uber retorna operaciones en Madrid, cumpliendo ahora con el requerimiento de licencias VTC para los conductores que quieran prestar el servicio a través de su plataforma, y de esa forma asemejando su servicio casi en su totalidad al prestado por Cabify que, si bien es cierto no era visto con buenos ojos por parte del gremio taxista, operaba sin mayores dificultades debido a esta exigencia de licencia, la limitante en ese momento consistía en una dada por la legislación española, según la cual apenas podía existir 1 licencia VTC por cada 30 taxis [37].

Para mediados del año 2017, sin embargo, la lluvia de expedición de licencias VTC para conductores particulares que utilizan los servicios de plataformas inundan el mercado español, alcanzando casi el doble existente apenas tres años atrás, y con este aumento las protestas del gremio taxista; vacíos existentes en algunas especificaciones y la renovación de licencias paralizadas por vía judicial permitieron ese aumento debido a que la regulación al respecto no tenía en cuenta las licencias que se habían entregado antes de que entrara en vigor la norma y con este, el aumento de vehículos en las plataformas Uber y Cabify en funcionamiento [39]. Para el año 2018 la relación de licencias VTC respecto de los taxis existentes era de 1 por cada 11 en el país, pero en ciudades como Madrid alcanzaba una proporcionalidad de 1 a 7 [40]

Se incorporaron luego poco a poco y por medio de regulaciones propias de cada ciudad o estado la marcación de los vehículos habilitados para trabajar como VTC de manera que puedan ser identificados claramente.

En diciembre de 2017 cuando el máximo tribunal de la Unión Europea dictaminó que el servicio proporcionado por Uber se califica como un servicio de transporte, como su principal componente y, por lo tanto, debía calificarse de servicio en el ámbito de los transportes [26]; se pensó que quizás habría un cambio en la manera de trabajar pero finalmente amparados en la licencia VTC Uber y Cabify siguen trabajando y las protestas y lucha del gremio taxista apenas ha servido para obtener que por ejemplo el contrato existente entre el pasajero y el VTC se produzca con un espacio de por lo menos 15 minutos antes de requerir el servicio, tiempo que los taxistas aún consideran muy poco, ya que su

argumento consiste en tener de cualquier manera ellos (el gremio taxista) la exclusividad de la petición del servicio inmediato [41].

Es tal la penetración y cabida de los servicios que ya Cabify entre 2016 y 2018 había gozado de espacios parqueaderos para sus vehículos en los aeropuertos y si bien, perdieron estos, aún conservan pequeñas oficinas dentro de los aeropuertos donde se pueden gestionar sus servicios, y a partir de noviembre de 2021 Uber dispondrá de parqueaderos en los principales aeropuertos de España, con lo cual siguen ganando terreno dentro del bien sabido competido ejercicio de sus labores [42].

De lo anterior es posible deducir que finalmente las VTC han permitido controlar los requisitos de los conductores actualmente en plataformas e incluso su licenciamiento, pero lamentablemente los vacíos existentes de antemano con este tipo de empresas no permitieron controlar la cantidad como fue planteado inicialmente en la regulación. Por otra parte, es interesante notar como, a pesar de la valoración de empresa de Transporte impuesta a Uber por la Unión Europea esta se resiste y consigue operar sin ajustarse a tal lineamiento.

5.2 AUSTRALIA

Como en todos los países del mundo, el ingreso de Uber en Australia estuvo enmarcado dentro de los inconvenientes propios de la disrupción que generaba y en ese sentido, el gobierno australiano rápidamente actuó para generar las primeras sanciones en cuanto sus servicios se pusieron en uso y servicio al público.

Como primera medida, ya Australia disponía de la Passenger Transport Act 1990, según la cual para el servicio de transporte individual de pasajeros se debía cumplir con licenciamientos especiales que permitían la conducción de taxis y servicios especiales dispuestos para estos fines [43]; cuando en el año 2012, Uber hace su entrada y empieza a ofrecer el servicio de UberPOP, de acuerdo con la mencionada regulación, aquellos primeros conductores de la plataforma debieron enfrentar el pago de multas de hasta 11.000 dólares australianos si se le descubría en flagrancia, y las empresas o plataformas que empezaron a operar con multas de hasta US 110.000 dólares australianos por ofrecer

este tipo de servicios no autorizados haciendo uso además de vehículos no facultados para dicha labor [44].

Estos primeros inconvenientes, sin embargo, fueron abordados por las partes con bastante entereza en procura de soluciones reales y progresistas, todo esto debido a que, a pesar de las estrictas normas y sanciones los servicios de la plataforma iban en crecimiento, por lo cual la comisión de productividad del Estado en concepto emitido en mayo de 2015, hace la recomendación para que la legislación haga los ajustes pertinentes con el fin de que pueda adaptarse de manera que se alinee con los adelantos tecnológicos evidentes y pueda responder a la demanda de los consumidores que de manera masiva parecía aceptar el formato propuesto por la plataforma [45], con base en ello, para finales de ese mismo año ya el gobierno de Nueva Gales del Sur, a través de panel de revisión de políticas de competencia era pionero en procura de soluciones que protegía a esos mismos consumidores y a los actores existentes ya en el mercado (los taxistas) aprovechando la transformación digital y haciendo las aperturas necesarias para dar vía libre a la prestación de estos servicios [46].

Para finales de 2015 el gobierno estatal legaliza Uber y su servicio Uber X, pero para esto realiza algunos ajustes en procura precisamente de la protección de todos los actores, por una parte agregó un impuesto de US 1 dólar australiano por viaje tanto al servicio de taxi tradicional como al entrante servicio de la plataforma, con el fin de recolectar los fondos para pagar una especie de indemnización a los taxistas que disponían de su cupo vigente y en circulación; en total fueron US 20.000 dólares australianos los que recibieron los cerca de 5.800 dueños de taxis, como compensación por los costos de matrícula y circulación que estos habían pagado para poder operar, además de algunas compensaciones adicionales para el gremio en general; por otra parte, se dispuso que los conductores de Uber deberían pagar una cuota de registro de US 45 dólares australianos y una cuota regular anual [44]. Se acordó incrementar los controles y los requisitos con los cuales una persona puede operar como conductor y, agregar a los controles propios de la aplicación de antecedentes penales y demás una valoración implementada por el mismo gobierno con un análisis más exhaustivo, en el que se evalúa con mayor rigor los antecedentes de manejo y evaluaciones de salud que se deben cumplir [47].

El 25 de junio de 2018 hizo su inicio de operaciones en Australia el gigante asiático DiDi con lo cual se consolidó un competidor directo de Uber ajustándose a las normas vigentes del país oceánico [48].

Se puede concluir que, parte del éxito en la regulación dispuesta en Australia tiene que ver con el hecho de enfrentar la problemática con relativa rapidez lo que impidió que tomará matices de complejidad mayores: esto aunado a la indemnización efectiva de dinero para cada uno de los taxistas permitió que dicha regulación además, se hiciera con relativa facilidad y en un ambiente adecuado.

5.3 MEXICO

Uber llegó a México a mediados de 2013, y de la misma manera que en la mayoría de países las protestas del gremio taxista no se hicieron esperar, pero de igual forma el incremento de vehículos y conductores en la plataforma y servicios de viajes se fue incrementando con lo cual los problemas se agudizaron, sin embargo, el gobierno optó por buscar armonizar la situación y llegar a acuerdos con el fin de flexibilizar su ingreso y permitir que las bondades claramente evidentes de la nueva propuesta digital se pudieran aprovechar en el sector [49].

Como siempre lo ha realizado, Uber ingresa al país sobre la premisa de no ser una empresa transportadora en sí misma, dejando en manos del conductor del vehículo adscrito a la plataforma su condición de proveedor del transporte y erigiéndose como un intermediario entre el pasajero que requiere el servicio y este agente de transporte que se lo puede prestar, quedando además aparte del acuerdo suscrito entre las partes [50].

Por otra parte, a finales del año 2014 Cabify inicia operaciones en el país mejicano, y se vuelve igualmente blanco de críticas de parte del gremio taxista.

Ante las críticas y protestas que se elevaron por el ingreso de estas plataformas, en junio de 2015 se llevó a cabo el Debate Digital CDMX, aprovechando la Ley de la ciudad abierta de la CDMX (ciudad de México), que permite a los ciudadanos abrir espacios con el fin de formar parte del diseño de política pública [51], dentro de las conclusiones que se pudieron

destacar del encuentro estuvo el masivo apoyo ciudadano a la apuesta digital basada en las ventajas ofrecidas en materia de calidad y seguridad, criticando además las deficiencias claras del sistema tradicional y solicitando al gobierno una actitud menos paternalista para con el gremio taxista y que impulse en cambio la innovación propuesta.

Con base en dicho debate, quedó claro que eran varios los retos del gobierno con el fin de integrar el uso de las empresas de dichas plataformas, que ya anteriormente habían sido elevadas al término de Empresas de Redes de Transporte (ERT) por la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE); de dicho laboratorio se extrajo un documento de recomendaciones resultante que se entregó al jefe de gobierno y a la Secretaría de movilidad con el fin de ser utilizado como insumo para la regulación de estos temas de movilidad [50].

El 15 de julio de 2015, en la Gaceta oficial de la Ciudad de México, se reconoció legalmente a las ERT, y la posibilidad entonces de que operadores adscritos a estas empresas pudieran ejercer de manera legal este servicio, gestionando un permiso y cumpliendo con unos requisitos de capacitación y seguros médicos exigidos [52].

Dentro de esta regulación se estipuló un porcentaje del 1,5% del valor de cada viaje realizado a través de dichas ERT, con destino al Fondo para el Taxi, La Movilidad y el Peatón. Por otra parte, se dejó claro que el pago en estas plataformas debería hacerse con Tarjeta de Crédito y nunca en efectivo, con lo cual se dejaba muy en claro que se trataba de un servicio de connotaciones ciertamente diferentes a las tradicionales en las cuales el pago es directamente en efectivo y nunca con medios electrónicos. Se añadieron además características mínimas para los vehículos que prestan estos servicios [53].

A pesar de que esta regulación quedó en firma a mediados del año 2015, el gremio taxista no la ha visto con buenos ojos y denuncian diferentes prácticas que consideran competencia desleal por lo cual igualmente han protagonizado paros y resistencia con el fin de que dichas normas fueran revaluadas [54]. En 2018 DiDi ingresa a México con lo cual diversificó los servicios, así mismo para el 2019 Beat ingresa al mercado y nuevamente las protestas se convierten en el común denominador por lo cual el gobierno centra su atención en procurar reabrir trámites para taxistas y ofrecer apoyos económicos para renovar sus vehículos [55].

Para abril de 2019 se actualizó el marco regulatorio para las ERT, por medio de la cual se autorizó que dichas empresas retengan el IVA a sus socios conductores, se impusieron además normas de obligaciones de registro público así como la verificación periódica de unidades y conductores y se reiteró la diferencia latente entre el servicio que estas ERT prestan respecto del servicio tradicional de Taxis, sobre el argumento de que se dirigen a un diferente sector de la sociedad dado que los taxis tradicionales efectúan su cobro en efectivo y las ERT como cargo a la Tarjeta de crédito del pasajero, por último desestimó la vinculación laboral o subordinada de parte de los conductores de estas plataformas [56].

Del caso mexicano es posible encontrar como punto positivo la regulación en si misma pero se pueden notar claras deficiencias en el manejo que se ha dado al servicio tradicional al no dejar perfectamente claras las condiciones en que se le brindarían las ayudas a dicho gremio, además de que no está claro con exactitud el destino de los impuestos que se generaron y que, por ende no terminan de calmar al gremio taxista y en general a la visión del país frente a las soluciones planteadas, por lo cual incluso se avecinan nuevas reformas probables.

De esta manera queda desarrollado el tercero de los objetivos específicos en que se planteó el estudio de las regulaciones dispuestas en tres países diferentes con el fin de ser tomados como referentes para el desarrollo de la guía a expresarse en el capítulo siguiente.

6. DESARROLLO DE LA GUÍA

Después de hacer el análisis correspondiente a las problemáticas existentes, verificar los proyectos de ley que se han expuesto y las soluciones planteadas en otros países con sus diferentes consecuencias se expone a continuación las cuatro situaciones críticas detectadas que deben ser abordadas y solucionadas

6.1. LOS CUPOS DE TAXIS EN LAS CIUDADES

Está claro que es uno de los puntos álgidos de discusión, el valor del cupo de taxi que representaba un activo que se valorizaba en el tiempo, y que en la actualidad ha perdido y pierde su valor con la entrada de las plataformas digitales.

Para el desarrollo de la presente guía se tuvo en cuenta la propuesta existente en uno de los proyectos de ley, según la cual se deduciría un porcentaje en cada servicio prestado a través de las plataformas para beneficios a los taxistas, la cual corresponde de manera similar a la de países como México donde la regulación fijó un % por cada viaje realizado en plataformas con el fin de fortalecer el gremio taxista, a través de mejoras y oportunidades para los dueños de taxi, pero en la práctica no ha resuelto en verdad los problemas que podían preverse en el gremio, y se ha traducido en aparentes beneficios para renovación de vehículos con una percepción de parte del pueblo mexicano de que estos valores se están desviando y simplemente se convirtieron en un impuesto más sin destino específico.

Por otra parte, también se evaluó la experiencia australiana en el que se fijó el valor de US 1 dólar australiano por cada viaje en plataforma y/o taxi para destinarlo a una compensación específica y clara de US 20.000 dólares australianos para cada uno de los 5.800 taxistas legalmente inscritos como tales y que permitió que estos vieran materializado realmente el fruto de dicho valor.

6.2 REGULACION PARA LOS CONDUCTORES Y VEHÍCULOS DE LAS PLATAFORMAS

Otro de los puntos de controversia y disputa tiene que ver con las obligaciones, requisitos y seguridad social que deberían cumplir los conductores prestadores del servicio a través de las plataformas en aras de garantizar niveles de seguridad y de formalidad para la prestación de estos servicios.

En este punto específico se tomó como base la experiencias en otros países en los que se ha querido dar un carácter de empresa de transporte a las plataformas tecnológicas existentes, incluso en algunos casos con dictaminaciones oficiales como lo hizo la Unión Europea y la férrea posición de estas plataformas por no aceptar dicha posición, con lo cual básicamente se han centrado en demostrar de mil maneras y con sólidos argumentos que son plataformas de economías colaborativas y, sobre esa posición, seguir prestando sus servicios no se considera pertinente entrar en esta pelea.

Se evaluó a la vez la situación en Europa, con el referente de las VTC (empresas de transporte particular turístico) a través de las cuales los conductores deben llenar una serie de requisitos para tomar dicho licenciamiento y con él la posibilidad de convertirse en prestadores de servicio de estas plataformas digitales, y tomando a su vez parte de uno de los proyectos de ley analizados previamente se considera adecuado crear la figura de Empresas de Transporte público y privado para desplazamiento individual de pasajeros a través de plataformas que deben llenar una serie de requisitos para su operación y, a la vez, agremiar y exigir el cumplimiento de una serie de requisitos que le den un carácter formal a la prestación de este servicio y que aseguren unos estándares de calidad y seguridad para dicha prestación.

6.3 OBLIGACIONES PARA LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

Conforme el correr de los años y la competencia generada entre las diferentes plataformas digitales, se fueron perdiendo aspectos de seguridad y confiabilidad en la prestación del servicio que es necesario recobrar y mejorar, para ello resulta imprescindible hacer unas

exigencias a dichas plataformas que permitan establecer mayores restricciones y un servicio más seguro tanto para los conductores prestadores como para los usuarios.

6.4 MEJORA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO TRADICIONAL (TAXI)

Está claro que el servicio prestado a través de las plataformas digitales dio solución a muchos de los problemas existentes en la prestación del servicio de taxi, y eso en gran medida es la causa de la fuerte penetración de las apps a pesar de su condición de ilegalidad, es por ello que resulta imprescindible aprovechar el momento para adoptar mejoras en la prestación del servicio tradicional.

6.5 EXPOSICIÓN DE LA GUÍA

Teniendo en cuenta las problemáticas anteriormente mencionadas y los análisis expuestos en cada uno de ellos, se plantea la siguiente guía a seguir como base fundamental para la regulación y aprovechamiento de las bondades de la transformación digital en el sector y los beneficios de las plataformas digitales dentro de una política pública que involucre a todos los actores en procura del bien común.

6.5.1. COMPENSACIÓN PARA LOS TAXISTAS

Se considera conveniente dar una compensación para los taxistas como aliciente que merme el definitivo decremento del valor del cupo existente de sus taxis y que cimente una mejor perspectiva de parte de estos con la apertura a realizar, el valor de dicha compensación y la consecución del recurso tendrían las siguientes bases:

a. Se incluirá un valor de retención por cada viaje en plataforma que deberá ser de un % específico a fijar, tal como se había planteado en el proyecto con el fin de recaudar los dineros a pagar.

b. Este valor será destinado para entregar una compensación a cada uno de los taxistas que acrediten su condición de actividad y vigencia de su cupo en la respectiva ciudad donde realice sus operaciones.

c. El valor para entregar a cada taxista será diferente en cada una de las ciudades, teniendo en cuenta que el valor comercial de dicho cupo es diferente en cada una de ellas y tendrá que ser estimado a través de un estudio que se realice para ello.

d. No deberá ser del 100% que se considere como valor comercial debido a que, en cualquier forma, siempre existirá y no se está aboliendo, esto porque siempre se debe conservar un número máximo de licencias de taxi y quien es propietario de una, podrá legalmente transar comercialmente dicha licencia. Lo que se busca entonces es compensar la devaluación propia del valor del cupo de manera tangible para cada uno de los taxistas que recibirán el valor pactado.

e. Los taxistas deberán llenar los requisitos que se demanden con el fin de demostrar la vigencia de su cupo y recibirán la consignación de dicho valor en la cuenta inscrita para tal fin de manera agendada.

6.5.2 CREACIÓN DE LA FIGURA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO PARA DESPLAZAMIENTO INDIVIDUAL DE PASAJEROS A TRAVÉS DE PLATAFORMAS

Se propone la creación de Empresas de Transporte público y privado para desplazamiento individual de pasajeros a través de plataforma, cuyo objeto primordial será el de controlar los licenciamientos para garantizar las obligaciones y requisitos de quienes prestaran el servicio.

Estas empresas deberán cumplir con las siguientes características:

a. Cumplir con las disposiciones que le enmarque el ministerio de transporte para habilitarse como empresa de transporte público y privado para desplazamiento individual de pasajeros a través de plataformas.

b.Habilitar un servicio web de consumo que permita a las autoridades verificar en cualquier momento el estado de un vehículo y/o conductor con la empresa.

c.Garantizar que para la vinculación y licenciamiento periódico de conductores y vehículos se cumplirá con todos los requisitos exigidos de manera que se mantenga los mejores estándares de calidad y seguridad en la prestación del servicio.

Se deja abierta además la posibilidad de fijar un número máximo de licencias de funcionamiento para estos vehículos tal como se hace con los taxis con el fin de evitar una sobre oferta y con ello el consecuente deterioro del sistema.

Con base en esto, estas empresas trasportadoras deberán efectivamente hacer unos requerimientos para otorgar, licenciar y renovar a los socios conductores y vehículos, requisitos que se definen a continuación:

Para los vehículos:

a.Condiciones mínimas del vehículo a licenciar, esto es modelo mínimo aceptado, revisiones permanentes de los requisitos básicos tales como SOAT y revisión técnico mecánica, así como revisiones permanentes tipo mecánico de las condiciones del vehículo.

b.Póliza de seguro para transporte de pasajeros con cubrimiento a terceros

c.Expedición de una calcomanía que deberá pegarse en un sitio visible del vehículo con el fin de ser identificado plenamente como prestador de este tipo de servicio.

d.Expedición de una tarjeta con la foto e identificación de los conductores habilitados para trabajar en el vehículo, que debe estar visible para el usuario pasajero.

Para los conductores:

a.Licencia de conducción adecuada y vigente

b.Certificados de antecedentes de conducta

c.Paz y salvo en cuanto a multas de tránsito y transporte

d. Presentación regular de las planillas de pago de seguridad social como trabajadores independientes para la renovación de su licenciamiento

6.5.3 REGULACIÓN Y OBLIGACIONES PARA LAS PLATAFORMAS

Con el ánimo de brindar los mayores estándares de seguridad en la prestación del servicio tanto para los socios conductores como para los usuarios del servicio, se plantean las siguientes obligaciones o adaptaciones a realizar por parte de las plataformas tecnológicas

Las exigencias necesarias serían las siguientes:

a. La exigencia para poder inscribir al conductor de la validación de que se encuentra ya adscrito a una de las empresas de transporte antes mencionadas.

b. Abrir la posibilidad de inscribir hasta un máximo de dos (2) conductores por vehículo, en la actualidad lo usual es que solo se inscriba un socio conductor por vehículo, pero en varias oportunidades con el fin de aprovechar los turnos posibles un segundo conductor activa la plataforma con los datos del primero, lo cual se presta para malentendidos e inseguridad en el sistema.

c. A partir del anterior cambio, las plataformas deberán entonces habilitar la posibilidad de seleccionar el conductor que está realizando el turno en el vehículo, con lo cual se asegura la obligatoriedad real de que los usuarios pasajeros siempre sepan el conductor que les va a recoger.

d. Habilitar el escaneo biométrico de la cédula de ciudadanía del usuario pasajero al momento de la inscripción y descarga de la plataforma con el fin de asegurar la identidad de este, junto con sus datos básicos.

e. Abrir la posibilidad de inscribir en plataforma los datos básico de otros usuarios que pueden usar el servicio solicitado por el usuario registrado; en la actualidad por ejemplo si una persona quiere solicitar el servicio para un familiar o amigo, este se solicita, pero para el conductor que llega a prestar el servicio simplemente se encuentra con que la persona

no concuerda con quien solicitó el servicio; de esta manera se da la misma certeza al conductor de identificar plenamente a la persona a quien prestará el servicio.

f. Ante la solicitud de un servicio la plataforma deberá entregar un código al socio conductor que presta el servicio y otro al usuario pasajero que lo solicita de manera que al momento del contacto estos códigos se verificarán por las partes y serán necesarios para iniciar el recorrido, con lo cual se evitan las suplantaciones y se brinda mayor seguridad para las dos partes.

g. La obligatoriedad de parte de las plataformas de abrir un servicio exclusivo para la utilización de los taxis tradicionales con un pago de comisión preferencial respecto de los particulares (es de notar que en la actualidad varias de las plataformas efectivamente ya disponen de este servicio).

h. Habilitación de un servicio Web de consumo en línea para las autoridades que permitan a un agente consultar si un vehículo de este servicio se encuentra “prendido”, es decir en operación de prestación del servicio, su estado de vinculación junto con los datos como el conductor habilitado en ese momento.

i. Regulación del valor de tasa máxima porcentual deducible como comisión para la plataforma, esto con el ánimo de evitar las especulaciones actualmente existentes.

6.5.4 LA MEJORA Y DIFERENCIACIÓN DEL GREMIO TAXISTA

Con el fin de aprovechar las bondades de las plataformas digitales se propone la obligación de que cada taxi, se vincule como vehículo con sus respectivos conductores (máximo 2 por vehículo) a cualquiera de las plataformas digitales existentes y habilitadas para la conectividad, con el fin de brindar dinamización de la tarifa, valor anticipado estipulado y fijado de antemano y competir en igualdad de condiciones frente a los vehículos particulares a cualquier hora del día. Se aclara que por ser un servicio a través de plataforma estos también tendrán la deducción del porcentaje autorizado por servicio con el objeto de recaudar los fondos suficientes para la compensación a cada uno de los taxis debidamente registrados y en operación.

Se entiende que para los taxis no existirá la necesidad de vincularse a una Empresa de transporte público y privado para desplazamiento individual de pasajeros a través de plataformas debido a que las funciones propias de control de sus requisitos existentes están en manos de las cooperativas de taxis, las cuales, eso sí, deberán adoptar las medidas de control que en la actualidad no tengan y que sean propias de las nuevas empresas habilitadas tales como el servicio web de consumo que permita a las autoridades verificar en cualquier momento el estado de un vehículo y/o conductor con la empresa y la exigencia de las planillas de pago de seguridad social por parte de los conductores para mantener vigente su licenciamiento como conductor autorizado.

Se aclara que los taxímetros seguirán en uso, así como la parada en calle que seguirá siendo de utilización exclusiva y autorizada para los taxis y que corresponden con una diferenciación que prevalecerá en el tiempo.

REFERENCIAS

- [1] Fundación Orange, «La transformación de los sectores del transporte y la logística,» Fundación Orange, Madrid, España, 2016.
- [2] J. A. Acevedo González, «Análisis teórico de los gremios taxistas en el caso Bogotá,» *Artefacto (Universidad Santo Tomás)*, 2018.
- [3] D. O. 42948, «Ley 336». Colombia 28 diciembre 1996.
- [4] D. Oficial, «Decreto 1122». Colombia 26 junio 1999.
- [5] D. O. 44318, «Decreto 170». Colombia 5 febrero 2001.
- [6] C. d. I. República, «DECRETO 1079». Colombia 26 mayo 2015.
- [7] M. d. Transporte, «Decreto 2297». Colombia 27 noviembre 2015.
- [8] M. d. Transporte, «Resolución 4350». Colombia 31 diciembre 1998.
- [9] S. Orozco Palacio y M. Velásquez Fernández, *UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales de la regulación en materia de transporte individual de pasajeros en Colombia*, Bogotá, 2016.
- [10] Superintendencia de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, *Cumplimiento de las Empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial*, Bogotá, 2014.
- [11] M. d. Transporte, «Decreto 174». Colombia 5 febrero 2001.
- [12] Semana, «Qué es Cabify, el nuevo competidor de Uber y los taxistas,» *Semana*, 2016.

- [13] eltransporte.com, «eltransporte.com,» 7 mayo 2017. [En línea]. Available: <https://eltransporte.com/juridico-supertransporte-impone-millonaria-multa-a-cabify-colombia/>. [Último acceso: 28 octubre 2021].
- [14] L. Neira Marciales, «Beat cumple un año en Colombia y llegó a los 50.000 usuarios conductores,» *La República*, 1 junio 2019.
- [15] InDriver, «inDriver,» [En línea]. Available: https://indriver.com/es/about_us/. [Último acceso: 23 10 2021].
- [16] M. Ramos, «Cómo se desenvuelve InDriver en Colombia con su propuesta y modelo de negocios innovador,» *Marketing4ecommerce*, 2019.
- [17] Redacción Tecnósfera, «Como le fue DiDi en su primer año en Colombia,» *El Tiempo*, 25 junio 2020.
- [18] C. d. l. República, «Ley 1341». Colombia 30 julio 2009.
- [19] L. SIC, «Cese de la prestación del servicio de transporte a Uber,» <https://www.sic.gov.co/slider/superindustria-ordena-cese-de-la-prestaci%C3%B3n-del-servicio-de-transporte-uber>, BOGOTÁ, 2019.
- [20] LEXATIN, «Uber esquiva la ley en Colombia, "arrendamiento de vehículos con conductor",» <https://lexlatin.com/reportajes/uber-esquiva-prohibicion-colombia>, BOGOTÁ, 2020.
- [21] J. González Penagos, «Inseguridad, otro lío para conductores de plataformas en Bogotá,» *El Espectador*, 12 junio 2019.
- [22] Redacción Bogotá, «El oscuro mercado de cuentas falsas en apps de transporte en Bogotá,» *El Tiempo*, 13 noviembre 2021.
- [23] Asociación de Propietarios de Taxis, «Las cifras detrás del Gremio de Taxis,» *La República*, 5 marzo 2020.

- [24] L. L. REPUBLICA, «Uber modificó su modelo de negocio a un contrato de arrendamiento de autos,» p. 1, viernes 21 febrero de 2020.
- [25] L. L. REPUBLICA, «Las medidas que tomaron Cabify, Beat, Didi y Uber ante las nuevas restricciones en Bogotá,» sábado enero 16 2021.
- [26] *Uber, Empresa de Transporte como actividad fundamental*, 2017.
- [27] L. L. REPUBLICA, «En standby, 200.000 conductores de Uber, Picap y apps de ese tipo,» lunes diciembre 23 2019 .
- [28] MINTRANSPORTE, «facilitar la violación de normas de transporte y de protección de usuarios,» <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9725/supertransporte-abre-investigacion-a-uber-technologies-inc-uber-bv-rasier-operations-bv-lieber-cabify-cuper-y-llevo-por-presuntamente-facilitar-la-violacion-de-normas-de-transporte-y-de-proteccion-de-usu>, BOGOTÁ, 2021.
- [29] SUERTRANSPORTE, « INCUMPLIR ORDEN DE NO PROMOVER NI PROMOCIONAR SERVICIOS NO AUTORIZADOS,» <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2019/sancion-uber/>, BOGOTÁ, 2019.
- [30] M. Toro, «equilibrando la cancha tanto para plataformas como taxistas,» <https://www.camara.gov.co/congreso-debe-avanzar-rapidamente-en-la-regulacion-de-las-plataformas-digitales-de-transporte>, BOGOTÁ, 2020.
- [31] J. F. E. M. R. ALVARO URIBE VELEZ, «“POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA LA CONTRATACIÓN DE PERSONAS Y APORTES A LA SEGURIDAD SOCIAL EN LAS PLATAFORMAS DIGITALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”,» <chrome-extension://efaidnbmninnibpcajpcgclclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fleyes.senado.gov.co%https://www.uber.com/es-CO/newsroom/uber-taxi-en-alianza-con-taxexpress-es-una-realidad-en->

colombia/2Fproyectos%2Fimagenes%2Fdocumentos%2FTextos%2520Radi,
BOGOTÁ, 2020.

- [32] j. a. I. U. d. L. S. Carlos Eduardo Acosta, « modernizar y reestructurar el sistema de transporte individual,» <https://www.camara.gov.co/radicado-proyecto-de-ley-que-busca-modernizar-el-sistema-de-transporte-individual-de-pasajeros>, BOGOTÁ, 2021.
- [33] Eva Ramón Reyero, «Política de Desarrollo y Cooperación,» Centro de Documentación Europea de la U Francisco de Vitoria, Madrid, España, 2021.
- [34] Cabify, «Cabify: Una historia de Movilidad con Impacto,» Memoria de Sostenibilidad, Madrid, España, 2018.
- [35] R. Romero, «Diari de Tarragona,» 13 octubre 2015. [En línea]. Available: <https://www.diaridetarragona.com/naltros/Uber-en-Espana-o-la-historia-de-un-tropiezo-20151013-0043.html>.
- [36] Observatorio de Transporte y Logística en España, «La transformación Digital en le Transporte,» ineco, Madrid, España, 2019.
- [37] T. Castillo, «GENBETA,» 12 marzo 2018. [En línea]. Available: <https://www.genbeta.com/actualidad/uber-vuelve-hoy-a-barcelona-la-cronologia-de-sus-idas-y-venidas-desde-2014-a-2018>.
- [38] M. Y. Sánchez y U. Azaña, «Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho al Trabajo,» *La Ley, Unión Europea*, 2017.
- [39] S. Viñuela, «Autobild,» 1 agosto 2018. [En línea]. Available: https://www.autobild.es/noticias/que-significa-licencia-vtc-284575?gclid=Cj0KCQiA-eeMBhCpARIsAAZfxZAdGKFaFM5R0zuHC8RYZVrAVYGKCOIusrPsz5nHSAC40mNZsibRpV8aAl9rEALw_wcB.

- [40] epData, «VTC vs taxis: datos y gráficos para aproximarse al conflicto del sector,» epData, Madrid, España, 2021.
- [41] L. Delle Femmine y D. Grasso, «El país,» 24 enero 2019. [En línea]. Available: https://elpais.com/economia/2019/01/23/actualidad/1548258480_191353.html.
- [42] R. Muñoz, «El País,» 5 noviembre 2021. [En línea]. Available: <https://elpais.com/economia/2021-11-06/uber-rompera-el-monopolio-de-los-taxis-en-los-principales-aeropuertos.html>.
- [43] NSW Legislation, *Passanger Transport Act 1990*, NSW Government.
- [44] N. Cepeda Nigrinis, «REGULACIÓN DE PLATAFORMAS PARA LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS: EL CASO UBER,» Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia, 2016.
- [45] Australian Government, «Productivity Commission,» Amberra, Australia, 2015.
- [46] CPI COMPETITION POLICY INTERNATIONAL, «CPI COMPETITION POLICY INTERNATIONAL,» 4 enero 2016. [En línea]. Available: <https://www.competitionpolicyinternational.com/australia-oficialmente-uber-es-legal/>.
- [47] J. D. Morales, «Regulación de Uber en el Mundo,» *EL TIEMPO*, 12 enero 2020.
- [48] Kippel, «Kippel,» 15 junio 2018. [En línea]. Available: <https://www.kippel01.com/empresa/el-gigante-chino-didi-ultima-su-entrada-en-australia-y-reta-a-uber.html>.
- [49] Expansión, «La accidentada historia de Uber en México,» *Expansión*, 2017.
- [50] Escuela de Gobierno y Transformación Pública Tecn Monterrey, «Blog Tecnológico Monterrey,» 24 junio 2106. [En línea]. Available: <https://posgradoderecho.itesm.mx/blog/Uber-en-Mexico/>.

- [51] Laboratorio para la Ciudad, *Debate Digital CDMX*, ciudad de México, México, 2015.
- [52] Constitución Política de la Ciudad de México, «Reconocimiento de las ERT para la prestación de servicios,» Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Ciudad de México, 2017.
- [53] Y. Romero Hernández, «LEGITIMACIÓN DE LAS ERT EN CIUDAD DE MÉXICO: UN ANÁLISIS CON EL ENFOQUE DE LA ACCIÓN PÚBLICA,» *Revista de Ciencias Sociales*, 2018.
- [54] SEMANA, «Cómo hizo México para regular a Uber,» *SEMANA*, 2015.
- [55] M. Ramos, «Marketing4ecommerce,» 16 octubre 2020. [En línea]. Available: <https://marketing4ecommerce.mx/regulacion-de-uber-didi-y-cabify-el-conflicto-entre-las-apps-de-movilidad-en-la-cdmx/>.
- [56] El Economista, «En México se vive un nuevo capítulo en la regulación de servicios como Uber y Rappi,» *LA REPUBLICA*, 13 mayo 2019.

LISTA DE LUSTRACIONES

Ilustración 1 Taxis en las principales ciudades del país [23]	18
Ilustración 2 Uber en cifras [24]	19
Ilustración 3 Impacto de DiDi [25]	20
Ilustración 4 Plataformas, socios y Medidas [25].....	21
Ilustración 5 Impacto Pic Up [27]	21

CONCLUSIONES

1. Con la incorporación de APPs para el transporte individual, Es evidente y significativo el valor que genera a la sociedad y a la economía del país, (en materia de empleo y desarrollo). Por lo cual dado el impacto tan grande que hoy día tiene el desarrollo de esta actividad es menester de parte del gobierno adoptar unas medidas contundentes tendientes a regular definitivamente el sector.
2. Consolidar todos temas relevantes sugeridos en las diferentes propuestas expuestas en los proyectos de ley, eleva considerablemente las posibilidades para llegar a aceptación y conformidad de todas las partes y a la tan anhelada y efectiva solución.
3. La evaluación del desarrollo de la regulación en otros países es un referente muy importante con el ánimo de replicar experiencias positivas y evitar caer en los errores que quizás se pudieron presentar; es indudable finalmente que el uso de las aplicaciones tecnológicas en el transporte individual no tiene reversa y finalmente es evidente que el país no puede ser ajeno e ignorar las bondades y beneficios existentes por lo cual se debe caminar en búsqueda de una pronta solución.
4. EL desarrollo de la guía aquí expuesta pretende atacar las problemáticas de todos los actores y ha tenido en cuenta precisamente el rol de cada uno de ellos con el ánimo de que sea tomada como un referente imparcial y objetivo en aras de concretar la regulación tan necesaria del sector que permita la incorporación definitiva de estas plataformas tecnológicas.