

Importancia económica y administrativa de la reglamentación de las plataformas de transporte público en Colombia.



Jaime Andres Escobar Serna
Código: 4402041

Universidad militar nueva granada

Facultad de ciencias económica

Dirección de postgrados

Especialización en Finanzas y Administración Pública

Bogotá D.C
2020

Tabla de Contenido

| | |
|---------------------------|----|
| Tabla de Contenido | 2 |
| Lista de Figuras | 3 |
| Lista de tablas | 4 |
| Resumen | 5 |
| Palabras claves: | 5 |
| Abstract | 6 |
| Keywords: | 6 |
| Pregunta Problema | 7 |
| Objetivo general | 7 |
| Objetivos específicos | 7 |
| Introducción Y Desarrollo | 8 |
| CONCLUSIONES | 30 |
| Recomendaciones | 32 |
| Referencias | 33 |

Lista de Figuras

| | |
|---|----|
| Imagen 1 Análisis económico de la economía colaborativa extraído de: caso de algunas actividades de transporte y acomodación _____ | 9 |
| Imagen 2 crecimiento en millones de dólares de la economía compartida fuente: Plataformas de economía colaborativa: una mirada global _____ | 10 |
| Imagen 3Crecimiento economía compartida a nivel mundial fuente: estadística economía colaborativa _____ | 13 |
| Imagen 4 cifras de UBER en Colombia fuente: UBER _____ | 14 |
| Imagen 5 Estadísticas de informalidad en Colombia fuente: DANE _____ | 16 |
| Imagen 6 aceptabilidad de UBER por los colombianos Fuente: Revista la Republica _____ | 19 |

Lista de tablas

| | |
|---|----|
| Tabla 1 Valores corporativos de Uber fuente: plan estratégico para UBER en el periodo 2017-2019 | 17 |
|---|----|

Resumen

Este ensayo sobre la importancia económica y administrativa de la reglamentación de plataformas de transporte público en Colombia se desarrolla en un principio bajo el estudio de la economía compartida niveles de crecimiento y aplicabilidad a economías en desarrollo como la colombiana, gracias a su crecimiento disruptivo que se puede evaluar y delimitar en un mercado específico que ha generado controversia en Colombia como lo es el de transporte de pasajeros, en el cual se busca examinar ventajas y desventajas de dicho tipo de economía y buscar describir el por qué no se da un tratamiento especial a un tema de gran relevancia por parte de la administración pública, examinando supuestos como, el por qué su llegada no fue tomada en cuenta por los tres poderes estatales, o cual ha sido su implementación y las causas de su acogida bajo tres supuestos principales como lo son, el vacío jurídico de permitir lo que no está reglamentado o como se presenta una oportunidad de empleo que deteriora los sistemas de seguridad social de un país en desarrollo y la falta de estudio y actualización de modelos económicos y reglamentación acertada sobre el gremio de taxistas en Colombia, que permitió mayor acogida por parte de Uber para evaluar como esta empresa ha permeado un mercado tan importante llevándose más de 2.3 millones de usuarios y generando empleo a 88.000 personas pero también determinando los factores negativos de la burla al sistema administrativo del Estado colombiano apoyado en un conflicto de intereses por parte de los poderes públicos, para finalizar en como después de 10 años de su llegada si se puede tomar en cuenta y generar soluciones con proyectos de ley que regulen el mercado laboral.

Palabras claves:

- Economía compartida, crecimiento disruptivo, vacío jurídico, conflicto de intereses.

Abstract

This essay on the economic and administrative importance of the regulation of platforms public transport in Colombia is developed initially on the study of shared economic growth levels and applicability to developing economies like Colombia, with its disruptive growth that you can evaluate and define in a specific market that has generated controversy in Colombia as is the transport of passengers, which seeks to examine advantages and disadvantages of this type of economy and seek to describe why no special treatment is given to an issue of great importance by the public administration, examining assumptions as why his arrival was not taken into account by the three state powers, or that has been its implementation and the causes of their welcome under three main assumptions as they are, the legal vacuum allowing what is not regulated or as an employment opportunity that impairs the social security systems of a developing country presents and lack of study and updating of economic models and regulatory successful on the guild taxi drivers in Colombia, which allowed greater acceptance by Uber to evaluate how the company has permeated such an important market, taking more than 2.3 million users and generate employment 88,000 people but also determining the negative factors mockery of the administrative system of the Colombian State supported in a conflict of interest by public authorities, to finish at or after 10 years of arrival if you can take into account and generate solutions bills to regulate the labor market.

Keywords:

- Shared economy, disruptive growth, legal vacuum, conflict of interest.

Pregunta Problema

¿Cuál es la importancia económica y política de la legalización de las plataformas de transporte público de pasajeros en Colombia?

Objetivo general

Analizar los efectos económicos y administrativos de la no reglamentación y estandarización de las plataformas de transporte público terrestre en Colombia desde el año 2010 hasta el año 2020 con base en la llegada de la economía compartida y nuevas tecnologías de transporte en el territorio nacional.

Objetivos específicos

- Diagnosticar las políticas administrativas ejecutadas el gobierno colombiano y otros países para la reglamentación de plataformas de economía compartida en el caso de transporte público terrestre.
- Proporcionar recomendaciones necesarias desde el aspecto de la administración Pública para la regulación de las plataformas de transporte público terrestre en el caso colombiano.

Introducción

El motivo principal de este documento es generar un estudio que, determine si la administración pública y las actuaciones de los gobiernos de 2010 a 2020 han sido acertadas o desacertadas en cuanto al manejo de la regulación y reglamentación de plataformas de economía compartida, para el caso en especial en las aplicaciones de movilidad de pasajeros de transporte público que trabajan bajo este modelo de negocio con responsabilidad y ganancias compartidas, puesto que ha tenido gran crecimiento desde la implementación de la tecnología y creación de aplicaciones , para ello el periodo de estudio será de 10 años.

Este estudio se hace necesario en vista de que la economía en el siglo XXI ha venido teniendo cambios importantes y crecimientos disruptivos debido a la implementación de las tecnologías, pues ha reducido costos y promovido las ventajas competitivas en los países y se ha proclamado como la nueva carrera armamentista de las potencias mundiales, pues determina su poderío y rapidez frente a la entrega y tipo de información que se da a la comunidad en general. Por consiguiente, es importante establecer que es una economía compartida y bajo qué aspectos tiene su aplicación desde el préstamo principalmente de servicios y en un nivel rezagado la entrega de productos ejemplo de esto son los servicios de hostelería, transporte y tercerización de actividades como lo muestra la imagen 1.

También se intenta ver los números y el potencial de crecimiento de la misma economía compartida o economía azul que a su vez ha venido cambiando la forma en la que vemos la sociedad. Esto ha sido aprovechado por las economías compartidas en su modelo de negocio.

(Serpa & Silva , 2016) Comentan que,

Como una nueva manera de hacer negocios y se ha desarrollado por el incremento de dispositivos conectados a internet. La economía compartida es un sistema en el cual las personas pueden compartir, intercambiar o alquilar bienes y servicios, con una comunidad de pares, a partir de la tecnología.

En el cual se esperan crecimientos por encima de 200% proyectado a 10 años desde 2015 cuando fue motivo de estudio de economía para varias escuelas reconocidas. Imagen 2

Imagen 1. ACTIVIDADES DE LA ECONOMIA COMPARTIDA.



Imagen 1 Análisis económico de la economía colaborativa actividades de transporte y acomodación

extraído de: caso de algunas

Esto ha sido aprovechado por las economías compartidas en su modelo de negocio que se define según como una nueva manera de hacer dinero y se ha desarrollado por el incremento de dispositivos conectados a internet. La economía compartida es un sistema en el cual las personas

pueden compartir, intercambiar o alquilar bienes y servicios, con una comunidad de pares, a partir de la tecnología, en el cual se esperan crecimientos por encima de 2000% proyectado a 10 años desde 2015 cuando fue motivo de estudio de economía para varias escuelas reconocidas que llegaron a establecer 33500 millones de dólares en la economía compartida como lo expresa la imagen 2.

Crecimiento en millones de dólares de la economía compartida

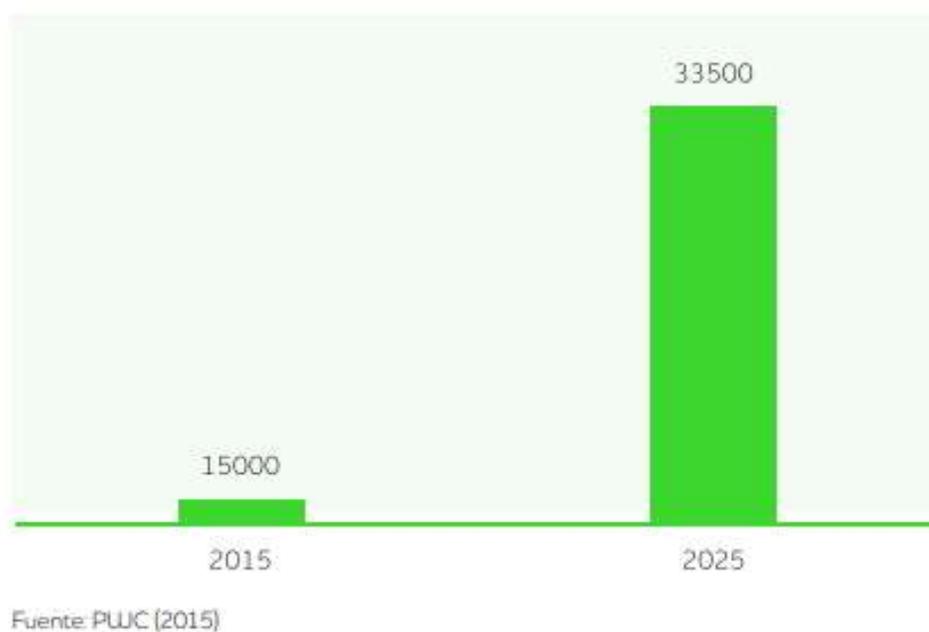


Imagen 2 crecimiento en millones de dólares de la economía compartida fuente: Plataformas de economía colaborativa: una mirada global

En Colombia la llegada de la economía compartida en plataformas de transporte público no fue tomada en cuenta con grandes actuaciones por parte de la administración pública, puesto que no caracterizaba un mercado importante para ser sometido a estudio de reglamentación por parte del gobierno nacional en contraste con esto

(ORTIZ CASTRO, 2016)

Habla de la economía colaborativa aplicada al transporte público en Colombia y describe como las aplicaciones móviles de transporte público terrestre llegan a Colombia a inicios del año 2012 con la plataforma Tappsi fundada por dos empresarios colombianos, que se inician en las ciudades de Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Cartagena, con alrededor de 14.000 conductores y con unos 520.000 usuarios.

Dando a entender el nivel de importancia desde su llegada, lo cual establece una discusión sobre la no regulación desde su implementación y la hipótesis de que el malestar de las plataformas de movilidad únicamente se dio cuando el Sistema tradicional se vio afectado, es decir, la llegada de plataformas netamente de accesos compartido, pues compañías como Tappsi solo se enfocaron en generar un servicio adicional al transporte público de taxis.

Partiendo de este supuesto de la no reglamentación por impacto mínimo en la economía y sumado a que todas las leyes en Colombia están sujetas a el tipo de economía tradicional de libre mercado se hace de vital importancia la creación y reglamentación de dicha forma económica que según establece una denominación importante donde.

(Garcia Zuccaerdi, Chamorro, Tamayo, & Osorio, 2016) Dice

La Economía del Océano Azul, la cual es aquella actividad económica mediante la que se comparten e intercambian bienes y servicios a través de plataformas debe ser regulada. de forma inmediata en vista de que define problemáticas significativas en la no regulación y la mala intervención del océano azul, pues su crecimiento exponencial en países como Colombia con altos niveles de informalidad generaría un hueco fiscal en el presupuesto y un gasto desacerbado

en las políticas de pensión y salud, sumado a esto la economía compartida ve al trabajador como socio mas no como empleado y en base a esto cada persona se hace cargo de la carga pensional dejando mayores índices de informalidad.

El crecimiento desenfrenado de dicha economía y la salida del trabajador formal en el mercado laboral del servicio público, hace imperativo que el gobierno presente proyectos de ley para la reglamentación de las plataformas de economía compartida como, por ejemplo.

Los proyectos de Ley 22 y 110 de 2016, que de cierta manera buscan dar bases a la economía colaborativa y El proyecto de Ley 22 de 2016, busca incluir la economía del océano azul dentro del ordenamiento legal colombiano a través de nuevas tecnologías y plataformas colaborativas, en cabeza del Gobierno Nacional INNOVA (Sarmiento & Garces, 2017).

Proyectos de ley como este regulan y establecen derivaciones positivas para la regulación del mismo como lo son la posibilidad de ingreso a la nueva economía, el establecimiento de modelos económicos justos y una actualización en materia laboral de transporte donde se pretende eliminar brechas y malformaciones del mercado con la intervención del estado y permitiendo al usuario o factor principal de la cadena económica decidir y evaluar un servicio controlado, todo esto se viene estudiando desde el año 2014 y para dar fundamento a esto se tiene la tabla de crecimiento de dicha economía a nivel mundial en la imagen 3.

CRECIMIENTO ECONOMIA COMPARTIDA A NIVEL MUNDIAL

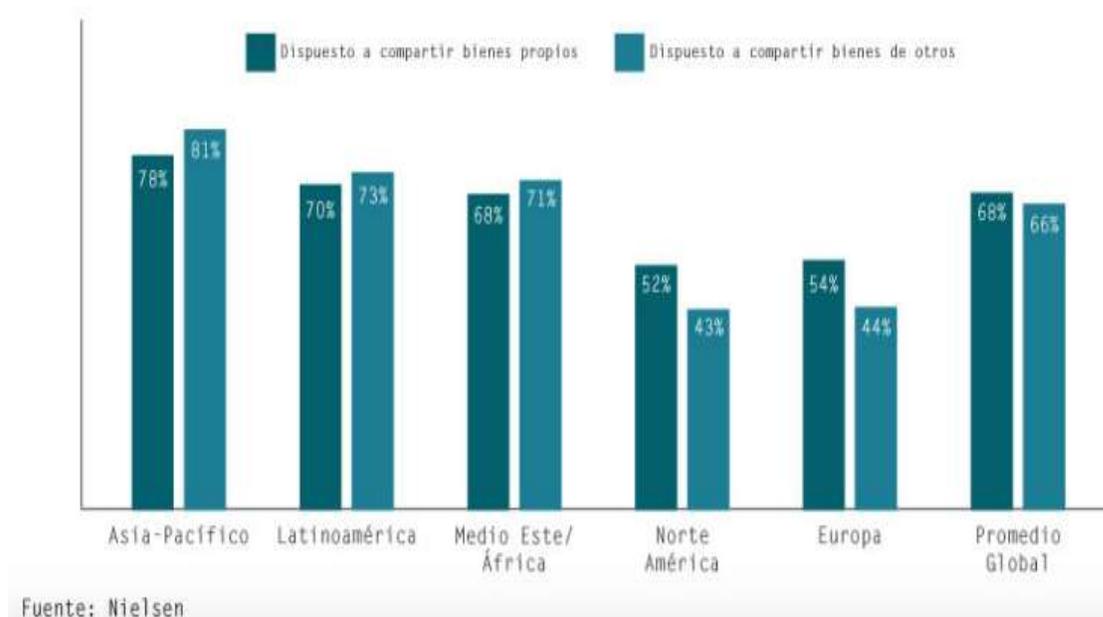


Imagen 3 Crecimiento economía compartida a nivel mundial fuente: estadística economía colaborativa

El movimiento disruptivo de UBER como economía compartida toma gran acogida gracias a 3 factores principales los cuales son, el vacío jurídico de la no regulación que da claridad a que como dice (Orozco & Velasquez, 2016)

Existe un vacío normativo frente a Uber. Por lo tanto, al no encontrarse regulado el tema de la intermediación en la prestación del servicio de taxis de lujo, no habría ninguna infracción normativa en los términos de la Ley 256 de 1996. Estos y muchos otros aspectos son los que deben plantearse las autoridades antes de tildar de ilegal a una empresa que rompe con los esquemas tradicionales de la prestación del servicio.

Permitiendo establecerse de manera total lo cual se ve expresado en la publicidad de los datos.

Imagen 4

Cifras de UBER en Colombia



Imagen 4 cifras de UBER en Colombia

fuelle: UBER 2019

Dando seguimiento a la pregunta problema debemos entrar a hablar de UBER que es una empresa internacional que fue fundada en el 2009 en San Francisco (california), está presente en 35 países y más de 80 ciudades, funciona a través de un software de aplicación móvil, que permite que los usuarios se registren, la forma de pago inicialmente se realizaba con tarjeta de crédito, la tarifa depende de cada ciudad y de la opción de vehículo que se prefiera (UBER, 2018)

Esta compañía que llegó a Colombia en el año 2013 y se hace referente al ser la compañía de servicios compartidos que más fuerza ha tenido en Colombia desde su llegada, según su participación para el año 2019 con más de 88.000 conductores, generando más de 30 mil millones de pesos en impuestos y con funcionamiento en 12 ciudades del país con un promedio salarial de 1.500.000 (un millón quinientos mil pesos) generando así una participación de 86% sobre el mercado de las aplicaciones móviles de transporte según BrandStrat en alianza con Netquest dos encuestadoras con reconocimiento internacional.

El segundo es la no reducción significativa en la informalidad de una economía en desarrollo, expresado en cifras como lo establece la tasa de informalidad laboral y empresarial, que ha mostrado una tendencia hacia la disminución, pasando de un 59.1% en 2011 a un 54.3% en 2014. Así mismo la pobreza en términos de ingresos también ha venido mejorando a niveles no tan significativos, pasando de un 33.4% en 2011 a 26.6% en 2014, esto se debe al interés del gobierno central de disminuir la pobreza en el país; lo mismo ocurre con la tasa de desempleo, ésta muestra una dinámica a bajar en menor proporción que los dos indicadores anteriores, pero sosteniéndose en un dígito (10.6% en 2011 a 9.2% en 2014, es decir una disminución del 1.4% en el periodo) (Observatorio Ambiental de Cartagena de Indias, 2016).

Como prueba de esto tenemos las estadísticas del DANE donde no se ve un gran adelanto en materia laboral debido a asimetrías económicas de implementación del modelo liberal. Imagen 5

El tercer el estancamiento y mal diseño de política pública de los taxis en Colombia con aspectos negativos por ejemplo como los cupos de movilidad, malos procesos de vinculación laboral, permisividad en temas de seguridad automotriz los cuales entran en desventaja por la no actualización desde el año 2001 con el decreto 172 del ministerio de transporte que deterioran la

capacidad de buen servicio público, sumado a esto el descontento de los usuarios con respecto a este servicio ha generado mayor acogida de economías compartidas pues la receptividad del servicio siempre ha estado a favor de plataformas compartidas al establecer tarifas y generar mayor control de vinculación y evaluación de los mismos donde . Encuesta de receptividad imagen 6

Proporción de población ocupada informal Total 13 y 23 ciudades y áreas metropolitanas Trimestre móvil noviembre - enero (2013 - 2020)

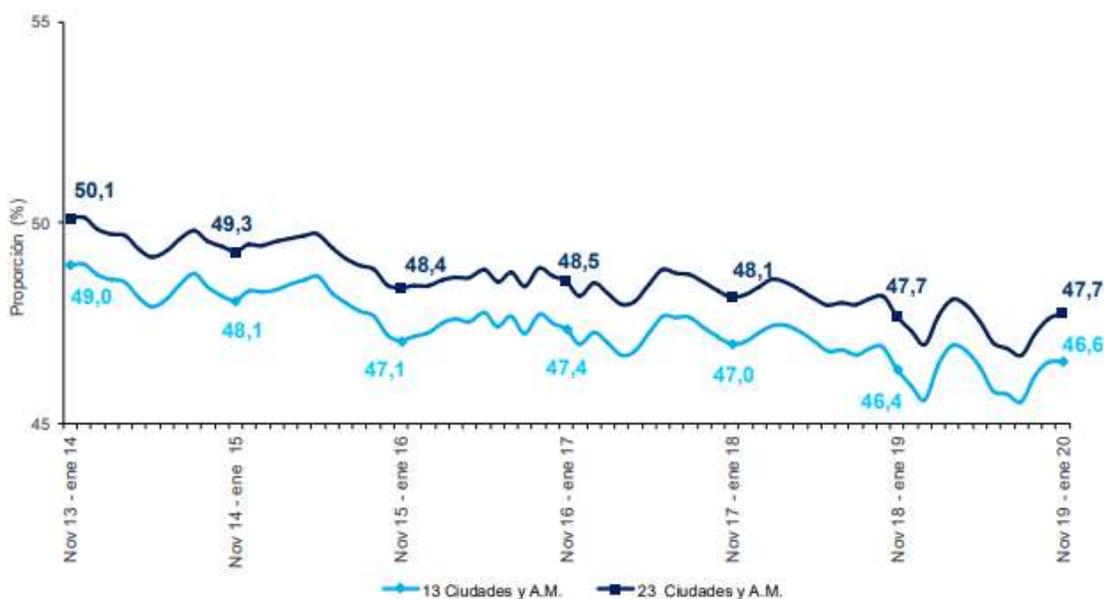


Imagen 5 Estadísticas de informalidad en Colombia

fuelle: DANE

La gran acogida de UBER se da gracias a sus valores corporativos y al diseño económico que manejan pues si establecemos como punto de estudio la seguridad que generan las plataformas móviles hoy en día se puede entender muchas de las razones por las cuales su aceptabilidad es cada día más alta, a pesar de la no regulación de la misma, ejemplo de esto es su tabla de valores corporativos

TABA 1

| |
|--|
| Supe entusiasta |
| Dejar construir a los constructores |
| Meritocracia y pisar los talones |
| Confrontación de principios |
| Hacer apuestas audaces y grandes |
| Celebra las ciudades |
| Hacer magia |
| Transformarse (revertirse) |
| Liderazgo optimista |
| Sé tú mismo |
| Sé propietario, no inquilino |
| Ganar: la mentalidad del campeón |
| Obsesión por el cliente |

Tabla 1 Valores corporativos de Uber

fuentes: plan estratégico para UBER en el periodo 2017-2019

Según (Deming, 1989) La calidad es traducir las necesidades futuras de los usuarios en características medibles; solo así un producto puede ser diseñado y fabricado para dar satisfacción a un precio que el cliente pagará; la calidad puede estar definida solamente en términos del agente (Deming, 1989).

Lo que hace llamativo a Uber además de su capacidad tecnológica son los valores que la empresa maneja en la parte de atención al cliente que permiten brindar mayor seguridad en ciudades como Bogotá, donde la percepción de tranquilidad es mínima y más en transporte

público, valores que son evaluados por la plataforma y permite tener beneficios tanto para el conductor como para el usuario generando reciprocidad a la hora de tomar el servicio, temáticas como el conocimiento de la tarifa antes de tomar el servicio, verificar las actuaciones de tanto cliente como conductor y modalidades de pago diversas permiten una mayor satisfacción del producto.

Sumado a su versatilidad de servicios pues se encuentran operando en Colombia, Uber X: Es la versión económica, acepta cuatro pasajeros y permite dividir la tarifa entre los usuarios, son vehículos particulares en buenas condiciones. Uber XL: esta es la versión en un poco más costosa, se utilizan camionetas con capacidad de seis pasajeros. Uber Black; es una de las versiones más costosas, son vehículos de gama alta con capacidad de cuatro pasajeros, es muy utilizada por empresas. Uber Pool, Son vehículos que presta servicios para uno o máximo dos pasajeros, es utilizado para distancias cortas y por ultimo Uber Lux: es la opción más costosa, los vehículos que prestan este servicio son BMW7 O el Porsche entre otros.

Según (Martinez, Mesa, & Yepes, 2019) “En Colombia, la economía compartida no cuenta con una debida legislación. Este nuevo modelo de economía está en sus comienzos y las empresas que implementan este tipo de estrategias económicas están realizando prácticas “ilegales”; sin embargo, cada vez más se ve el uso de la economía compartida en diferentes sectores del mercado”

Para el caso en concreto se practicó un tipo de investigación descriptiva donde se analizan y comparan los factores positivos y negativos de la presencia de una nueva forma de economía como lo es la colaborativa, también el estado actual de la legislación colombiana en cuanto al transporte público de pasajeros, los niveles de aceptación y el porqué de los mismos en las

economías vanguardistas y por ultimo un análisis primario del proyecto de ley que busca unificar y reglamentar las plataformas de transporte publico terrestre, de esta forma se busca dar un nivel de imparcialidad y objetividad acertado al lector.

Aceptabilidad de Uber en Colombia

Según un estudio realizado por (Brand Strat & Netquest, 2019), “el 86% de las personas analizadas tienen Uber en sus móviles”.

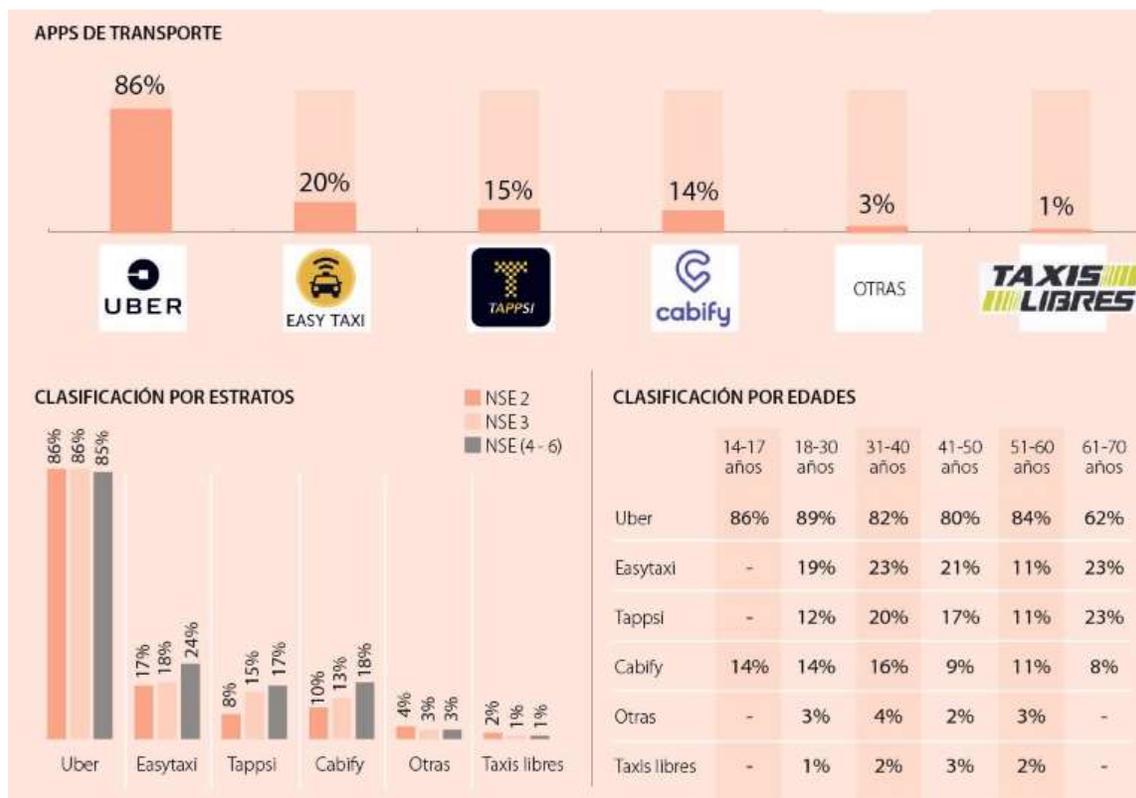


Imagen 6 aceptabilidad de UBER por los colombianos

Fuente: Revista la Republica

Esta aceptación prolongada desde su llegada se justifica en la calidad de su atención y el voz a voz sumado a los grandes niveles de inversión en publicidad que se expresan en la perdida de

utilidades de la compañía desde su creación, pues a pesar de dicho crecimiento la compañía en este momento presenta pérdidas que están siendo asumidas por los accionistas como inversiones a largo plazo apalancados en la valoración de sus acciones pues Uber se cotiza en 50 millones de dólares, sin dejar atrás la situación actual del mundo en la cual se esperan caídas en su demanda como economía compartida pues el tema internacional de COVID19 afecta a todas las economías mundiales y se ve con grandes repercusiones en la economía del océano azul.

Esto no puede evitar hablar de los factores negativos de que una empresa como UBER llegue a una economía en desarrollo como la nuestra como lo son el factor ambiental, informal, fiscal y social, para dar a entender uno por uno se encontró que según estudios de la universidad de los Ángeles y California en Estados Unidos durante el año 2017 se demostró que la participación de UBER en la economía local incremento los movimientos financieros pero así mismo deterioro la calidad del aire y afecto la movilidad de las mismas debido al incremento de automóviles circulando en estas ciudades que fue directamente proporcional al crecimiento de la aplicación, lo cual genero un reto para los objetivos de desarrollo sostenible que promueven la utilización de transporte público general mas no particular.

La permisión u omisión por parte de la autoridad de este servicio ha abierto el debate sobre la factibilidad económica, social y ambiental de un modo de movilidad que no contribuye con la sostenibilidad del medio ambiente urbano.

En el aspecto informal se puede afirmar según la Revista Dinero que es más atractivo para una persona de estrato medio en Colombia participar en economías colaborativas que en el trabajo tradicional debido a los ingresos, lo cual incrementa los datos establecidos por el DANE

en materia de informalidad y expresa sustancialmente un deterioro en la política pública de pensión y salud, pues no obliga a sus “socios” a establecer pago de dichos rubros.

En materia fiscal encontramos que Uber frente al transporte tradicional tiene una ventaja muy representativa en el tema de impuestos y seguros que le permite generar mayor rentabilidad en el trabajo y genera un hueco fiscal en las arcas nacionales deteriorando así mismo el gasto en inversión social, pues Uber tan solo paga IVA en contraste con el servicio tradicional que ejerce dos seguros e impuestos de IVA, RENTA, PATRIMONIO y cupo sobre el vehículo como permiso de participación en el mercado .

En el Portal de Información Empresarial (PIE) de la Superintendencia de Sociedades están sus estados de resultado integral de 2016 y 2017. En el primero, las ganancias de la compañía pasaron de 2.916 millones de pesos antes de impuestos a 675 millones después, una reducción de tres cuartas partes (76,8 por ciento) equivalentes a 2.241 millones de gasto por esa causa. En el segundo, se redujeron de 4.529 a 2.173 millones, un poco más de la mitad (2.356 millones, 52 por ciento), por la misma razón. (Sarmiento J. F., 2020)

Tomando una línea del tiempo que establezca un orden se puede hablar ahora del aspecto social que se da gracias a la no reglamentación de Uber, la cual es la protesta social, la constitución del año 1991 se puede decir que se tomó como una constitución garantista donde se hace todo por el bienestar de la comunidad y esto expresa un gran reto para la administración pública, pues los grupos focales que aquí se ven inmersos son los taxistas del ámbito nacional y las personas del común que ven en Uber una forma de sobrellevar la economía.

Desde su llegada a Colombia Uber ha generado enfrentamientos entre estos grupos focales por no dar lineamientos básicos de función mutua como lo hay en otras ciudades del mundo y la

línea de investigación que se toma hace pertinente la mejora de los aspectos sociales del país, pues por una parte los profesionales en el sector público se han visto inmersos en pérdidas de utilidades debido a la entrada de nueva competencia con ventajas muy notorias.

Por otra parte se ve a los grupos focales de plataformas de transporte público entrar en un modelo informal que ha generado fuga de cerebros pues basados en los datos de la encuesta en revista semana el 63% de los conductores de plataformas móviles es profesional y el 7% de ellos es especializado, basado en esto se puede determinar que el modelo económico ha permeado la sociedad de manera incorrecta estableciendo una mala calificación al gobierno y la administración pública del presente gobierno y el anterior.

Perfil de los conductores de Uber en Latinoamérica

En un artículo de la (Revista Semana, 2020) “El 63,6 por ciento de conductores de esta plataforma en Colombia tienen título universitario, además el 7,4 por ciento cuenta con un título en posgrado”

Todas estas afirmaciones sobre el estado actual del modelo económico y su aplicabilidad por parte de la administración pública concluyen en uno de los puntos más importantes, pues el modelo económico implementado permite o atrae empresas del sector internacional con aspectos como los tratados de libre comercio y la economía naranja en la actualidad, pero la normatividad actual y falta de entrega por generar normativas sobre problemáticas sociales permiten hechos como el generado en el año actual donde Uber demandaría al estado colombiano por 2500 millones de dólares basado en que el estado colombiano no cumple con los tratados de libre comercio y la libre competencia de empresas a nivel internacional esto permitido

sustancialmente por la no reglamentación del mismo donde el gran perdedor es el usuario del común quien es en sí el grupo focal más importante.

La multinacional asegura que las recientes decisiones tomadas contra la plataforma han tenido un grave impacto adverso en las inversiones de Uber en Colombia y la viabilidad de sus operaciones en el país. "En virtud de la ley internacional general, Uber y Uber Colombia buscan una resolución de la disputa mediante consulta y negociación y, a tal efecto, solicitar una reunión con usted, o con el alto funcionario del Gobierno que desee designar, para llevar a cabo dicha consulta y negociación a la brevedad posible de la República" (Revista Semana, 2020).

Viendo esta línea de tiempo se esperaría que para el año 2020 se tuviera reglamentado de forma completa la economía compartida en las plataformas de transporte público siguiendo el ejemplo de España y Estados Unidos, no obstante, se tiene este resultado negativo debido a varios factores que son subjetivos del análisis del lector como por ejemplo, el hecho de que el la administración pública no entiende que Estamos viviendo en una época donde los ciudadanos se sienten más cómodos con términos como “compartir” y “alquilar” que con la palabra “comprar”. Por eso la economía colaborativa, con su modelo basado en estructuras horizontales y comunidades, está funcionando en diferentes industrias (Canovas & Nuñez Villanueva, 2015).

Este análisis subjetivo también parte del hecho de que el gremio de los taxistas es muy influyente en la política colombiana, que la economía tradicional no permite cambios en la regulación evadiendo en gran medida su política de libre mercado, que las políticas han sido de Gobierno y no de Estado pues cada cuatro años el plan de desarrollo define las políticas económicas, que el Senado de la Republica se ve inmerso en conflicto de intereses a la hora de regular dichas plataformas puesto que son financiados por el gremio de taxis o son dueños en

algunos casos dando pie a vivir un nuevo caso como el de los años 80s donde la mayoría de congresistas se oponían a el seguimiento de una política de fortalecimiento de la vía férrea cuando ya Colombia era potencia en la misma debido a que eran los dueños de tracto camiones deteriorando así la economía colombiana.

La solución planteada frente a dicha situación se expresa en fundamentos claves como lo son en principio que, Uber se convierta en una empresa netamente de servicio de transporte público en Colombia cambiando así su normatividad y causalidad de impuesto, también se hace importante lineamientos legales entregados por la normatividad colombiana que apertura las empresas de transporte publico después de cumplir con las solicitudes específicas en materia de seguridad y tributación permitiendo a personas naturales y jurídicas establecer un modelo de negocio de economía compartida en Colombia dichas características son

Según (fundetrans, 2019)

- Demostrar capital pagado o patrimonio líquido en un porcentaje adicional del 30 %.
- Acreditar que cuentan con plataformas tecnológicas o a través de contratos con terceros.
- Los conductores deberán estar certificados en competencias laborales y con capacitación en atención al usuario en un mínimo de 50 horas.
- Cumplir indicadores de servicio que reglamentará el Ministerio de Transporte.
- Establecer una base de datos de los usuarios que utilicen el nivel de servicio de lujo.

En materia de seguridad establece directrices claras respecto a los vehículos que pueden participar en el Mercado de transporte público en Colombia, generando una actualización y homogenización de cualidades en los servicios tanto para el servicio tradicional como para el

servicio de economía compartida, generando mayor confianza en la población objetivo que en Colombia ya sobrepasa los 2.3 millones de usuarios y estableciendo así mismo una mayor receptividad de la economía tradicional presentada por los taxis pues establece las tarifas bajo plataforma y elimina el tacómetro de cobro, sumado a esto genera dos pólizas, una de responsabilidad civil extracontractual y la póliza de seguros para conductores ,las facultades que esto presenta para los usuarios son muy positivas , dichas cláusulas de seguridad son:

Características de los vehículos:

Según (fundetrans, 2019)

- Deben ser vehículos nuevos o en servicio que cumplan los requisitos y con no más de siete años.
- Color negro con una franja lateral cuyas características serán definidas por el Ministerio de Transporte.
- Sistemas de Posicionamiento Global GPS.
- Interacción en línea y tiempo real con la plataforma tecnológica necesaria.

También se crea el Registro Único Nacional del Servicio Privado de Transporte Intermediado (RUNSPTI). Que permite identificar de manera más acorde los trabajadores y socios de plataformas de economía compartida como lo expresa el proyecto de ley No. 292 de 2019 Cámara de Representantes que establece.

Créese el Registro Único Nacional del Servicio Privado de Transporte Intermediado, el cual será incorporado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Dicho Registro podrá ser

libremente consultado por cualquier persona natural o jurídica y por entidades gubernamentales, y se sujetará a las disposiciones vigentes para el RUNT. (camara, 2019).

Obligaciones de los Operadores de Plataforma de Intermediación para la Movilidad

Los Operadores de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (OPIM) se verán obligados a tomar ocho obligaciones generales entre las cuales son:

- Los OPIM deberán constituir en Colombia una persona jurídica o una sucursal de sociedad extranjera, y esta será la persona jurídica responsable de todas las obligaciones y derechos conferidos por la presente Ley.
- Los OPIM serán quienes reciban el pago de las tarifas que hagan los pasajeros, transacción que se efectuara para fines tributarios en el territorio nacional colombiano, y por lo tanto, constituirán ingreso gravable de acuerdo con la legislación tributaria vigente.
- Cuando una PIM sea nueva en el mercado colombiano, deberá estar inscrita en el RUNSPTI máximo a los tres (3) meses siguientes de encontrarse efectivamente facilitando la prestación de Servicios Privados de Transporte Intermediado de manera permanente en parte o todo el territorio nacional y estar disponible para que Usuarios PIM se vinculen a ellas.
- Contar con un sistema de calidad dentro de la PIM, por medio del cual el Usuario PIM puede calificar el Servicio Privado de Transporte Intermediado.
- Inscribir en el RUNSPTI a los Usuario Conductores, y a los Vehículos que se vinculen a la PIM, siempre que no se encuentren previamente registrados. En caso de que el

Usuario Conductor o el Vehículo ya se encuentre registrado, el OPIM estará obligado a actualizar el RUNSPTI.

- Proporcionar documentación suficiente que evidencie el registro de Usuario Conductores y Vehículos cuando así se solicite.
- Actualizar el RUNSPTI cuando el Usuario Conductor y/o el Vehículo dejen de operar a través de la PIM.
- Los OPIM deberán disponer de al menos una sede física en territorio colombiano, así como mecanismos de atención de PQRs tanto de los pasajeros como de los usuarios Conductores para atender dichas PQRs en plazos razonables y de acuerdo con la normatividad vigente.

El proyecto también establece la creación de cupos tanto para las economías compartidas como para las tradicionales, esto en pro de reducir o controlar el parque automotor en las ciudades y vigilar el estado medio ambiental de las mismas, todo esto claro está en un proceso secuencial hasta llegar un punto de equilibrio u homogenización, dentro del mismo proyecto se establecen viabilidades diversas para la resolución del conflicto como lo son apropiar una parte de las utilidades generadas por las plataformas para cubrir la totalidad de los cupos a nivel nacional y no generar pérdida de valor en los activos de economías tradicionales, una justificación clara de esto son los cupos generados en Bogotá, donde los permisos de ejecución del servicio público o cupos llega a el valor de 90 millones por taxi.

Si bien en varios proyectos anteriores al 292 de 2019 se ve la permeabilidad de la implementación en la no consecución y actualización sobre las plataformas tradicionales, para este caso se toma como gran influencia las plataformas de taxi en Colombia, pues es la forma en

la cual todos los modelos económicos deben converger de manera positivas y articular de forma adecuada y regulada por la administración pública.

Desde la administración pública actual se promueve el concepto de economía naranja que es un concepto derivado de la economía compartida por ende debe proporcionar actitudes responsables que generan valor en una economía tradicionalista, pero se ve una pasividad excesiva en el poder ejecutivo y legislativo entregando al judicial toda la responsabilidad y afectando la viabilidad de proyectos sin estudio y solo bajo el fomento de juzgar acciones privadas que afectan el bien común, prueba de esto es que desde cuando el vicepresidente asumió el complejo tema Uber, el Ministerio de las TIC no ha hecho ningún tipo de pronunciamiento oficial. Aunque la cartera apoya la creación de aplicaciones que mejoren la calidad de vida de los colombianos, han cumplido la orden de no referirse al tema, ya que quedó en manos del Ministerio de Transporte.

En la parte final de este documento buscamos establecer un análisis generalizado de la vuelta de Uber a Colombia con una forma jurídica nueva generando burlas a sistema legislativo y deteriorando sus valores corporativos con un mal manejo institucional y el redimensionamiento de su contrato estableciendo como responsable del servicio al usuario que de total manera es inaceptable para los ciudadanos colombianos, su viabilidad se ve afectada desde el punto de vista de valores corporativos.

Servicios:

Según el artículo de la (Semana, 2020) menciona los siguientes servicios.

Por Horas:

- El pasajero puede alquilar un vehículo con conductor y pagarlo por el tiempo que lo utilices.

UberYA:

- Podrá alquilar un vehículo con conductor para poder moverse de manera ágil.

Economy:

- Permite alquilar vehículos con conductor donde podrían estar disponibles modelos menos recientes para alquilar a un precio menor. Disponible solamente en algunas ciudades de Colombia.

Comfort:

- La alternativa premium permite alquilar vehículos más modernos con conductor.

XL:

- Ideal para viajes en grupo. El precio del arrendamiento se puede dividir entre todos.

CONCLUSIONES

Para concluir establecemos mediante el análisis descriptivo generado por la investigación que el gran responsable de las malas vivencias que han tenido los grupos focales los cuales son el gremio de los taxis, las plataformas digitales y la comunidad en general ha sido el gobierno nacional quien no ha priorizado soluciones acertadas y las pocas intervenciones que ha tenido han sido nulas o un potencializado de la problemática social.

También se da por entendido que es imperativo formalizar a más de 88 mil trabajadores y 480.000 trabajadores de taxi aproximadamente según el registro único nacional de tránsito y ejercer un control regulatorio sobre el mercado para dar claridad de la ejecución en la economía y armonizar la tradicional con la colaborativa.

Este puede ser un punto de partida para que los diversos mercados de la economía colaborativa empiecen a ser visto como un foco de inclusión en la economía nacional y puedan ser medidos en el producto interno bruto pues la no regulación de dichos mercados es solo una burbuja que el tiempo tendrá repercusiones sobre la comunidad en general como por ejemplo la hostelería y el turismo con plataformas móviles como AIRBNB que está abarcando cerca del 14 % de los alojamientos en Colombia según la revista dinero.

Se toma la propuesta de acceder a un porcentaje de las ganancias dadas por las plataformas móviles para la compra de cupos en el gremio taxista pues Es la inequidad más relevante en el proceso de entrega de servicios de transporte público y da gran concepto afirmativo de como equiparar fuerzas en el mercado del transporte de pasajeros en el sistema público.

La ventaja competitiva pronunciada de las economías compartidas sin una regulación estatal permitirá una mayor acumulación de riqueza y un desabastecimiento de políticas de seguridad social que afectaran la evaluación de desempeño de países en desarrollo aumentado a la asimetría de modelos de negocio donde la diversificación productiva atrae capital extranjero directo proactivo

El futuro de la economía compartida está enfocado en la automatización de servicios eliminando al poco capital de trabajo que pronostican o establecen en el crecimiento económico proyectado y el futuro económico de las economías tradicionales está directamente relacionado con los niveles de adaptabilidad a los cambios en la sociedad y su forma de consumo

Recomendaciones

La administración pública posee los mecanismos de salvaguarda para el manejo de una economía saludable, es deber del estado social de derecho velar por el cumplimiento de los factores de igualdad en los mercados económicos y está obligado a proporcionar armonía gracias a que es el único que posee la soberanía sobre el territorio para determinar que está bien y que está mal.

Desde el derecho administrativo, la contratación estatal, las finanzas públicas y el sistema de administración pública se pueden generar una discusión objetiva que brinde soluciones de mercado sin juicios subjetivos u conflictos de intereses, para generar la recuperación de la dignidad en la clase política colombiana.

La participación del sistema administrativo gubernamental debe obedecer única y exclusivamente a la protección del bien común por encima del particular, el hecho de que la constitución proteja las minorías bajo concepto constitucional no debe asemejar la permisividad de actuaciones impropias por parte de un gremio en especial y mucho menos por parte de una empresa extranjera que debilite la soberanía de la cual se goza.

La situación actual del mundo con los temas de vanguardia como lo son la pandemia del COVID – 19 y las problemáticas del petróleo a nivel internacional, permiten ver que tan importante es la diversificación de la economía nacional, donde no se sea dependiente de una sola actividad y la economía compartida presenta diversos mecanismos de apropiación los cuales deben ser tomados en cuenta a la hora de generar políticas públicas por parte del gobierno nacional.

Referencias

ORTIZ CASTRO, A. Y. (2016). Obtenido de

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/15529/Ortizcastroanayanira.pdf?sequence=1&isAllowed=>

Beltran , A. (2019). *Plataformas de economía colaborativa: una mirada global*.

Brand Strat & Netquest. (2019). Obtenido de <https://www.larepublica.co/consumo/uber-y-easy-taxi-son-las-aplicaciones-de-transporte-preferidas-por-los-colombianos-2795160>

camara. (2019). PROYECTO DE LEY No. 292 de 2019 Cámara. “*Por medio de la cual se regula el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales*”.

Campos, T. (15 de 9 de 2016). *concepto05*. Obtenido de

<https://www.concepto05.com/2016/09/estadisticas-economia-colaborativa/>

Canovas, A., & Nuñez Villanueva. (2015). 43.

DANE. (03 de 2020). *DANE*. Obtenido de

https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech_informalidad/bol_ech_informalidad_nov19_ene20.pdf

Deming. (1989). *Calidad*.

fundetrans. (2019). *fundetran*. Obtenido de <https://www.fundetrans.com/index.php/noticias/46-10-claves-para-entender-el-decreto-que-reglamenta-a-uber>

Garcia Zuccaerdi, Chamorro, Tamayo, & Osorio. (2016). Obtenido de

file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet%20DeLaEconomiaTradicionalALaEconomia DigitalCompartid-6183864.pdf

Martinez, M., Mesa, D., & Yepes, D. (2019). Los riesgos de la economía compartida para la economía tradicional. *monografía presentada para obtener el título de administrador de negocios internacionales*. medellin, Colombia.

Méndez Gasca, M. D., & Ramírez Vergara, D. (2017). Obtenido de

https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/13199/Mar%C3%ADaDaniela_M%C3%A9ndez_Daniel%20Ram%C3%ADrez_2017.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Nazario, M. (2018).

Observatorio Ambiental de Cartagena de Indias. (2016). *EPA*. Obtenido de

<http://observatorio.epacartagena.gov.co/gestion-ambiental/generalidades-de-cartagena/aspectos-economicos/empleo-sub-empleo-desempleo-e-informalidad/>

Orozco, S., & Velasquez, M. (2016). *UBER: La plataforma tecnológica que rompe con los esquemas tradicionales*.

Revista Semana. (2020). perfil de los conductores de uber en latinoamerica. *Revista Semana*.

Revista Semana. (2020). Uber se apresta a demandar a Colombia por violación del TLC con EE.UU. *Revista Semana*.

Sarmiento, J. F. (22 de 1 de 2020). *colombiacheck*. Obtenido de

<https://colombiacheck.com/chequeos/uber-no-paga-renta-por-cobros-tarjetas-en-colombia-pero-si-otros-impuestos>

Sarmiento, J., & Garces, J. (2017). De la economía tradicional a la economía digital compartida.

INNOVA, 12-17.

Semana, R. (2020). Uber vuelve a operar en Colombia. *Revista Semana*,

<https://www.semana.com/nacion/articulo/uber-regresa-a-colombia/652701>.

Serpa , & Silva . (2016).

UBER. (2018). *UBER*. Obtenido de <https://www.uber.com/global/es/sign-in/>