

**IMPACTO DE LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN  
BOGOTÁ D.C. Y SU LEGALIDAD**

**JEIMMY ALEJANDRA PADILLA AYALA**

**FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA  
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA  
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE EMPRESAS  
BOGOTÁ D.C.  
2020**

**IMPACTO DE LAS APLICACIONES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN  
BOGOTÁ D.C. Y SU LEGALIDAD**

**JEIMMY ALEJANDRA PADILLA AYALA**

**Monografía para optar el título de Especialista en  
Gerencia de Empresas**

**Orientador  
GUSTAVO ADOLFO DIAZ VALENCIA  
Economista**

**FUNDACIÓN UNIVERSIDAD DE AMÉRICA  
FACULTAD DE EDUCACIÓN PERMANENTE Y AVANZADA  
ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA DE EMPRESAS  
BOGOTÁ D.C.  
2020**

## NOTA DE ACEPTACIÓN

---

---

---

---

---

---

---

---

Firma Director Especialización

---

Firma Calificador

Bogotá, D.C., septiembre de 2020

## **DIRECTIVAS DE LA UNIVERSIDAD**

Presidente de la Universidad y Rector del Claustro

Dr. Mario Posada García Peña

Consejero Institucional

Dr. Luis Jaime Posada García Peña

Vicerrectora Académica y de Investigaciones

Dra. María Claudia Aponte González

Vicerrector Administrativo y Financiero

Dr. Ricardo Alfonso Peñaranda Castro

Secretaria General

Dra. Alexandra Mejía Guzmán

Decano Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

Dr. Marcel Hofstetter Gascon

Director Especialización en Gerencia de Empresas

Dr. José Andrés Rueda Montaña

Las directivas de la Universidad de América, los jurados calificadores y el cuerpo docente no son responsables por los criterios e ideas expuestas en el presente documento. Estos corresponden únicamente a los autores.

## **DEDICATORIA**

Este proyecto está dedicado a mis padres quienes son mi fuente de motivación diaria para cada uno de mis logros, a mi mamá María, mi hermano, mis tíos, primos y a mi mejor amiga quienes me ayudaron en mi crecimiento tanto personal como profesionalmente, quienes me brindaron su apoyo y colaboración a lo largo de este proceso.

En especial dedico este logro a mi tío Gelver, pues sin él no hubiese sido posible obtener este título, por creer en mí y por brindarme su apoyo incondicional a lo largo de este proceso.

JEIMMY ALEJANDRA PADILLA AYALA

## CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCIÓN	16
OBJETIVOS	18
1. DIAGNÓSTICO	19
1.1 ANÁLISIS PESTAL COLOMBIA	19
1.1.1 Factores políticos	19
1.1.2 Factores económicos	21
1.1.3 Factores sociales	26
1.1.4 Factores tecnológicos	31
1.1.5 Factores ambientales	36
1.1.6 Factores legales	39
1.2 ANÁLISIS PESTAL BOGOTÁ	39
1.2.1 Factores políticos	40
1.2.2 Factores económicos	41
1.2.3 Factores sociales	43
1.2.4 Factores ambientales	45
1.3 ANÁLISIS DEL SECTOR	47
1.4 ANÁLISIS DEL SUBSECTOR	48
1.4.1 Actividad transportadora	48
1.4.2 Transporte público	49
1.4.3 Transporte privado	49
1.4.4 Dinámica del sector transporte de pasajeros	49
1.4.5 Transporte urbano en Bogotá D.C	50
1.5 MATRÍZ ANÁLISIS DOFA	51
2. ESTUDIO DE NORMATIVIDAD Y REGLAMENTACIÓN	53
2.1 LEYES	53
2.2 DECRETOS	53
2.3 RESOLUCIONES	54
2.4 MATRIZ FACTOR DE EVALUACIÓN EXTERNA	67
3. ANÁLISIS DE IMPACTO	70
3.1 DISTINCIÓN DE LAS COMPLICACIONES PARA LA LEGALIZACIÓN DE LAS APLICACIONES	71
3.2 IMPACTO EN EL ESTADO	76
3.3 IMPACTO EN LA EMPRESA	78
3.4 IMPACTO EN EL INDIVIDUO	78
3.5 MATRIZ DE PRIORIZACIÓN	79
4. CONCLUSIONES	86
5. RECOMENDACIONES	88
BIBLIOGRAFÍA	89

## LISTA DE CUADROS

	pág.
Cuadro 1. Leyes generales en Colombia	20
Cuadro 2. Normatividad ambiental en Colombia	36
Cuadro 3. Normatividad legal en Colombia	39
Cuadro 4. Leyes en Bogotá	40
Cuadro 5. Normatividad ambiental en Bogotá	46
Cuadro 6. Normatividad legal en Bogotá	46
Cuadro 7. Matriz DOFA	52
Cuadro 8. Leyes vigentes	53
Cuadro 9. Decretos vigentes	54
Cuadro 10. Resoluciones vigentes	54
Cuadro 11. Importancia relativa	80
Cuadro 12. Evaluación de criterios	80
Cuadro 13. Matriz del criterio “importancia de sus consecuencias”	81
Cuadro 14. Matriz del criterio “calidad de vida”	82
Cuadro 15. Matriz del criterio “seguridad”	83
Cuadro 16. Ponderaciones de cada elemento	84
Cuadro 17. Ponderaciones de cada elemento	85



## LISTA DE GRÁFICAS

	pág.
Gráfica 1. Tasa de crecimiento anual del PIB	23
Gráfica 2. Tasa global de participación, ocupación y desempleo - total nacional	26
Gráfica 3. Distribución de la población por sexo	27
Gráfica 4. Distribución de la población por grandes grupos de edad	28
Gráfica 5. Distribución de la población por clase	29
Gráfica 6. Accesos fijos a internet (millones)	32
Gráfica 7. Accesos a internet móvil (millones)	33
Gráfica 8. Accesos por suscripción a internet móvil (millones)	33
Gráfica 9. Línea de telefonía fija (millones)	34
Gráfica 10. Accesos por demanda a internet móvil (millones)	34
Gráfica 11. Variación porcentual trimestral del número de accesos a internet fijo	35
Gráfica 12. Producto Interno Bruto (PIB) Trimestral de Bogotá D.C., trimestral de crecimiento en volumen – 2015-I – 2019 IV	41
Gráfica 13. Tasa global de participación, ocupación y desempleo – Bogotá	43
Gráfica 14. Variación anual de los ingresos nominales y del personal ocupado total, según subsector de servicios – Total nacional Enero 2020p	48
Gráfica 15. Parque automotor en servicio (número de vehículos – variación anual)	50

## LISTA DE TABLAS

	pág.
Tabla 1. IPC variación y contribución mensual según divisiones de gasto	21
Tabla 2. IPC variación y contribución mensual por principales subclases	22
Tabla 3. Valor agregado por actividad económica	24
Tabla 4. Número de habitantes hombres y mujeres	26
Tabla 5. Distribución porcentual por sexo en Colombia	27
Tabla 6. Distribución de la población por grandes grupos de edad	28
Tabla 7. Distribución de la población por clase	28
Tabla 8. Departamento con mayor número de habitantes	29
Tabla 9. Indicadores del mercado laboral nacional	30
Tabla 10. Conexiones a internet de banda ancha	32
Tabla 11. Valor agregado por actividad económica – tasas de crecimiento en volumen – IV trimestre de 2019pr	42
Tabla 12. Parque automotor y pasajeros en el A.M. de Bogotá	51
Tabla 13. Matriz EFE	68

## GLOSARIO

**ACTIVIDAD TRANSPORTADORA:** “Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro”<sup>1</sup>.

**ANÁLISIS PESTAL:** “Es un marco o herramienta utilizada por los profesionales de marketing para analizar y monitorizar los factores macro ambientales que tienen un impacto en una organización. El resultado servirá para identificar amenazas y debilidades, que después se utilizarán para completar un análisis DAFO”<sup>2</sup>.

**APLICACIÓN INFORMÁTICA:** “Es un tipo de software que permite al usuario realizar uno o más tipos de trabajo”<sup>3</sup>.

**B2B:** “Es un acrónimo con el que se refiere a aquellos modelos de negocios en los que las transacciones de bienes o la prestación de servicios se producen entre dos empresas”<sup>4</sup>.

**B2C:** “Se refiere al mercado de consumo masivo, es decir, empresas que ofrecen productos o servicios a personas. Se orienta a destacar los beneficios personales que aporta el producto a los consumidores, a través de la emoción”<sup>5</sup>.

**C2C:** “Comercio realizado entre dos consumidores, en donde no interviene de manera directa una empresa, pues los proveedores de los productos y/o servicios son los consumidores”<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>2</sup> GARCIA, Jorge. Análisis PESTEL: en que consiste, cómo hacerlo y plantillas. En: RETOS PARA SER DIRECTIVO. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, 17 junio 2020. [Consulta: 04 agosto 2020]. Disponible en: <https://retos-directivos.eae.es/en-que-consiste-el-analisis-pestel-de-entornos-empresariales/#>

<sup>3</sup> PÉREZ, Julián. Definición de aplicación. En: DEFINICION.DE. [Sitio Web]. sec. Publicación, 2013. [Consulta: 04 agosto 2020]. Disponible en: <https://definicion.de/aplicacion/>

<sup>4</sup> SÁNCHEZ, Fani. Business to business (B2B): negocio entre empresas. En: HUMAN LEVEL. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, s.f. [Consulta: 09 abril 2020]. <https://www.humanlevel.com/diccionario-marketing-online/business-to-business-b2b>

<sup>5</sup> JUAN, Cristina. Diferencias entre el Marketing B2C y B2B. En: IEBS SCHOOL [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, 20, octubre, 2016. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.iebschool.com/blog/diferencias-entre-b2b-y-b2c-marketing-estrategico/>

<sup>6</sup> CONEXIÓN ESAN. E-Commerce: ¿Cómo funciona el modelo de comercio electrónico C2C? En: CONEXIÓN ESAN. [Sitio Web]. Lima.PE. sec. Publicación. 07, mayo, 2015. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2015/05/e-commerce-como-funciona-modelo-comercio-c2c/>

**DIAGNÓSTICO:** “Son el o los resultados que se arrojan luego de un estudio, evaluación o análisis sobre determinado ámbito u objeto”<sup>7</sup>.

**E-COMMERCE:** “Consiste en la distribución, venta, compra, marketing y suministro de información de productos o servicios por medio de internet”<sup>8</sup>.

**ECONOMÍA COLABORATIVA:** “Es un sistema económico basado en compartir bienes o servicios subutilizados, ya sea de forma gratuita o por un precio, directamente por los individuos de una comunidad”<sup>9</sup>.

**MATRIZ DE EVALUACIÓN DE FACTORES EXTERNOS (MEFE):** “Es una herramienta de diagnóstico que permite realizar un estudio de campo, permitiendo identificar y evaluar los diferentes factores externos que pueden influir con el crecimiento y expansión de una marca, dentro del instrumento facilita la formulación de diversas estrategias que son capaces de aprovechar las oportunidades y minimizar los peligros externos”<sup>10</sup>.

**MATRIZ DE PRIORIZACIÓN:** “Es una herramienta que se utiliza para evaluar distintas opciones puntuándolas con respecto a unos criterios que cobran gran importancia dentro de un problema, todo ello para generar objetivar una elección”<sup>11</sup>.

**MATRIZ DOFA:** Es una herramienta estratégica, que se emplea para analizar tanto los factores internos como externos de una organización o sector, por medio de este análisis se formulan una serie de estrategias, con las cuales se busca mitigar los riesgos y amenazas, empleando las fortalezas y oportunidades.

---

<sup>7</sup> DEFINICION.MX. Definición de diagnóstico. En: DEFINICION.MX. [Sitio Web]. México D.F.MX sec. Publicación, s.f. [Consulta: 04 agosto 2020]. Disponible en: <https://definicion.mx/diagnostico/>

<sup>8</sup> RODRÍGUEZ, Cristina. ¿Qué es E-commerce o comercio electrónico? En: MARKETING DIGITAL. [Sitio Web]. Barcelona.ES. sec. Publicación, 12, agosto, 2015. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://marketingdigital.bsm.upf.edu/e-commerce-comercio-electronico/>

<sup>9</sup> PARDO, Nicolás. 5 principios para entender realmente la economía colaborativa. En: PORTAFOLIO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía. 29, mayo, 2019. [Consulta: 09 abril de 2020]. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/nicolas-pardo-5-principios-para-entender-realmente-la-colaborativa-530069>

<sup>10</sup> YI MIN SHUM. Matriz de evaluación de factores externos (Matriz EFE – MEFE). En: YIN MIN SHUM. [Sitio Web]. sec. Publicación, 18, junio, 2018. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://yiminshum.com/matriz-evaluacion-factores-externos-matriz-efe-mefe/#:~:text=La%20matriz%20es%20una%20herramienta,que%20son%20capaces%20de%20aprovechar>

<sup>11</sup> ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA CALIDAD. Matriz de priorización. En: ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA CALIDAD. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, s.f. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.aec.es/web/guest/centro-conocimiento/matriz-de-priorizacion#:~:text=La%20matriz%20de%20priorizaci%C3%B3n%20o,se%20intenta%20objetivar%20la%20elecci%C3%B3n.&text=Lo%20puedes%20encontrar%20tambi%C3%A9n%20com%20la%20Matriz%20de%20priorizacion%20>

**P2P:** “Tipo de comunicación entre aplicaciones. Permite a las personas u ordenadores compartir información y archivos sin requerir intermediarios”<sup>12</sup>.

**TRANSPORTE PÚBLICO:** “Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica”<sup>13</sup>.

**TRANSPORTE PRIVADO:** “Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídica”<sup>14</sup>.

**TRANSPORTE ESPECIAL:** “El servicio de transporte especial se hace a través de los vehículos blancos, cuyos propietarios deben estar debidamente afiliados a alguna de las empresas habilitadas para el transporte escolar, empresarial de turistas, de un grupo específico de usuarios (particulares) y servicios de salud”<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> EUROPAPRESS. Qué es una conexión P2P y por qué se utiliza para la piratería. En: EUROPAPRESS. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, 20, abril, 2017. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.europapress.es/portaltic/internet/noticia-conexion-p2p-utiliza-pirateria-20170420085940.html>

<sup>13</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105. (30, diciembre, 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, Se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993.

<sup>14</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>15</sup> BARAYA, Andrés. Transporte especial bajo la lupa de la supertransporte. En: El TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Actualidad, 24, agosto, 2018. [Consulta: 18 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.motor.com.co/actualidad/industria/transporte-especial-lupa-supertransporte/31027>

## RESUMEN

El presente trabajo evidencia el impacto de las aplicaciones de transporte de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C., en donde inicialmente se realizó un diagnóstico del sector del transporte a nivel nacional y a nivel Bogotá, a su vez se efectuó una breve descripción del mismo y del servicio, y se diferenciaron los diferentes tipos de transporte de pasajeros reconocidos en el territorio nacional.

Posteriormente, se realizó un estudio normativo que rige al sector, a partir de esta normatividad se realiza un análisis que permite caracterizar la legislación vigente tanto a nivel nacional como en Bogotá, todo esto para tener una mejor conceptualización de la situación actual de este sector.

Finalmente se procede a efectuar un análisis de impacto de las aplicaciones móviles para el transporte de pasajeros en la ciudad de Bogotá, dentro de este análisis se distinguen cada una de las partes actuantes y la manera en que en ellas se genera impacto.

Dentro de los análisis realizados se encontró a las aplicaciones como una alternativa de movilidad que genera impacto directo en diversos factores como lo son la movilidad, la seguridad, el ambiente, entre otros. Además de generar diversas oportunidades en cuanto a la economía digital, sin embargo, este es un tema que genera gran controversia en el país.

**Palabras clave:** aplicación, aplicación de transporte, Bogotá, legalidad de las aplicaciones, movilidad, servicio público, transporte.

## ABSTRACT

In this work evidences the impact of passenger transport applications in Bogotá city, where a diagnosis of the transport sector is carried out at Colombia and Bogotá, in turn a brief description of it and the service, and the different types of passenger transport recognized in the national territory are differentiated.

Subsequently, it is explained a normative study that governs the sector, based on these regulations, analysis is carried out that allows characterizing the legislation in force both at the national level and Bogotá, all this to have a better conceptualization of the current situation of this sector.

Finally, an analysis of mobile applications for the transportation of passengers in the city of Bogotá will be carried out. Within this analysis, each of the parts involved and the way in which impact is generated are distinguished.

Among the analyzes carried out show the applications as a mobility alternative that generates direct impact on various factors such as mobility, security, environment, among others. In addition to generating in terms of the digital economy, however, this topic that generates great controversy in the country.

**Keywords:** application, transport application, Bogotá, legality of applications, mobility, public service, transport.

## INTRODUCCIÓN

En los últimos años dentro del territorio nacional se evidencia cómo ha cambiado la manera de acceder a servicios, pues el ingreso de unas plataformas ofertando servicios como por ejemplo el servicio de domicilios, mensajería o de transporte han transformado el acceso a los mismos.

En particular acceder al transporte ha cambiado, pues se ofrece movilizar a las personas brindando un servicio con determinadas características ha llamado la atención de los ciudadanos, permitiéndoles elegir el que mejor se acomode a sus necesidades, sin embargo esta situación ha generado gran controversia, pues gremios como el de los taxistas no ha tomado de la mejor manera el ingreso de estas plataformas al país, es por ello que con el presente documento se pretende analizar el impacto de las aplicaciones que prestan un servicio de transporte a pasajeros en Bogotá D.C. teniendo en cuenta la legalidad de las mismas.

Para ello, inicialmente se ha de considerar que el desconocimiento de la legislación actual en Colombia con respecto a la prestación de servicios de transporte genera gran conflicto para la prestación del servicio, no solo por los requisitos que se deben cumplir para formalizar la prestación del mismo, sino por las exigencias que demanda la ley para el establecimiento de las empresas que presten de manera legal el servicio identificando las diversas modalidades de transporte que se reconocen en el país.

Cuando se contempla la prestación de un servicio individual de pasajeros, se considera que este servicio únicamente se puede prestar en vehículos especiales que cumplan ciertas características (color de los vehículos, placas, distintivos, entre otros) y que estén debidamente afiliados a una empresa que se encuentre habilitada por el Ministerio de Transporte. Cabe destacar que por medio del Decreto 1079 de 2015 se establece que ningún vehículo particular puede ser empleado para la prestación de servicios de transporte público o especial para pasajeros.

Por otro lado, debido a la mala calidad del transporte público en las diferentes regiones del país, no se ha podido detener el crecimiento continuo del parque automotor, en especial de los vehículos particulares, lo que está repercutiendo no solo en la creciente congestión vehicular sino en la calidad del aire en las diferentes capitales del territorio nacional. Continuamente las aplicaciones que prestan servicios de transporte han generado gran polémica, sin embargo, han cobrado cada vez más fuerza, no solo por lo mencionado inicialmente en este apartado, sino también por el desempleo que no para y que genera presión día a día en los ciudadanos. Es por ello que se pretende entender si la regulación o legalización de las aplicaciones en el territorio nacional puede mitigar su impacto en cada una de las partes actuantes.

Para dar desarrollo a lo mencionado anteriormente, en este documento se empleará el tipo de investigación exploratoria, el cual permite estudiar el problema proporcionando la información básica relacionada con el mismo, es por



ello por lo que se acudirán a fuentes primarias como lo son libros, diarios, documentos oficiales de instituciones públicas, entre otros.

El modelo inductivo se empleará en la observación al sector, este modelo permitirá determinar las conclusiones del proyecto. Para este modelo se acudirán a fuentes primarias para la recolección de la información específica necesaria para la correcta ejecución y conclusión del proyecto.

Para ello, inicialmente se realizará un análisis del sector transporte empleando la herramienta PESTAL, por medio de la cual se dará análisis no solo al comportamiento del sector transporte a nivel nacional, sino que de manera particular se realizará en la ciudad de Bogotá, para posteriormente continuar realizando un análisis por medio de la matriz DOFA, la cual permite analizar el entorno externo e interno del sector ante lo que va a dar paso a la generación de estrategias para aprovechar sus fortalezas y oportunidades para contrarrestar sus debilidades y las amenazas del medio.

De forma seguida se hace un análisis de la normatividad vigente en el país en cuanto al transporte de pasajeros se refiere y con ello poder tener una visión clara en cuanto a la normatividad que actualmente regula a prestación del servicio de transporte en Colombia y en especial en la ciudad de Bogotá.

Finalmente, por medio de una matriz de priorización se procede a evaluar ciertos elementos con respecto a unos criterios definidos que resultan clave dentro del estudio. Estos elementos resultan del análisis realizado en cuanto a la normatividad actual y al diagnóstico que se realizó del sector.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GENERAL**

Analizar el impacto de las aplicaciones que prestan un servicio de transporte especial en Bogotá D.C. teniendo en cuenta la legalidad de estas.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Elaborar un diagnóstico del sector del transporte y su entorno en Bogotá D.C.
- Realizar un estudio de la normatividad y reglamentación vigente en el país con respecto al sistema de transporte público en Bogotá D.C.
- Analizar el impacto para las partes actuantes de la legalidad del servicio de transporte de pasajeros en Bogotá D.C.

## 1. DIAGNÓSTICO

El presente capítulo se realizará un diagnóstico de Colombia, en donde se tendrán en cuenta diferentes factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ambientales y legales, los cuales intervienen en el mercado del país. Por último, se desarrollará un análisis “DOFA” del sector y subsector.

### 1.1 ANÁLISIS PESTAL COLOMBIA

Se elaborará un diagnóstico integro de factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ambientales y legales de Colombia que sirven como marco de referencia para analizar el comportamiento del sector transporte.

**1.1.1 Factores políticos.** Se hace referencia a las normas, leyes y reglamentos establecidos por los entes gubernamentales nacionales, con el fin de regular el transporte en el territorio colombiano.

**1.1.1.1 Estado colombiano.** Dentro de los factores políticos es de gran importancia resaltar los poderes del Estado, todo ello con el fin de hacer énfasis en los agentes gubernamentales que regulan y controlan el sector y subsector.

- **Poder ejecutivo.** “Representado por el presidente de la República, que hace las veces de Jefe de Estado y Jefe de Gobierno. También está integrado por los ministros, los directores de los departamentos administrativos y los superintendentes, que tienen la función primordial de garantizar el cumplimiento de los derechos y deberes de todos los colombianos. En el nivel regional está representado por gobernadores y alcaldes”<sup>16</sup>.
- **Poder legislativo.** “Representado por el Congreso de la República (Senado y Cámara de Representantes). Entre sus funciones más importantes están: promulgar y modificar las leyes, reformar la Constitución, ejercer control político sobre las acciones del Gobierno y elegir a altos funcionarios pertenecientes a la rama judicial, los organismos de control y la Organización Electoral”<sup>17</sup>.
- **Poder judicial.** “La rama judicial vela por el cumplimiento de la ley y castiga a sus infractores. Según la Constitución, el poder judicial está conformado por la Fiscalía General de la Nación y por otros cuatro organismos, conocidos en conjunto como las Altas Cortes: la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y el Consejo Superior de la Judicatura”<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Ramas del poder público. En: UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Democracia, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: <https://congresovisible.uniandes.edu.co/democracia/ramaspoderpublico/>

<sup>17</sup> *Ibíd.*, párr. 2

<sup>18</sup> *Ibíd.* párr. 3

### 1.1.1.1 Leyes y reglamentos.

Parte de la normatividad vigente se encuentra relacionada a continuación:

**Cuadro 1.** Leyes generales en Colombia

Ley 105 de 1993	Ley Marco de tránsito y transportes. <sup>19</sup>
Ley 336 de 1996	Estatuto Nacional de Transporte. <sup>20</sup>
Ley 769 de 2002	Código Nacional de Tránsito Terrestre. <sup>21</sup>
Decreto 171 de 2001	Por medio del cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. <sup>22</sup>
Decreto 172 de 2001	Con el cual se reglamenta el servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos TAXI. <sup>23</sup>
Decreto 174 de 2001	Por medio del cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial. <sup>24</sup>
Ley 688 de 2001	Se establece una administración del recurso económico por medio de una fiducia, se crea el Fondo Nacional para la Reposición y Renovación del parque automotor del servicio público de transporte terrestre, el cual se conformó por los aportes que, a través de las empresas de transporte, los propietarios de los vehículos de transporte realizan. <sup>25</sup>

**Fuente:** elaboración propia

<sup>19</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105. (30, diciembre, 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, Se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993.

<sup>20</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>21</sup> COLOMBIA, RAMA LEGISLATIVA. Ley 769. (06, agosto, 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2002.

<sup>22</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 171. (05, diciembre, 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por carretera. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

<sup>23</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 172. (05, febrero, 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

<sup>24</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 174. (05, febrero, 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

<sup>25</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 688. (23, agosto, 2001). Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

**1.1.2 Factores económicos.** El sector transporte asume un rol importante para la consolidación de procesos de globalización y de competitividad en el país. La globalización de las economías exige a los países optimizar sus procesos productivos, en donde la disponibilidad y la accesibilidad a los bienes son un requerimiento necesario para lograr una mayor competitividad en el contexto internacional.

**1.1.2.1 Índice de Precios al Consumidor (IPC).** “Mide la evolución del costo promedio de una canasta de bienes y servicios representativa del consumo final de los hogares, expresado en una relación con un período base”<sup>26</sup>.

El comportamiento de la variación y contribución mensual por divisiones de gasto refleja que, en el mes de enero de 2020, siete divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,42%). Restaurantes y hoteles (0,87%); alimentos y bebidas no alcohólicas (0,76%); transporte (0,70%); bienes y servicios diversos (0,70%); salud (0,59%); muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,51%) y recreación y cultura (0,49%).

**Tabla 1.** IPC variación y contribución mensual según divisiones de gasto

Divisiones de Gasto	Peso (%)	2019		2020	
		Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	1,15	0,11	0,87	0,08
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	1,40	0,21	0,76	0,12
Transporte	12,93	0,37	0,05	0,70	0,09
Bienes y servicios diversos	5,36	0,78	0,04	0,70	0,04
Salud	1,71	0,37	0,01	0,59	0,01
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	0,46	0,02	0,51	0,02
Recreación y cultura	3,79	0,47	0,02	0,49	0,02
TOTAL	100,00	0,60	0,60	0,42	0,42
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	0,49	0,01	0,41	0,01
Información y comunicación	4,33	1,44	0,06	0,39	0,02
Prendas de vestir y calzado	3,98	-0,16	-0,01	0,22	0,01
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	0,25	0,08	0,05	0,02
Educación	4,41	0,00	0,00	0,00	0,00

**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Índice de precios al consumidor (IPC). En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2020. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://imgcdn.larepublica.co/cms/2020/02/05192721/bol\\_ipc\\_ene20.pdf](https://imgcdn.larepublica.co/cms/2020/02/05192721/bol_ipc_ene20.pdf)

Con respecto a la variación y contribución de las subclases en el mes de enero de 2020 con respecto a diciembre de 2019, la variación de las subclases que más aportaron al índice total fueron el transporte urbano (2,18%), arroz (7,33%),

<sup>26</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Índices de precios al consumidor. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc>

comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio (0,98%), arriendo imputado (0,29%), arriendo efectivo (0,27%), hortalizas y legumbres frescas (5,67%), tomate (9,10%), servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet (0,37%), comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato (0,70%) y artículos para el higiene corporal (0,67%).

**Tabla 2.** IPC variación y contribución mensual por principales subclases

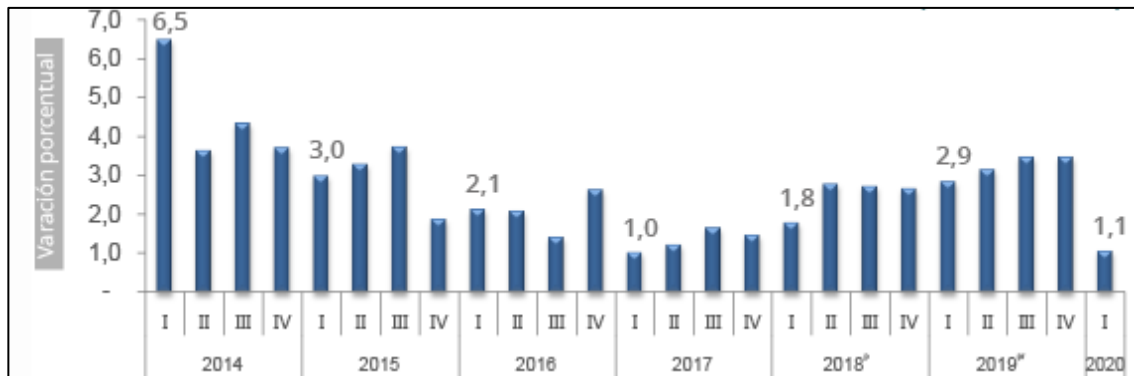
Subclase	Variación (%)	Contribución Puntos porcentuales
Transporte urbano (incluye tren y metro)	2,18	0,10
Arroz	7,33	0,08
Comidas en establecimientos de servicio a la mesa y autoservicio	0,98	0,06
Arriendo imputado	0,29	0,04
Arriendo efectivo	0,27	0,03
Hortalizas y legumbres frescas	5,67	0,02
Tomate	9,10	0,02
Servicios de comunicación fija y móvil y provisión a internet	0,37	0,01
Comidas preparadas fuera del hogar para consumo inmediato	0,70	0,01
Artículos para higiene corporal	0,67	0,01

**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Índice de precios al consumidor (IPC). En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2020. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://imgcdn.larepublica.co/cms/2020/02/05192721/bol\\_ipc\\_ene20.pdf](https://imgcdn.larepublica.co/cms/2020/02/05192721/bol_ipc_ene20.pdf)

**1.1.2.2 Producto interno bruto (PIB).** Por otro lado, uno de los aspectos a estudiar es el Producto Interno Bruto (PIB), uno de los indicadores más relevantes para analizar el comportamiento de la economía, pues según el DANE este representa el resultado final de la actividad productiva de las unidades de producción residentes. Se mide desde el punto de vista de valor agregado, de la demanda o las utilizaciones finales de los bienes y servicios y de los ingresos primarios distribuidos por las unidades de producción residentes.<sup>27</sup>

<sup>27</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto. En DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq\\_pib.pdf](https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq_pib.pdf)

**Gráfica 1.** Tasa de crecimiento anual del PIB



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto (PIB). En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2020. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en:

[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol\\_PIB\\_ltrim20\\_produccion\\_y\\_gasto.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_ltrim20_produccion_y_gasto.pdf)

De acuerdo con la información brindada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas el primer trimestre de 2020, el PIB presentó un crecimiento de 1,1% con respecto al mismo periodo de 2019 (ver tabla 3). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son: agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca con un 6,8% contribuyendo así 0,5 puntos porcentuales a la variación anual; administración pública y defensa, planes de seguridad social de afiliación obligatoria, educación, actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 3,4% contribuyendo así 0,5 puntos porcentuales a la variación anual, y, las actividades inmobiliarias con un 2,6% contribuyendo así 0,3 puntos porcentuales a la variación anual.

**Tabla 3.** Valor agregado por actividad económica

Actividad económica	Tasas de crecimiento	
	Serie original	Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2020-1 <sup>er</sup> / 2019-1 <sup>er</sup>	2020 <sup>er</sup> - I / 2019 <sup>er</sup> - IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	6,8	2,3
Explotación de minas y canteras	-3,0	-2,4
Industrias manufactureras	-0,6	-4,5
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado <sup>2</sup>	3,4	1,5
Construcción	-9,2	-11,4
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	0,9	-3,2
Información y comunicaciones	1,4	0,2
Actividades financieras y de seguros	2,1	0,1
Actividades inmobiliarias	2,6	0,2
Actividades profesionales, científicas y técnicas <sup>4</sup>	2,7	0,8
Administración pública, defensa, educación y salud <sup>5</sup>	3,4	-1,9
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios <sup>6</sup>	-3,2	-3,9
<b>Valor agregado bruto</b>	<b>1,1</b>	<b>-2,3</b>
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	1,2	-2,9
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>1,1</b>	<b>-2,4</b>

**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto (PIB). p.4. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2020. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol\\_PIB\\_ltrim20\\_produccion\\_y\\_gasto.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_ltrim20_produccion_y_gasto.pdf)

El DANE publicó las cifras del año 2019, estableciendo que la actividad económica creció 3,3% en este periodo, la cifra más alta registrada desde el 2015. Las actividades económicas que más contribuyeron fueron<sup>28</sup>:

- “Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas, transporte y almacenamiento, alojamiento y servicios de comida creció 4,9% contribuyendo 0,9 puntos porcentuales a la variación anual”<sup>29</sup>.
- “Administración pública y defensas, planes de seguridad social de afiliación obligatoria, educación, actividades de atención de la salud humana y

<sup>28</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto (PIB). En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2019. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol\\_PIB\\_IVtrim19\\_produccion\\_y\\_gasto.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IVtrim19_produccion_y_gasto.pdf)

<sup>29</sup> *Ibíd.*, párr. 2



servicios sociales creció 4,9% contribuyendo 0,8 puntos porcentuales a la variación anual”<sup>30</sup>.

- “Actividades profesionales, científicas y técnicas, actividades de servicios administrativos y de apoyo creció 3,7% contribuyendo 0,3 puntos porcentuales a la variación anual”<sup>31</sup>.

**1.1.2.3 Tasa de empleo.** “La tasa de empleo es una medida del grado en que la fuerza de trabajo de una economía participa en la producción y es igual al cociente entre el número de ocupados y la población en edad de trabajar”<sup>32</sup>.

Para la obtención de la información básica sobre el tamaño y estructura de la fuerza de trabajo de país, así como de las características sociodemográficas de la población se aplica la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), por medio de la cual se pueden estimar indicadores como la Tasa Global de Participación (TGP), la Tasa de Ocupación (TO) y la Tasa de Desempleo (TD).

La tasa de desempleo nacional del trimestre móvil noviembre 2019 – enero 2020 fue de 10,6%, la cual aumentó, si se compara con respecto al trimestre móvil noviembre 2018 – enero 2019 que arrojó como resultado 10,4%. La TGP fue de 63,3% y la TO fue de 56,6%. En el trimestre móvil noviembre 2018 – enero 2019 estas tasas fueron 63,9% y 57,2% respectivamente.

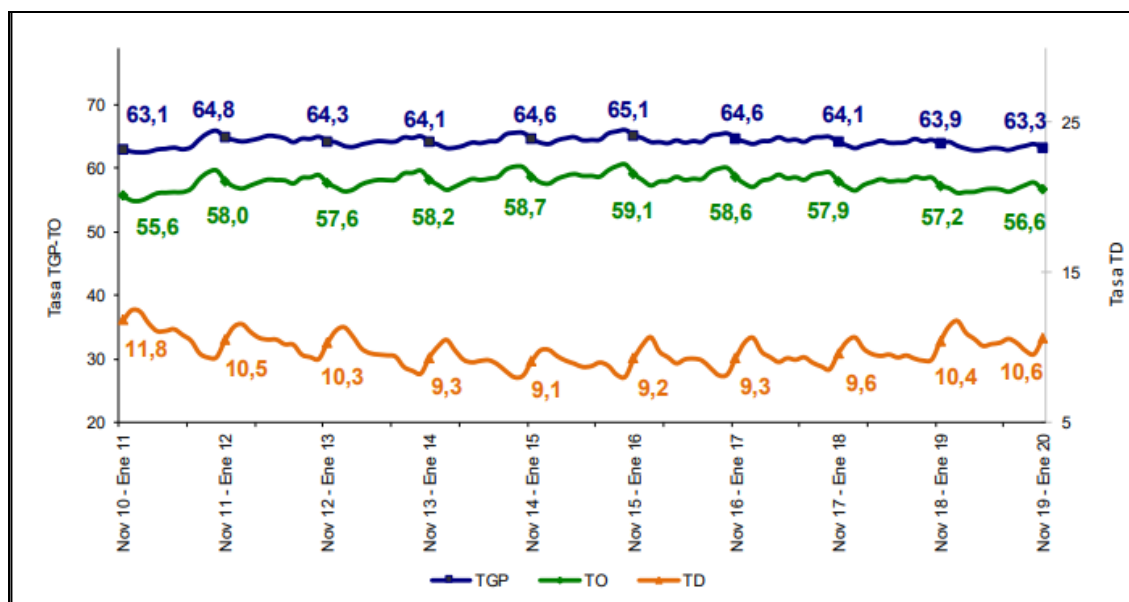
---

<sup>30</sup> *Ibíd.*, párr. 3

<sup>31</sup> *Ibíd.*, párr. 4

<sup>32</sup> GUÍAS JURÍDICAS. Tasa de empleo. En: GUÍAS JURÍDICAS. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: [https://www.guiasjuridicas.es/Content/Documento.aspx?params=H4slIAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNTMwtDtbLUouLM\\_DxblwMDS0NDQ3OQQGZapUtckhIQaptWmJOcSoAWkJNITUAAAA=WKE](https://www.guiasjuridicas.es/Content/Documento.aspx?params=H4slIAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNTMwtDtbLUouLM_DxblwMDS0NDQ3OQQGZapUtckhIQaptWmJOcSoAWkJNITUAAAA=WKE)

**Gráfica 2.** Tasa global de participación, ocupación y desempleo – total nacional



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Principales indicadores del mercado laboral. p.5. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe. 2020. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol\\_empleo\\_ene\\_20.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_empleo_ene_20.pdf)

**1.1.3 Factores sociales.** En esta etapa se estudian las variables demográficas del territorio nacional.

**1.1.3.1 Población.** De acuerdo con los datos del Censo Nacional de población y vivienda 2018, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)<sup>33</sup> con una cobertura geográfica del 99,8% del territorio nacional, Colombia cerró el año con 48,2 millones de habitantes. Según la razón por sexo, en el país residen 23.550.145 hombres y 24.708.349 mujeres.

**Tabla 4.** Número de habitantes hombres y mujeres

	# Habitantes	%
<b>Hombres</b>	23.550.145	48,8
<b>Mujeres</b>	24.708.349	51,2

**Fuente:** elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá: DANE, Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/infografias/info-CNPC-2018total-nal-colombia.pdf>

<sup>33</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/infografias/info-CNPC-2018total-nal-colombia.pdf>

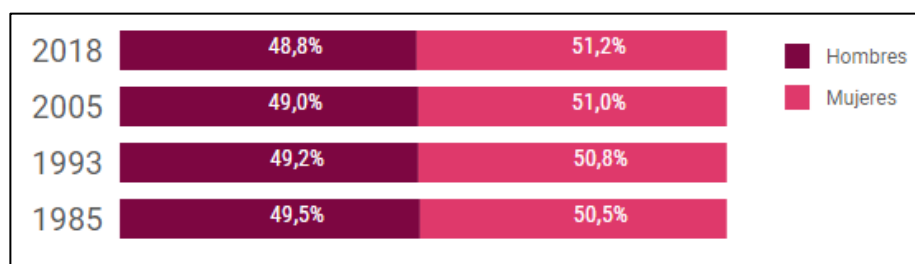
Según el DANE<sup>34</sup> la distribución por sexo de la población desde 1985 hasta 2018 ha presentado diversos comportamientos. En cuanto a las mujeres se ha presentado un crecimiento considerable de la población, pues ha aumentado de 50,5% a 51,2% del total de la población del país. Mientras que la población masculina se ha reducido, pues pasó de ser el 49,5% a ser el 48,8%.

**Tabla 5.** Distribución porcentual por sexo en Colombia

	Año			
	1985	1993	2005	2018
<b>Hombres</b>	49,50%	49,20%	49,00%	48,80%
<b>Mujeres</b>	50,50%	50,80%	51,00%	51,20%

**Fuente:** elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 20 mayo 2020]. Disponible en: [https://sitios.dane.gov.co/cnpv#!/cua\\_som](https://sitios.dane.gov.co/cnpv#!/cua_som)

**Gráfica 3.** Distribución de la población por sexo



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 20 mayo 2020]. Disponible en: [https://sitios.dane.gov.co/cnpv#!/cua\\_som](https://sitios.dane.gov.co/cnpv#!/cua_som)

Las cifras arrojadas por el DANE muestran que la población actual de país ha tenido cambios considerables con respecto al año 1985 en los grupos de edad. La población de 0-14 años ha disminuido de 36,73% a 25,87%; la población de 15 a 59 años ha tenido un aumento porcentual de 5,83% desde el año 1985 hasta el 2018; y la población mayor de 60 años ha aumentado su valor porcentual de 6,95% a 11,98% en el mismo periodo de tiempo.

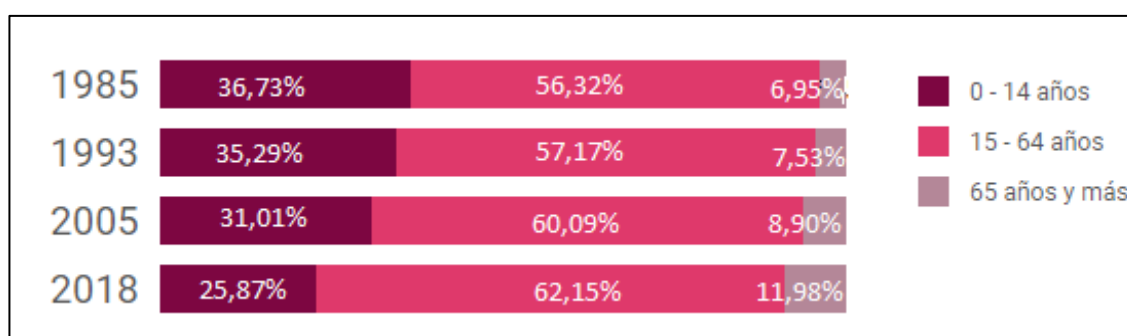
<sup>34</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/infografias/info-CNPC-2018total-nal-colombia.pdf>

**Tabla 6.** Distribución de la población por grandes grupos de edad

	Edad		
	0-14	15-59	60 y más
1985	36,73%	56,32%	6,95%
1993	35,29%	57,17%	7,53%
2005	31,01%	60,09%	8,90%
2018	25,87%	62,15%	11,98%

**Fuente:** elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe [Consulta: 20 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index36.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/series-de-poblacion>

**Gráfica 4.** Distribución de la población por grandes grupos de edad



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018, [Consulta: 20 mayo 2020]. Disponible en: [https://sitios.dane.gov.co/cnpv/#/!gra\\_gru\\_edad](https://sitios.dane.gov.co/cnpv/#/!gra_gru_edad)

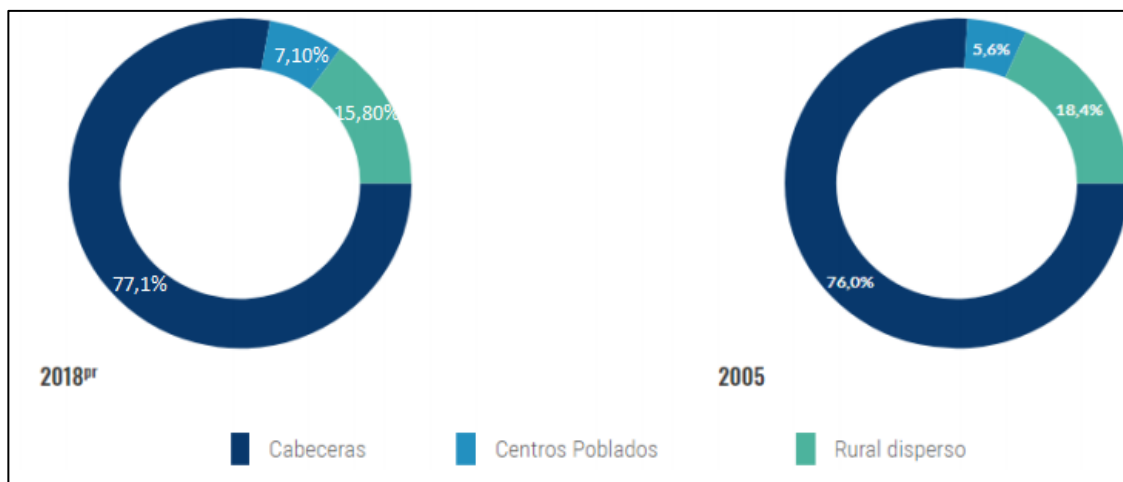
La distribución de la población por clase entre el 2015 y el 2018 se divide en: 77,1% de personas viven en cabeceras municipales, 15,8% en rural disperso y el 7,1% en centros poblados.

**Tabla 7.** Distribución de la población por clase

2005			2018		
Cabeceras	Centros Poblados	Rural Disperso	Cabeceras	Centros Poblados	Rural Disperso
76,00%	5,60%	18,40%	77,10%	7,10%	15,80%

**Fuente:** elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 20 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/infografias/info-CNPC-2018total-nal-colombia.pdf>

**Gráfica 5.** Distribución de la población por clase



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 20 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/infografias/info-CNPC-2018total-nal-colombia.pdf>

La población está dividida en regiones geográficas y muestra que la región con más habitantes en el territorio nacional es la Andina con aproximadamente 20.000.000 de habitantes, seguida de la región Caribe con 9.000.000 de habitantes, la región Pacífico concentra aproximadamente 6.000.000 de habitantes, la Orinoquía 1.000.000 habitantes aproximadamente y la Amazonía aproximadamente 800.000 habitantes.

**Tabla 8.** Departamentos con mayor número de habitantes

Departamento	Habitantes
Bogotá	7.181.469
Antioquia	5.974.788
Valle del Cauca	3.789.874
Cundinamarca	2.792.877
Atlántico	2.342.265
Santander	2.008.841
Bolívar	1.909.460
Córdoba	1.555.596

**Fuente:** elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 20 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/cnpv-2018-presentacion-3ra-entrega.pdf>

**1.1.3.2 Tasa de desempleo.** El desempleo en Colombia subió al 10,5% en 2019, 0,8 puntos más frente al 9,7% de 2018, informó el Departamento Administrativo

Nacional de Estadística (DANE)<sup>35</sup>. El departamento detalló que la cifra de población desocupada en 2019 ascendió a 2,6 millones de personas, un 8,7% más respecto al año anterior. En la Tabla 9., se muestran los indicadores del mercado laboral nacional.

**Tabla 9.** Indicadores del mercado laboral nacional

Ciudad	2019			Ene - Mar 20		
	Ocupados (miles)	Desocupados (miles)	Inactivos (miles)	Ocupados (miles)	Desocupados (miles)	Inactivos (miles)
Bogotá	4.258	465	2.123	4.026	538	2.306
Medellín	1.852	225	1.128	1.758	260	1.200
Cali	1.277	175	663	1.198	195	729
Barranquilla	919	79	555	905	90	564
Bucaramanga	564	62	293	541	72	309
Manizales	186	27	147	184	32	145
Cúcuta	353	56	273	324	80	280
Cartagena	432	31	357	431	47	345
Ibagué	230	49	166	218	52	177

**Fuente:** elaboración propia con base en DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Gran encuesta integrada de hogares (GEIH) Mercado laboral. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Informe, 2020. [Consulta: 20 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

**1.1.3.3 Migración.** La migración, tanto interna como internacional es uno de los componentes demográficos que determinan el volumen, estructura y distribución de la población dentro de un territorio.

A razón de la difícil situación que se ha venido presentando en el país vecino de Venezuela hace unos años, parte de su población ha decidido migrar con el propósito de buscar una mejor calidad de vida. Por diversas características como la posición geográfica, la cultura, el idioma, entre otros, Colombia ha sido destino de una cantidad considerable de migrantes venezolanos, una parte de ellos emplea el territorio colombiano como puente para llegar a establecerse en otros países, sin embargo, una gran cantidad de migrantes deciden quedarse en el territorio nacional.

Cada día hay más venezolanos en Colombia y en el segundo trimestre de 2019 hubo un aumento del 11% de inmigrantes venezolanos en el país con respecto al trimestre anterior, según informó Migración Colombia. Actualmente hay 1.408055 inmigrantes venezolanos en el país, se reporta que en los últimos seis meses han llegado al país 234.000 venezolanos más.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> PORTAFOLIO. El desempleo aumentó en Colombia en 2019. En: PORTAFOLIO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 31, enero, 2020. [Consulta: 20 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/tasa-de-desempleo-en-colombia-2019-supero-10-desempleo-537638>

<sup>36</sup> CNN ESPAÑOL. Cada vez hay más venezolanos en Colombia: un poco más de 1,4 millones de migrantes en todo el país. En: CNN ESPAÑOL. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Colombia, 02, agosto, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en:

**1.1.4 Factores tecnológicos.** Los encargados de generar y promover el desarrollo en el país son el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación en colaboración con Colciencias y el Ministerio de Tecnología y Comunicación.

**1.1.4.2 Tecnologías de la información y comunicación.** Usualmente conocidas como TIC, pretenden generar el desarrollo de herramientas y estrategias, que permitan tanto la enseñanza como el aprendizaje y la comunicación entre, niños, jóvenes y adultos.

Actualmente, el Gobierno Nacional desarrolla su Plan TIC 2018-2022 “El futuro digital es de todos”<sup>37</sup>, pues este es uno de los puntos centrales del actual Presidente Iván Duque, en donde se plantean iniciativas, soluciones rurales y urbanas para el 100% de los centros poblados y municipios del país, todo ellos con el propósito de disminuir la brecha digital tanto de las zonas rurales como urbanas, incrementar la masificación de la cobertura acceso a internet, así como mejorar la velocidad y la calidad de los servicios, lo que cambiará las condiciones sociales y económicas de Colombia.

La ministra radicó el proyecto de ley que moderniza las TIC a la vanguardia internacional<sup>38</sup>, por medio de la cual se generarán las condiciones para llevar internet a los colombianos en especial a la población con menos recursos y en zona rurales, pues impulsará la inversión, trayendo consigo un incremento en la competitividad de las regiones.

Según cifras arrojadas por el MINTIC, al culminar el tercer trimestre del 2019, el país llegó a un total de 35,9 millones de conexiones a internet de banda ancha, entre ellas 19,4 millones son mediante la suscripción a redes fijas y móviles, y 16,5 millones a través de conexiones móviles por demanda.

---

<https://cnnespanol.cnn.com/2019/08/02/aumenta-el-numero-de-venezolanos-en-colombia-hay-poco-mas-de-14-millones-de-inmigrantes-en-todo-el-pais/>

<sup>37</sup> MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. El Gobierno Nacional presenta su Plan TIC 2018.2022. En: MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Normativa, s.f., [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en: cerrado

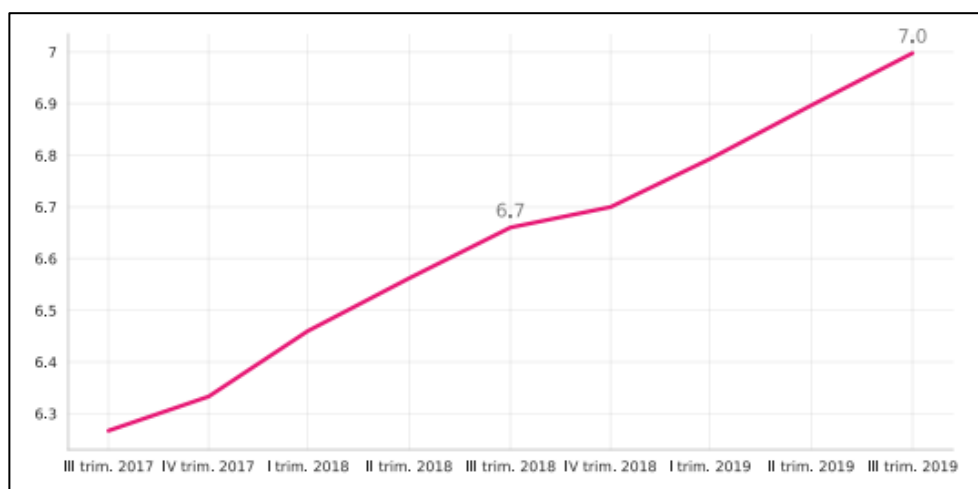
<sup>38</sup> MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Proyecto de ley para modernizar el sector TIC. En: MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. El proyecto, s.f. [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en: <http://micrositios.mintic.gov.co/modernizamos-sector-tic/proyecto.html>

**Tabla 10.** Conexiones a internet de banda ancha

	<b>Conexiones a internet banda ancha (millones)</b>	<b>Redes fijas y móviles (millones)</b>	<b>Conexión móvil demanda (millones)</b>
<b>4T - 2018</b>	32,7	18,3	15,9
<b>1T - 2019</b>	35,1	18,9	16,4
<b>2T - 2019</b>	34,6	19,1	15,6
<b>3T - 2019</b>	35,9	19,4	16,5

**Fuente:** elaboración propia con base en MINISTERIO DE LAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Boletín trimestral del sector TIC – Cifras tercer trimestre de 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en: <https://colombiatic.mintic.gov.co/679/w3-multipropertyvalues-36410-85236.html>

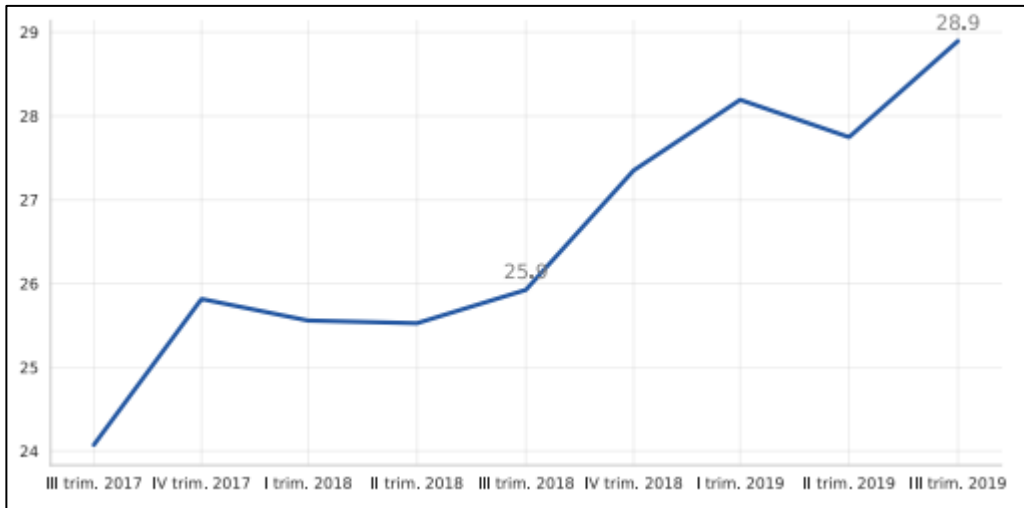
**Gráfica 6.** Accesos fijos a internet (millones)



**Fuente:** MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Boletín trimestral del sector TIC – Cifras tercer trimestre de 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648\\_archivo\\_pdf.pdf](https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648_archivo_pdf.pdf)

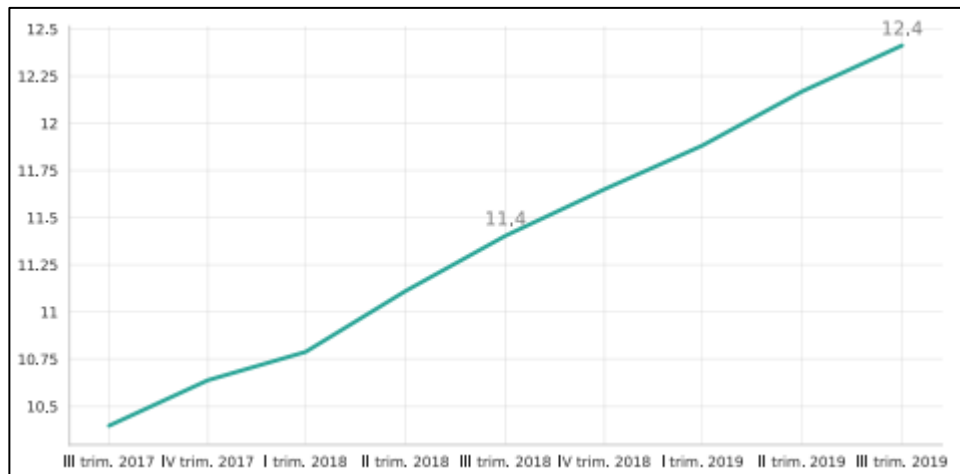


**Gráfica 7.** Accesos a internet móvil (millones)



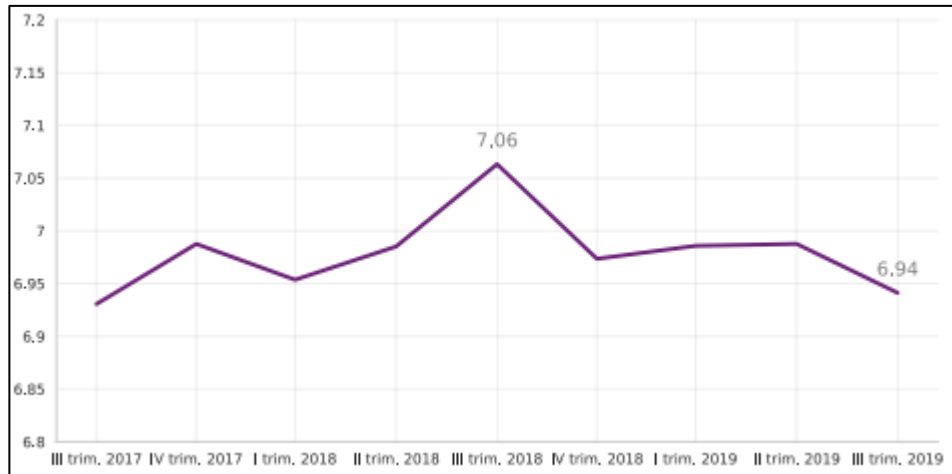
**Fuente:** MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Boletín trimestral del sector TIC – Cifras tercer trimestre de 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, s.f. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648\\_archivo\\_pdf.pdf](https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648_archivo_pdf.pdf)

**Gráfica 8.** Accesos por suscripción a internet móvil (millones)



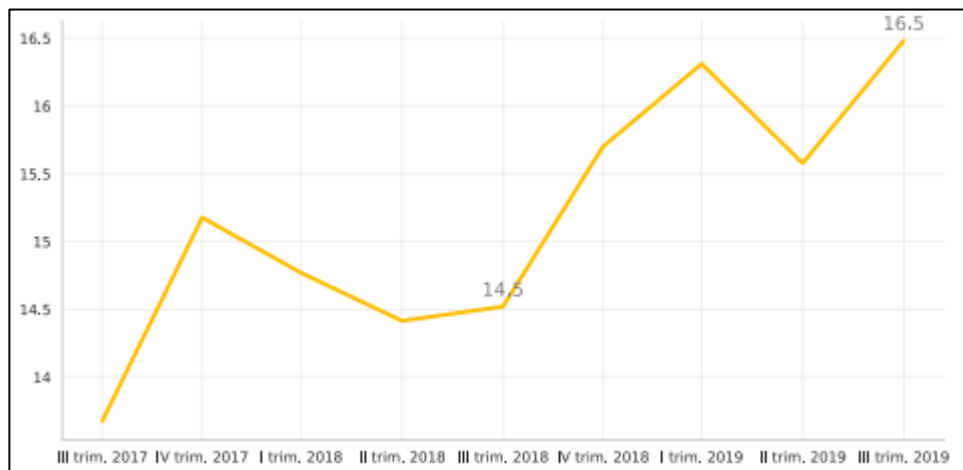
**Fuente:** MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Boletín trimestral del sector TIC – Cifras tercer trimestre de 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648\\_archivo\\_pdf.pdf](https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648_archivo_pdf.pdf)

**Gráfica 9.** Línea de telefonía fija (millones)



**Fuente:** MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Boletín trimestral del sector TIC – Cifras tercer trimestre de 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articulos-125648\\_archivo\\_pdf.pdf](https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articulos-125648_archivo_pdf.pdf)

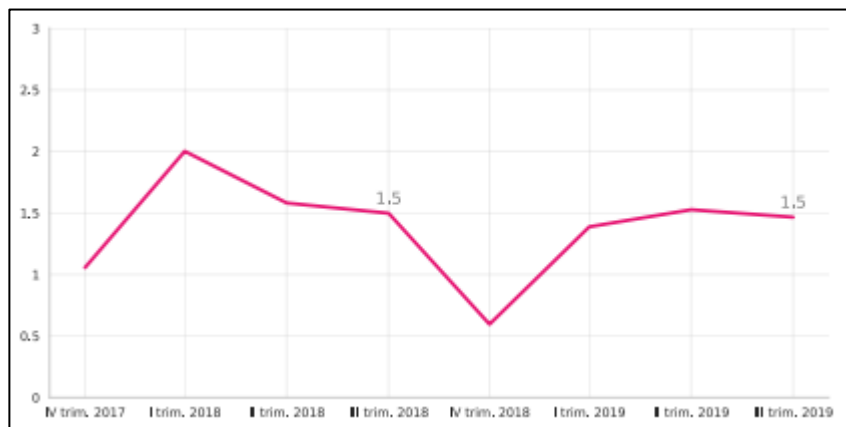
**Gráfica 10.** Accesos por demanda a internet móvil (millones)



**Fuente:** MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Boletín trimestral del sector TIC – Cifras tercer trimestre de 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articulos-125648\\_archivo\\_pdf.pdf](https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articulos-125648_archivo_pdf.pdf)

Aunque para algunos periodos la tasa de crecimiento trimestral ha presentado una tendencia a la baja, la variación porcentual de los accesos fijos a internet se ha situado por encima el 0,6% en los últimos dos años. Así es como al término del tercer trimestre de 2019, la variación con respecto al segundo trimestre del mismo año fue de 1,5%.

**Gráfica 11.** Variación porcentual trimestral del número de accesos a internet fijo



**Fuente:** MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Boletín trimestral del sector TIC – Cifras tercer trimestre de 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648\\_archivo\\_pdf.pdf](https://colombiatic.mintic.gov.co/679/articles-125648_archivo_pdf.pdf)

**1.1.4.3 Ecosistema digital.** Otro de los objetivos de MINTIC<sup>39</sup> es lograr el desarrollo del Ecosistema Digital, con el propósito de impulsar el crecimiento digital del país, para ello emplean el Plan Vive Digital.

Vive Digital, es el plan de tecnología para los próximos cuatro años en Colombia, por medio del cual se busca que el país avance tecnológicamente mediante la masificación del internet y el desarrollo del ecosistema digital nacional, con el fin de reducir la pobreza y generar empleo. Este avance va a permitir una difusión y reconocimiento de la empresa en un tiempo más corto y reduciendo costos, con respecto a cómo se haría una difusión de manera tradicional.

**Imagen 1.** Ecosistema digital



**Fuente:** MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Ecosistema Digital. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Iniciativas, s.f. [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Iniciativas/Ecosistema-Digital/>

<sup>39</sup> MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Vive Digital. En: MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Artículo, s.f. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-5193\\_recurso\\_2.pdf](https://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-5193_recurso_2.pdf)

La infraestructura hace referencia a los elementos físicos que proveen conectividad digital en el país, en donde se incluyen hogares, establecimientos comerciales y lugares públicos. Dentro de la infraestructura se pueden destacar las redes de fibra óptica, las torres de telefonía celular y las redes de pares de cobre a los hogares y negocios.

En cuanto a los servicios se hace referencia al servicio de internet, telefonía móvil o el servicio de mensajería de texto con el propósito de incrementar y mejorar la conectividad de las personas en sus hogares, negocios y lugares públicos por medio de la masificación de terminales.

Por otro lado, las aplicaciones se basan en alternativas que se ofrecen para la comunicación entre los usuarios, sin embargo, no se emplean únicamente para este fin, pues actualmente existen aplicaciones que permiten realizar trámites, para el entretenimiento, orientación e incluso para el aprendizaje y el trabajo, todo esto realizado desde computadores, celulares, tabletas y demás dispositivos inteligentes.

**1.1.5 Factores ambientales.** Por medio de este factor se permite conocer y establecer las normas, leyes y resoluciones vigentes establecidas por el Estado para el respectivo cuidado del medio ambiente.

En la Constitución del país se dispone una normatividad relacionada con el bien jurídico ambiental y, establece la obligación que tiene el Estado de imponer sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Dentro de estos factores se destaca la siguiente normatividad:

**Cuadro 2.** Normatividad ambiental en Colombia

Ley 23 de 1973	La ley que pretende prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente, y buscar el mejoramiento, conservación y restauración de los recursos renovables, para defender la salud y el bienestar de todos los habitantes del territorio nacional. <sup>40</sup>
Decreto 2811 de 1974	Se refiere a las materias que se deben regular, todo ello para cuidar la calidad de la atmosfera. <sup>41</sup>
Ley 09 de 1979	Código Sanitario por medio del cual se dictan medidas sanitarias para la protección del medio ambiente, alude a la responsabilidad que tienen los generadores de residuos durante la recolección, transporte y disposición final, asimismo, ante los perjuicios ocasionados sobre la salud pública y el ambiente. <sup>42</sup>

<sup>40</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 23. (17, enero, 1974). Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1974.

<sup>41</sup> COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 2811. (18, diciembre, 1975). Por la cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1975.

<sup>42</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 9. (24, enero, 1979). Por la cual se dictan Medidas Sanitarias. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1979.

**Cuadro 2.** (Continuación)

Decreto 02 de 1982	Dentro del cual se hacen algunas precisiones sobre las emisiones atmosféricas, incluyendo tanto el Código Sanitario como el Código Nacional de Recursos Naturales. <sup>43</sup>
Ley 105 de 1993	Por medio de la cual se estipulan los deberes ambientales que deben cumplir los diversos actores del sector transporte y a su vez, las entidades competentes en la materia, generando una integración del sector transporte con la normatividad ambiental. <sup>44</sup>
Ley 99 de 1993	Se genera una unión en la formulación a las políticas generales para la conservación de los recursos, con el propósito de regular las condiciones de saneamiento del medio ambiente, uso, manejo, aprovechamiento, conservación y restauración de los recursos naturales. <sup>45</sup>
Ley 336 de 1996	Por medio de esta Ley se exigen a los vehículos que cumplan con todos los requerimientos ambientales exigidos por la ley. <sup>46</sup>
Decreto 948 de 1995	Por medio del cual se establecen las reglas, principios, mecanismos de prevención y control, a su vez, señala directrices y normas que permitan la fijación de estándares de emisión para las descargas de contaminantes a la atmósfera, dentro de las cuales se encuentra el ruido. <sup>47</sup>
Resolución No. 005 de enero 09 de 1996	Resolución que resulta de la reglamentación del Decreto 948 de 1995 sobre los niveles permisibles de emisión de contaminante producidos por fuentes móviles terrestres a gasolina o diésel. <sup>48</sup>

<sup>43</sup> COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 02. (11, enero, 1982). Por la cual se reglamentan parcialmente el título I de la Ley 09 de 1979 y el Decreto\_Ley 2811 de 1974, en cuanto a emisiones atmosféricas. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1982.

<sup>44</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105. (30, diciembre, 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993.

<sup>45</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 99. (22, diciembre, 1993). Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993.

<sup>46</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>47</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Decreto 948. (5, junio, 1995). Por la cual se reglamentan, parcialmente, la Ley 23 de 1973, los artículos 33, 73, 74, 75, y 76 del Decreto – Ley 2811 de 1974; los artículos 41, 42, 43, 44, 45, 48 y 49 de la Ley 9 de 1979; y la Ley 99 de 1993, en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1995.

<sup>48</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 005. (9, enero, 1996). Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres a gasolina o Diésel, y se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones y se adoptan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

**Cuadro 2.** (Continuación)

Resolución No. 909 de agosto 20 de 1996	Por medio de esta se reglamenta parcialmente la Resolución No. 005 de 1996 y precisa que el parque automotor de servicio público que haya sido o vaya a ser repotenciado, habilitado o transformado a cualquier otra categoría similar, deberá cumplir con las normas de emisión, en donde se tiene en cuenta el año del modelo del vehículo y adicionalmente los años por los cuales se reconozca la repotenciación. <sup>49</sup>
Decreto 1228 de 1997	Por medio del cual se les exige a los importadores la presentación del formulario de registro de importación, adjuntando el Certificado de Emisión por Prueba Dinámica la cual deberá contar con el visto bueno del Ministerio de Medio Ambiente, con ello se ha de acreditar que se cumplen con las normas de emisión por peso vehicular. <sup>50</sup>
Resolución 378 de mayo 13 de 1997	A través de esta resolución se indica el procedimiento y los formatos para la certificación de emisiones por prueba dinámica, documento que contiene los resultados de las emisiones de contaminantes del aire, evaluadas mediante procedimientos por peso vehicular, incluyéndolas emisiones evaporativas. <sup>51</sup>
Ley 693 de 2001	Por medio de esta Ley se pretende que se reduzca la contaminación ambiental, haciendo que el combustible que se comercializa dentro del territorio nacional ya sea gasolina o acpm, tengan un componente de alcohol carburante de 10%, con el fin de promover el uso de combustibles amigables con el medio ambiente. <sup>52</sup>
Ley 769 de 2002	Con esta Ley se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en donde se promulgan los requisitos mínimos que deben cumplir los vehículos en cuanto a las normas de emisión de gases establecidos por las autoridades ambientales y para mantenerlos en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad. Dentro de esta Ley están sujetas las motocicletas, motociclos y mototriciclos. <sup>53</sup>

**Fuente:** elaboración propia

<sup>49</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 909. (20, agosto, 1996). Por la cual se modifica parcialmente la Resolución 005 de 1996 que reglamenta los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres a gasolina o Diésel, y se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones y se adoptan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>50</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Decreto 1228. (06, mayo, 1997). Por la cual se modifica parcialmente el Decreto 948 de 1995 que contiene el Reglamento de Protección y Control de la Calidad del Aire. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1997.

<sup>51</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 378. (13, mayo, 1997). Por medio de la cual se fijan las condiciones de expedición del certificado de emisiones por prueba dinámica. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1997.

<sup>52</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 693. (19, septiembre, 2001). Por medio de la cual se dictan normas sobre el uso de alcoholes carburantes, se crean estímulos para su producción, comercialización y consumo, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

<sup>53</sup> COLOMBIA, RAMA LEGISLATIVA. Ley 769. (06, agosto, 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2002.

**1.1.6 Factores legales.** Los factores legales dentro del análisis PESTAL contemplan las normas y reglamentos que se deben seguir en el sector transporte para su adecuado funcionamiento.

**Cuadro 3.** Normatividad legal en Colombia

Ley 1383 de 2010	Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y de dictan otras disposiciones. <sup>54</sup>
Decreto 348 de 2015	Con este Decreto se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y se adoptan otras disposiciones. <sup>55</sup>
Decreto 3366 de 2003.	Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público y se determinan algunos procedimientos. <sup>56</sup>
Decreto 2851 de 2013	Con este artículo se define el Plan Estratégico de Seguridad Vial, instrumento por medio del cual se planifican las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas tanto del sector público como privado, todo con el propósito de reducir la accidentalidad vial. <sup>57</sup>
Decreto 1079 de 2001	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte. <sup>58</sup>
Resolución 1069 de 2015	A través del cual el Ministerio de Transporte intenta reglamentar el Formato único de Extracto de Contrato (FUEC), documento que deben portar los conductores de vehículos que presten el servicio de transporte terrestre de pasajeros en la modalidad de Transporte Especial. <sup>59</sup>

**Fuente:** elaboración propia

## 1.2 ANÁLISIS PESTAL BOGOTÁ

Debido a que la delimitación geográfica del proyecto se encuentra en la ciudad de Bogotá, por medio de este análisis se tendrán en cuenta los factores externos

<sup>54</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1383. (16, marzo, 2010). Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2010.

<sup>55</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 348. (25, febrero, 2015). Por la cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2010.

<sup>56</sup> COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 3366. (21, noviembre, 2003). Por la cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2003.

<sup>57</sup> COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 2851. (06, diciembre, 2013). Por la cual reglamentas los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2013.

<sup>58</sup> COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 1079. (06, agosto, 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2002.

<sup>59</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 1069. (23, abril, 2015). Por la cual se reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 del 2015 y los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2015.

que pueden afectar de forma directa el desarrollo del sector a futuro. Dentro de los factores que se analizarán se tendrán en cuenta aspectos políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ambientales y legales.

**1.2.1 Factores políticos.** Se identifican los factores que controlan y rigen al sector transporte en la ciudad de Bogotá, D.C. y que pueden influir en el desarrollo del proyecto.

**1.2.1.1 Alcaldía Mayor de Bogotá.** El actual gobierno, encabezado por la Alcaldesa Claudia López Hernández, le apuesta a fomentar el vehículo compartido con el propósito de contribuir con el medio ambiente con ello también se pretende reducir los trancones y la congestión en los medios de transporte masivos.

**1.2.1.2 Leyes y reglamentos.** Para la ciudad de Bogotá D.C. se han dispuesto una serie de normativas que han de tenerse en cuenta, pues por medio de ellas se asegura un adecuado funcionamiento de la movilidad en la ciudad.

A continuación, se presentarán las normas que se encuentran vigentes actualmente para el transporte en la ciudad.

**Cuadro 4.** Leyes en Bogotá

Decreto 078 de 2020	Por medio del cual se restringe la circulación de vehículos automotores, incluidas las motocicletas particulares, de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor. <sup>60</sup>
Decreto 515 de 2016	A través de este Decreto se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas de todo el perímetro del Distrito Capital, entre ellas se restringe la circulación de los vehículos automotores particulares, entre las 06:00 y las 08:30 horas y entre las 15:00 y las 19:30 horas, en todo el perímetro urbano de la ciudad. <sup>61</sup>
Decreto 070 de 2020	Con este Decreto se pretende ajustar la tarifa de cobro de servicio al usuario para bus mayor de diez años, bus menor o igual a diez años, buseta mayor de diez años, buseta menor o igual a diez años y microbús, teniendo en cuenta los resultados arrojados por el estudio técnico. <sup>62</sup>

**Fuente:** elaboración propia

<sup>60</sup> BOGOTÁ D.C., ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Decreto 078. (06, marzo, 2020). Por medio del cual se toman medidas transitorias y preventivas en materia de tránsito en las vías públicas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2020.

<sup>61</sup> BOGOTÁ D.C., ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Decreto 515. (22, noviembre, 2016). Por medio del cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas de todo el perímetro del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.

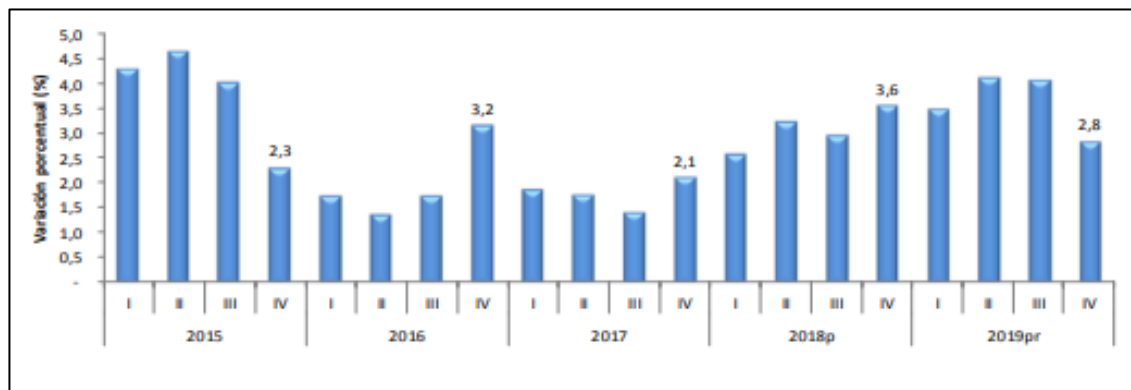
<sup>62</sup> BOGOTÁ D.C., ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Decreto 074. (28, febrero, 2020). Por medio del cual se establecen las tarifas de Transporte Público Colectivo en Bogotá D.C., se modifica el artículo I del Decreto Distrital 505 de 2016 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.



**1.2.2 Factores económicos.** Se reconocen los diferentes elementos que influyen en el estudio económico de la ciudad.

**1.2.2.1 Producto Interno Bruto (PIB).** En los últimos años Bogotá D.C., ha presentado una variación considerable, la cual venía presentando una tendencia al alza, sin embargo, en el último trimestre del 2019 presentó una disminución como se puede apreciar en la siguiente gráfica.

**Gráfica 12.** Producto Interno Bruto (PIB) Trimestral de Bogotá D.C., trimestral de crecimiento en volumen – 2015-I – 2019 IV



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto (PIB) Trimestral de Bogotá D.C. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/Bogota/Bol\\_PIB\\_Bta\\_IV\\_trim\\_19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/Bogota/Bol_PIB_Bta_IV_trim_19.pdf)

Para el año 2018, el crecimiento del PIB de la ciudad de Bogotá D.C. es de 3,6% respecto al mismo periodo del año anterior. En el cuarto trimestre del 2019pr, el PIB es 2,8% respecto al mismo periodo de 2018.

De acuerdo con un artículo publicado por PORTAFOLIO<sup>63</sup>, Bogotá-Región concentra el 32% del PIB de Colombia y su PIB per cápita es de 9.247 dólares, superior en 2.600 dólares al promedio del país.

La economía de Bogotá-Región se asocia a las actividades de servicios (60% del PIB), comercio (20%) e industria manufacturera (10%). A esto se relaciona directamente, que la ciudad es el centro de mayor consumo y es habitada por cerca de 11 millones de “potenciales consumidores”, es decir el 22% de la población del país. Por otro lado, en Bogotá-Región se realizan el 57% de las transacciones financieras del país, lo que la convierte en el principal centro financiero de Colombia.<sup>64</sup>

<sup>63</sup> PORTAFOLIO. Producto Interno Bruto de Bogotá supera al de tres países de la región. En: PORTAFOLIO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 06, agosto, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/producto-interno-bruto-de-bogota-supera-al-de-tres-paises-de-la-region-532324>

<sup>64</sup> *Ibíd.*, párr. 2

El comportamiento del valor agregado de las actividades económicas de la ciudad de Bogotá D.C., se explica en la siguiente tabla:

**Tabla 11.** Valor agregado por actividad económica - tasas de crecimiento en volumen – IV trimestre de 2019pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento		
	Serie original		Serie corregida de efecto estacional y calendario
	Año corrido	Anual	Trimestral
	2019 <sup>pr</sup> / 2018 <sup>p</sup>	2019 <sup>pr</sup> - IV / 2018 <sup>p</sup> - IV	2019 <sup>pr</sup> - IV / 2019 <sup>pr</sup> - III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	0,2	1,2	0,4
Explotación de minas y canteras	0,2	-1,3	-1,2
Industrias manufactureras	1,1	-0,5	-2,5
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado <sup>2</sup>	2,5	2,7	0,5
Construcción	-3,5	-13,6	1,4
Comercio al por mayor y al por menor <sup>3</sup>	5,3	5,5	1,2
Información y comunicaciones	3,4	3,9	0,7
Actividades financieras y de seguros	5,9	4,8	-1,0
Actividades inmobiliarias	2,9	2,7	0,7
Actividades profesionales, científicas y técnicas <sup>4</sup>	4,0	4,1	1,4
Administración pública, defensa, educación y salud <sup>5</sup>	3,9	3,9	0,8
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios <sup>6</sup>	3,1	2,8	2,1
<b>Valor agregado bruto</b>	3,5	2,7	0,4
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	4,1	3,9	-0,5
<b>Producto Interno Bruto</b>	<b>3,6</b>	<b>2,8</b>	<b>0,3</b>

**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 20 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/cnpv-2018-presentacion-3ra-entrega.pdf>

**1.2.2.2 Tasa de empleo y desempleo.** El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)<sup>65</sup> reveló que la tasa de desempleo acumulada del 2019 presentó un aumento aproximado de 0,8% frente el 9,7% que se registró durante el 2018.

De acuerdo con el ESPECTADOR<sup>66</sup>, para el mes de junio de 2019 en Bogotá la tasa de desempleo presentó una reducción de 0,3%, sin embargo, si es comparada con respecto a otras ciudades como Medellín, Cali y Manizales, ciudades que presentaron una cifra superior a la nacional, se puede decir que Bogotá es la cuarta ciudad con menor tasa de desempleo del país, a ello se

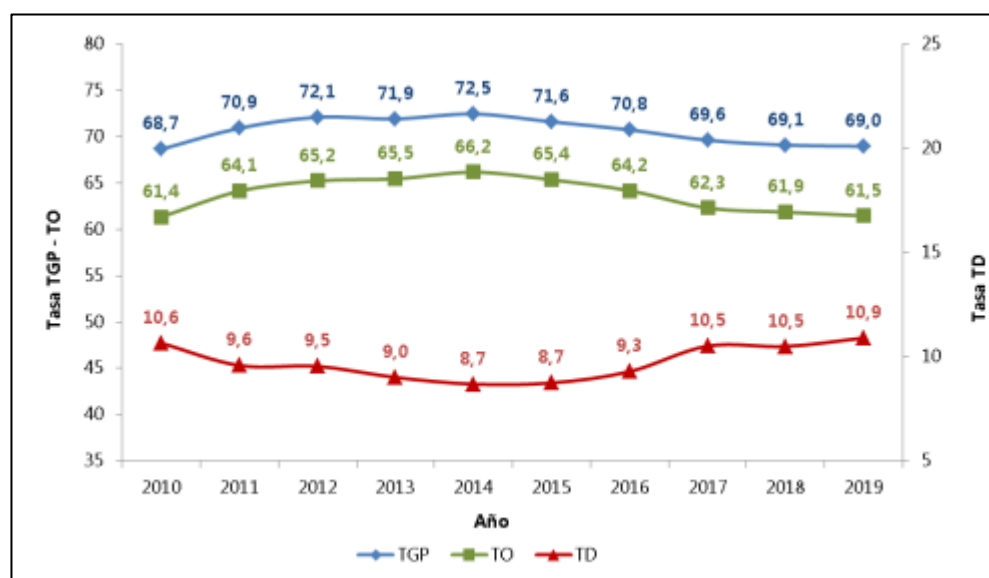
<sup>65</sup> EL ESPECTADOR. Subió el desempleo en 2019: la tasa se situó en 10,5%. En EL ESPECTADOR. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 31, enero, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.elespectador.com/economia/subio-el-desempleo-en-2019-la-tasa-se-situo-en-105-articulo-902396>

<sup>66</sup> EL ESPECTADOR. Desempleo en Bogotá disminuyó, pero sigue superando el promedio nacional. En: EL ESPECTADOR. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Bogotá, 31, julio, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/desempleo-en-bogota-disminuyo-pero-sigue-superando-el-promedio-nacional-articulo-873833>

contribuye que el sector de la construcción es el que más ha crecido en cuanto a la generación de empleo, pues ocupó a 90.269 en el periodo 2018 – 2019.

De acuerdo con los resultados obtenidos por la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH)<sup>67</sup>, en 2019 Bogotá registró una tasa global de participación de 69,0%, la tasa de ocupación se situó en 61,5% y la tasa de desempleo fue 10,9%.

**Gráfica 13.** Tasa global de participación, ocupación y desempleo – Bogotá



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto (PIB) Trimestral de Bogotá D.C. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/Bogota/Bol\\_PIB\\_Bta\\_IV\\_trim\\_19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/Bogota/Bol_PIB_Bta_IV_trim_19.pdf)

**1.2.3 Factores sociales.** Determinar el cambio demográfico, estilos de vida, gustos, opiniones y tendencias de la comunidad que reside en la ciudad de Bogotá D.C., brindan un panorama claro para entender las preferencias en cuanto a movilidad por los ciudadanos.

**1.2.3.1 Calidad de vida.** De acuerdo con la revista DINERO<sup>68</sup>, actualmente Bogotá ocupa el puesto 128 en la clasificación de los países con respecto a su calidad de vida. La encuesta es realizada por Mercer, en donde se evalúan 231 países y se revisan los avances políticos, sociales, económicos ambientales y socioculturales de cada nación.

<sup>67</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín técnico Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ml\\_depto/Boletin\\_dep\\_19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ml_depto/Boletin_dep_19.pdf)

<sup>68</sup> DINERO. Bogotá no mejoró en la calidad de vida. En: DINERO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. País, 13, marzo, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.dinero.com/pais/articulo/como-es-la-calidad-de-vida-en-la-ciudad-de-bogota-segun-ranking/268280>

Se puede apreciar, que, si bien la ciudad mantuvo su puesto en la encuesta, si no se toman las medidas adecuadas con respecto a las condiciones ambientales que se presentaron en los últimos meses el desarrollo a la calidad de vida se verá seriamente afectado.

**1.2.3.2 Crecimiento de la población.** Según el TIEMPO<sup>69</sup>, Bogotá terminó el 2018 con 7'200.000 habitantes, 900.000 habitantes menos de lo que se había proyectado en el censo de 2005, lo cual indica que Bogotá no está creciendo con la misma velocidad que se proyectaba, pues dentro de la sociedad los hogares más pequeños y unipersonales están cobrando cada vez más fuerza.

Desde el punto de vista poblacional, Bogotá va a crecer dependiendo del comportamiento de sus alrededores, lo que conduce a dejar de pensar en Bogotá individualmente y comenzar a pensar en el concepto Bogotá región.

**1.2.3.3 Seguridad.** De acuerdo con la Fundación de Paz y Reconciliación<sup>70</sup>, en Bogotá predominan tres rasgos en cuanto a la seguridad, por un lado, se encuentra el comportamiento positivo en cuanto al homicidio, en segundo lugar, más del 50% de la población se siente insegura y, por último, hay una presencia masiva de zonas de venta de droga.

El incremento de la percepción de inseguridad es consecuencia de los hurtos, pues estos, se debe a que no solo se presentan robos con mayor frecuencia, sino también a que el número de ladrones se ha incrementado.

**1.2.4 Factores tecnológicos.** Los factores tecnológicos son de gran importancia para el desarrollo de una sociedad y con su adecuado uso se asegura el crecimiento en mayor medida de la ciudad. Para ello se deben determinar los avances y estudios realizados en la ciudad con respecto a temas de tecnologías de información y comunicación, transporte, entre otros.

**1.2.4.1 Infraestructura tecnológica.** Continuamente se han venido desarrollando servicios completos de manejo remoto, realidad que demanda un talento humano altamente capacitado y una infraestructura tecnológica de alta calidad, pues la plataforma con ventajas fiscales está tomando fuerza no solo en los mercados internacionales, sino en los mercados nacionales también. Colombia tiene la tercera fuerza más grande de la región y la segunda población de habla hispana más grande. Bogotá cuenta con el 25% del total de esta fuerza laboral seguido por Antioquia 14%, Valle 10%, Atlántico 5%, Santander 5%.

---

<sup>69</sup> GÓMEZ, Yolanda. Cuántos somos en Bogotá, cuántos seremos y donde estaremos. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Bogotá, 08, junio, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/bogota/poblacion-de-bogota-segun-el-censo-el-dane-372940>

<sup>70</sup> FUNDACIÓN DE PAZ Y RECONCILIACIÓN. La seguridad en Bogotá, realidades y desafíos. En: FUNDACIÓN DE PAZ Y RECONCILIACIÓN. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Seguridad, 18, julio, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://pares.com.co/2019/07/18/la-seguridad-en-bogota-realidades-y-desafios/>

**1.2.4.2 Tecnologías de la información y comunicación (TIC).** Bogotá ha presentado un gran crecimiento en la infraestructura y el manejo de las TIC. Dentro del Plan Distrital de Desarrollo se plantea el uso y masificación de la tecnología, todo ello para conducir a la ciudad a una transformación Digital.

Según la Alta Consejería Distrital<sup>71</sup>, el Plan contempla una ruta digital para Bogotá, la cual incluye fortalecer las capacidades TIC para los ciudadanos, apalancar la industria, involucrar tecnologías 4.0 en procesos educativos y de emprendimiento.

**1.2.4.3 Telecomunicaciones.** El sector de las telecomunicaciones presenta gran dinamismo a nivel mundial y genera un fuerte impacto en la economía nacional. Si bien, actualmente en Colombia no todo el territorio cuenta con conexión a internet, se están desarrollando planes que permitan la conectividad en todo el territorio nacional, sin embargo, para que ello ocurra se requiere de una gran inversión.

**1.2.4.4 Transporte.** Bogotá es considerada como una megaciudad, sin embargo, se reconoce que como capital aún le falta mucho en cuanto al sistema de transporte público, tema de gran importancia para cualquier ciudad.

Bogotá cuenta con servicios como buses, busetas, colectivos y taxis que circulan por la periferia de la ciudad, a ello se le añade uno de los sistemas más importantes liderado por la empresa Transmilenio, la cual mueve alrededor de 15 millones de bogotanos entre semana, sin embargo, este sistema cuenta con un grave problema de “hacinamiento”, situación que genera preocupación, pues se puede evidenciar como este problema va creciendo de forma continua.

**1.2.4 Factores ambientales.** Se reconocen los factores a tener en cuenta por parte del sector, pues si se tienen en cuenta el desarrollo y el crecimiento del mismo no se verá afectado.

---

<sup>71</sup> ALTA CONSEJERIA DISTRITAL TIC. Un Plan Distrital de Desarrollo que innova en materia digital. En: ALTA CONSEJERIA DISTRITAL TIC. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Noticias, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <http://ticbogota.gov.co/noticias/plan-distrital-desarrollo-innova-materia-digital>

**Cuadro 5.** Normatividad ambiental en Bogotá

Resolución No. 160 de 1996	Por medio de esta resolución se origina la reglamentación respecto de los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles con motor a gasolina y Diésel. <sup>72</sup>
Resolución No. 1151 de 2002	El DAMA adopta el Certificado Único de Emisión de Gases Vehiculares para Bogotá, formato suministrado a los Centros de Diagnóstico, que cumplan con los procedimientos de evaluación de emisiones y que cuenten con los equipos previstos por la normatividad ambiental. <sup>73</sup>

**Fuente:** elaboración propia

**1.2.6 Factores legales.** Se tienen en cuenta la normatividad vigente para el desarrollo de las actividades de transporte dentro de la periferia de la ciudad.

**Cuadro 6.** Normatividad legal en Bogotá

Ley 1952 de 2019	Código mediante el cual el Estado regula el comportamiento de las personas, en donde se establecen deberes y obligaciones de quienes la sociedad, las faltas, las sanciones correspondientes y los procedimientos para aplicarlas, todo ello para lograr la eficiencia de los Servidores Públicos. <sup>74</sup>
Ley 1843 de 2017	Se regula la adecuada instalación de la señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico. <sup>75</sup>
Ley 1811 de 2016	Tiene como objetivo incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en el territorio nacional, pues se pretende mejorar la movilidad urbana y el impacto ambiental que genera el impacto ambiental producido por el tránsito automotor. <sup>76</sup>

<sup>72</sup> COLOMBIA, DEPARTAMENTO TÉCNICO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 160. (14, junio, 1996). Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por las fuentes móviles con motor a gasolina y diésel. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>73</sup> COLOMBIA, DEPARTAMENTO TÉCNICO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 1151. (12, septiembre, 2002). Por la cual se adopta el certificado único de emisión de gases vehiculares. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2002.

<sup>74</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1952. (28, enero, 2019). Por medio de la cual se expide el Código General Disciplinario, se derogan la Ley 734 de 2002 y algunas disposiciones de la Ley 1474 de 2011, relacionadas con el derecho disciplinario. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2019.

<sup>75</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1843. (14, julio, 2017). Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2017.

<sup>76</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1811. (21, octubre, 2016). Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.

**Cuadro 6.** (Continuación)

Ley 1801 de 2016	Se dispone el Código Nacional de Policía y Convivencia. <sup>77</sup>
Ley 1730 de 2014	Se establece que si después de un año el propietario o poseedor del vehículo, no lo ha retirado de los patios, no ha subsanado la causa que dio causa a la inmovilización, y no está a paz y salvo con el servicio del parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva deberá publicar por una sola vez en un periódico de amplia circulación nacional el listado de los vehículos inmovilizados, se tienen quince días hábiles, para que el propietario y/o poseedor se presente para subsanar la causa y pague el total de la deuda, para la entrega del vehículo. <sup>78</sup>
Ley 1696 de 2013	Se establecen sanciones penales y administrativas a la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas. <sup>79</sup>
Ley 1503 de 2011	Se definen los lineamientos generales en educación y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. <sup>80</sup>

**Fuente:** elaboración propia

### 1.3 ANÁLISIS DEL SECTOR

Se realizará un análisis al sector transporte, el cual se encuentra dentro del sector de servicios. Para desarrollar este análisis se realizará un estudio de su desarrollo a nivel nacional, teniendo en cuenta el estado actual del sector en el país.

Según lo establecido por el Banco de la República<sup>81</sup>, el sector terciario, hace referencia al ofrecimiento de servicios, en donde se distinguen todas las actividades intangibles en donde no se producen bienes tangibles. Dentro de este sector se destaca el comercio, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, la educación, entre otros.

De acuerdo con las cifras reportadas en el boletín técnico de la Encuesta Mensual de Servicios (EMS), publicado por el DANE, en enero de 2020 diecisiete de los

---

<sup>77</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1801. (26, julio, 2016). Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.

<sup>78</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1730. (29, julio, 2014). Por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2014.

<sup>79</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1696. (19, diciembre, 2013). Por la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2013.

<sup>80</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1503. (29, diciembre, 2011). Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2011.

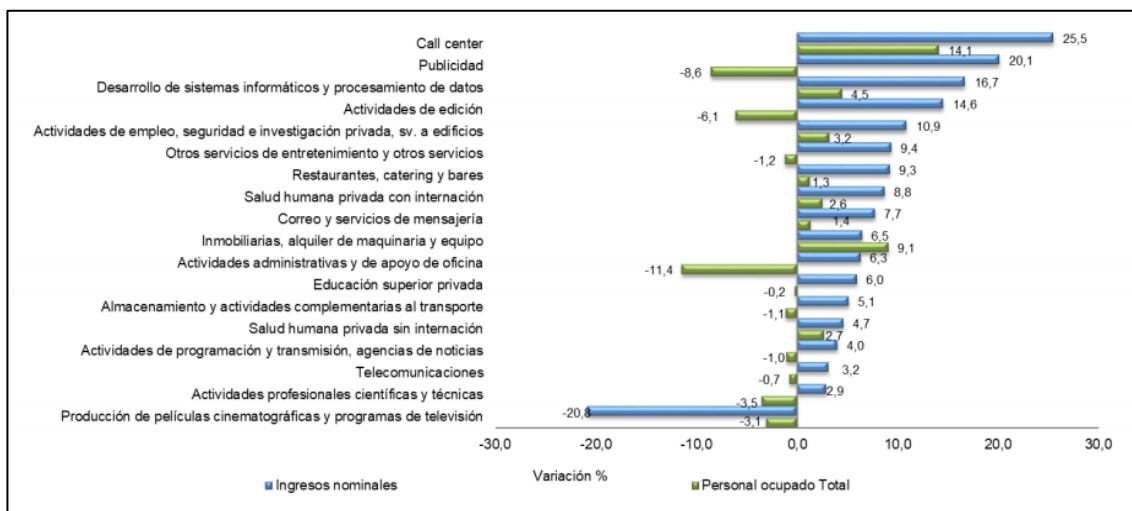
<sup>81</sup> BANCO DE LA REPÚBLICA. Sectores económicos. En: BANCO DE LA REPÚBLICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Enciclopedia, s.f. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: [https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores\\_econ%C3%B3micos](https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores_econ%C3%B3micos)

dieciocho subsectores de servicios presentaron variación positiva en los ingresos totales, en comparación con enero de 2019. Se evidencia que los servicios de los centros de llamadas (Centro De Atención Telefónica) registraron un crecimiento de 25,5% en los ingresos nominales. Por su parte, el personal ocupado total presentó un crecimiento de 14,1%, en comparación con enero de 2019.

Sin embargo, los servicios de publicidad registraron un crecimiento de 20,1% en los ingresos nominales y una disminución de 8,6% en el personal ocupado. Por otro lado, los servicios de desarrollo de sistemas informáticos y procesamiento de datos registraron un crecimiento de 16,7% en los ingresos nominales un crecimiento en el personal ocupado de 4,5%.

Ahora bien, se debe considerar que no todos los servicios presentaron una variación positiva, pues los servicios de producción de películas cinematográficas y programas de televisión registraron una disminución de 20,8% en los ingresos nominales y el personal ocupado total presentó una disminución de 3,1% en comparación con enero de 2019.

**Gráfica 14.** Variación anual de los ingresos nominales y del personal ocupado total, según subsector de servicios – Total nacional Enero 2020p



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Encuesta Mensual de Servicios (EMS) enero 2020. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol\\_ems\\_enero\\_20.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol_ems_enero_20.pdf)

## 1.4 ANÁLISIS DEL SUBSECTOR

Se procederá a realizar un análisis al subsector transporte, el cual es el campo de interés del presente trabajo, iniciando con una mirada nacional para luego estudiar la actualidad de este subsector en Bogotá D.C.

**1.4.1 Actividad transportadora.** Conjunto de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separados o conjuntamente, de un



lugar a otro, utilizando uno o varios modos de transporte, basados en los reglamentos del Gobierno Nacional.<sup>82</sup>

**1.4.2 Transporte público.** “Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica”<sup>83</sup>.

**1.4.3 Transporte privado.** “Es aquel que tiende a satisfacer las necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas”<sup>84</sup>.

**1.4.4 Dinámica del sector transporte de pasajeros.** Según el DANE<sup>85</sup>, el parque automotor para el transporte urbano de pasajeros ha presentado una disminución, durante el IV trimestre del 2019 contó con un promedio de 33.554 vehículos en servicio por mes.

---

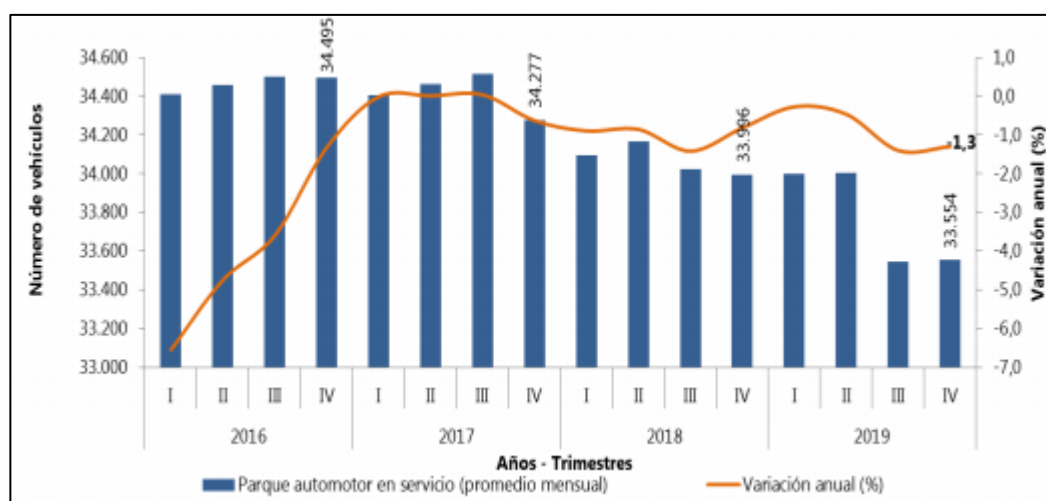
<sup>82</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>83</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105. (30, diciembre, 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, Se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993.

<sup>84</sup> COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

<sup>85</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV trimestres 2019. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol\\_ems\\_enero\\_20.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol_ems_enero_20.pdf)

**Gráfica 15.** Parque automotor en servicio (número de vehículos – variación anual)



**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV trimestres 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol\\_ems\\_enero\\_20.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol_ems_enero_20.pdf)

En el cuarto trimestre de 2019, en DANE<sup>86</sup> indica que los sistemas integrados de transporte masivos que presentaron mayor crecimiento en el parque automotor en servicio fueron Cartagena y Pereira con 37,1% y 13,9% respectivamente. Por otro lado, el total de pasajeros transportados presentó las mayores variaciones en el área metropolitana de Cartagena (16,1%) y Medellín (7,0%) con respecto al mismo trimestre del 2018.

Asimismo, en el transporte tradicional los microbuses y colectivos fueron el tipo de vehículo que registró la mayor disminución en el parque automotor en servicio (-2,8%) y en el número de pasajeros transportados (-4.5%), comparado con el mismo trimestre de 2018.<sup>87</sup>

**1.4.5 Transporte urbano en Bogotá D.C.** El SITM de Bogotá en el IV trimestre del 2019, conto con un parque automotor en servicio de 8.103 vehículos en promedio mensual, con una disminución de 5,3% con respecto al mismo trimestre de 2018. De igual forma, transportó 345.285 miles de pasajeros, correspondientes al 79,2% de los usuarios en el área metropolitana. El SITM zonal y complementario registró la mayor disminución en el número de pasajeros transportados.

<sup>86</sup> DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV trimestre 2019. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol\\_transp\\_IVtrim19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol_transp_IVtrim19.pdf)

<sup>87</sup> *Ibíd.*, párr. 2

**Tabla 12.** Parque automotor y pasajeros en el A.M. de Bogotá

Tipo de Vehículo	Promedio mensual de vehículos afiliados			Promedio mensual de vehículos en servicio			Total pasajeros transportados (miles)		
	2018	2019 <sup>a</sup>	Variación %	2018	2019 <sup>a</sup>	Variación %	2018	2019 <sup>a</sup>	Variación %
Área Metropolitana de Bogotá	15.534	14.831	-4,5	14.077	13.447	-4,5	454.146	435.942	-4,0
SITM Alimentador	837	810	-3,2	777	780	0,4	74.695	69.270	-7,3
SITM Padrón*	261	261	0,0	259	259	0,0			
SITM Troncal	1.793	1.893	5,6	1.685	1.766	4,8	172.439	172.783	0,2
SITM Cable	163	163	0,0	160	160	0,0	62 ***	2.147	-
SITM Zonal y complementario**	5.768	5.170	-10,4	5.672	5.138	-9,4	109.662	101.084	-7,8
Buses	1.964	1.941	-1,2	1.628	1.606	-1,3	34.348	32.063	-6,7
Busetas	1.177	1.113	-5,4	903	845	-6,4	17.621	16.295	-7,5
Microbuses-Colectivos	3.571	3.480	-2,5	2.993	2.894	-3,3	45.381	42.299	-6,8

**Fuente:** DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV trimestres 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/cnpv-2018-presentacion-3ra-entrega.pdf>

## 1.5 MATRÍZ ANÁLISIS DOFA

Esta herramienta estratégica de análisis en donde se evalúan factores externos e internos, todo con el objetivo de generar estrategias que permitan aprovechar las oportunidades y fortalezas y mitigar las amenazas y debilidades.

**Cuadro 7. Matriz DOFA**

	<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. El sector transporte cuenta con diferentes asociaciones lo que permite conseguir más objetivos y ofrecer servicios a los asociados.</li> <li>2. Alto grado de implicación y orientación al cliente.</li> <li>3. Conciencia empresarial de la importancia de la logística como factor diferenciador de competitividad.</li> <li>4. Impacto favorable en el turismo ofreciendo un servicio relacionado al movimiento de personas para cubrir la demanda.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Falta de información con respecto a las soluciones TIC existentes en el mercado.</li> <li>2. Falta de información funcional y al alcance en cuanto a las TIC con respecto a la logística y al transporte, pues las empresas no cuentan con dicha información.</li> <li>3. Oferta de soluciones poco adaptadas a las necesidades de las pymes.</li> <li>4. Poca disponibilidad de recursos financieros en especial para las pymes, pues para ellas se dificulta la implementación de las TIC a su organización.</li> </ol>
<b>Oportunidades</b>	<b>Estrategias FO</b>	<b>Estrategias DO</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mayor importancia de la logística (y del transporte) en el producto/servicio vendido.</li> <li>2. Incorporación de TIC.</li> <li>3. Incremento en la práctica de la logística inversa.</li> <li>4. Extensión de estrategias de calidad y medio ambiente que obligan a mejorar el transporte.</li> </ol>	<p><b>F2O2F3O1F4O3F1O4.</b> Por medio de la incorporación de herramientas TIC se puede dar un mayor enfoque al cliente, se puede optimizar la logística y tener mayor control sobre la logística inversa. Por medio de estas herramientas se pueden fortalecer las alianzas estratégicas e incluso se puede tener un mayor alcance en el mercado, pues se facilita el acceso de los turistas a los servicios que ellos prefieran. Asimismo, estas herramientas van a permitir ejercer un mayor control sobre temas ambientales y se asegurará que se preste un servicio de calidad.</p>	<p><b>D1O2D4D3D1O1D3O4.</b> Realizar campañas de publicidad para la incorporación de las TIC y con ello no solo ofrecer facilidades de pago o financiación con intermediarios, sino también brindar capacitaciones con respecto a la aplicabilidad de estas herramientas, en donde se asesoren a las empresas para el adecuado uso de estas herramientas, todo ello con el fin de ejecutar de una óptima manera el desarrollo de la logística de las organizaciones y que permitan cada vez más apropiar la logística inversa. Con base en estas herramientas se pueden formular estrategias que aseguren calidad en el servicio y que no perjudiquen al medio ambiente con la ejecución del mismo.</p>
<b>Amenazas</b>	<b>Estrategias FA</b>	<b>Estrategias DA</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regulaciones del medio ambiente.</li> <li>2. Cambio de normatividad y legislación.</li> <li>3. Falta de planeación en la implementación de TIC.</li> <li>4. Crecimiento de la competencia.</li> </ol>	<p>Generar planes actualización y capacitación en el sector en cuanto a la normatividad vigente, todo ello para no afectar el desarrollo del sector y asegurar que se brinda un servicio que cumpla las expectativas de los usuarios, ya sean nacionales o internacionales, generando cada vez más diferenciadores de competitividad. Por medio de la implementación de TIC en el sector, se pueden afianzar las relaciones con los asociados y así, permitir el correcto desempeño de la logística, asegurandola como diferenciador competitivo, todo ello con el propósito de mitigar el impacto por el crecimiento de la competencia.</p>	<p><b>D1D4D3A3D2A2A1A4.</b> Generar programas estatales que brinden orientación y ayuda a las empresas del sector, diseñando una línea especial para las PYMES, en donde se les capacite no solo en la implementación de las TIC, sino también en la forma de adaptarlas de acuerdo a las necesidades sin perjudicar a el desarrollo de la logística y en forma conjunta se les preparará con respecto a la normatividad vigente fomentando el adecuado desarrollo del sector y mitigando el impacto tanto en el ambiente como el del crecimiento de la competencia.</p>

Fuente: elaboración propia

## 2. ESTUDIO DE NORMATIVIDAD Y REGLAMENTACIÓN

Por medio de este estudio se recopilará información referente a la normatividad y reglamentación vigente con respecto a la prestación del servicio de transporte a pasajeros, en específico del servicio de transporte especial. Para ello, la documentación se obtendrá del Ministerio de Transporte o sus adscritos, la Superintendencia de Transporte, y las leyes o decretos que apliquen para regular y controlar el sector.

### 2.1 LEYES

A continuación, se presentan las leyes que serán analizadas posteriormente:

**Cuadro 8.** Leyes vigentes

<b>NORMA</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan las disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
Ley 1383 de 2010	Por la cual se reforma la Ley de 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.
Ley 1503 de 2011	Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones
Ley 1696 de 2013	Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.
Ley 1811 de 2016	Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito.
Ley 1843 de 2017	Por medio del cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones
Ley 1952 de 2019	Código mediante el cual el Estado regula el comportamiento de las personas, en donde se establecen deberes y obligaciones de quienes la sociedad, las faltas, las sanciones correspondientes y los procedimientos para aplicarlas, todo ello para lograr la eficiencia de los Servidores Públicos.
Ley 336 de 1996	Tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993 y con las leyes que modifiquen o sustituyan.
Ley 769 de 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

**Fuente:** elaboración propia

### 2.2 DECRETOS

A continuación, se presentan los decretos que serán analizados posteriormente:

**Cuadro 9.** Decretos vigentes

<b>NORMA</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
Decreto 078 de 2020	Restringe la circulación de vehículos automotores, incluidas las motocicletas particulares, de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor.
Decreto 1079 de 2015	Por medio del cual se expide el Decreto único Reglamentario del sector transporte.
Decreto 171 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.
Decreto 174 de 2001	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial.
Decreto 2851 de 2013	Por el cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
Decreto 3366 de 2003	Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos.
Decreto 348 de 2015	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte automotor especial y se adoptan otras disposiciones.
Decreto 515 de 2016	Por medio del cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas de todo el perímetro del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones.

**Fuente:** elaboración propia

## 2.3 RESOLUCIONES

A continuación, se presentan las resoluciones que serán analizadas posteriormente:

**Cuadro 10.** Resoluciones vigentes

<b>NORMA</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>
Resolución 1069 de 2015	Por la cual se reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 de 2015 y se dictan otras disposiciones
Resolución 1151 de 2002	Por la cual se adopta el certificado único de emisión de gases vehiculares
Resolución 160 de 1996	Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por las fuentes móviles con motor a gasolina y Diesel.

**Fuente:** elaboración propia

La integración del sector transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General marítima del Ministerio de Defensa Nacional, se encuentra estipulada en la Ley 105 de 1993.

Dentro de esta Ley se manifiesta que el transporte es un elemento básico no solo para la Unidad Nacional, sino también para el desarrollo de todo el territorio colombiano, llegando a permitir la expansión de los intercambios internacionales del país.

Para mejorar la comprensión del presente documento, resulta necesario entender una serie de conceptos que resultan necesarios para el desarrollo de la presente temática, como lo son la actividad transportadora, nivel de servicio, plan estratégico de seguridad vial, seguridad vial, transporte privado y transporte público.

La actividad transportadora es contemplada en la Ley 336 de 1996 como el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separadas o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Se entiende al nivel de servicio como las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, de capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás servicios que se presten dentro y fuera de los vehículos, según la definición brindada por el Decreto 171 de 2001.

Según el Decreto 2851 de 2013 el plan estratégico de seguridad vial es el instrumento de planificación que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia, encaminadas a alcanzar la Seguridad Vial como algo inherentes al ser humano y así evitar o reducir la accidentalidad vial de los integrantes de sus compañías, empresas u organizaciones y disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

Por otro lado, en el Decreto mencionado anteriormente, la seguridad vial hace referencia al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios en las vías.

De acuerdo con la Ley 1503 de 2011, se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Dando inicio con la educación vial, la cual consiste en acciones educativas las que tienen como objetivo favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actualizaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados.

En el Decreto 171 de 2001 se define al transporte privado como aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. Dentro de la Ley 336 de 1996 se establece que el servicio de transporte privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer las necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las

personas naturales y/o jurídicas. En tal caso, sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte legalmente habilitadas.

Adicionalmente, se ha de entender al transporte público como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, con libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujetos a una contraprestación económica, y la cual se rige por unos principios dentro de los que se destacan: *acceso al transporte* pues se debe garantizar que este será seguro, de calidad, de fácil acceso y cómodo. De igual forma, a los usuarios se les debe brindar información con respecto a su uso y se debe adecuar este servicio a las personas con discapacidad física, sensorial o psíquica. *El servicio público de transporte está bajo la regulación del Estado*, quien debe asegurar la prestación del mismo se de en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Se ha de tener en cuenta que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios, para el cual se permitirán, de acuerdo con la regulación o normatividad, el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

Por otro lado, se asegura que *la contribución de la ciudadanía con las autoridades es fundamental para el control y vigilancia de los servicios de transporte*. Sumado a esto, se ha de garantizar el otorgamiento de las rutas de cada modo de transporte, todo ello con el fin de satisfacer la oferta y la demanda, entendiéndose por ruta a los trayectos comprendidos entre un origen y un destino, con un recorrido determinado con horarios y frecuencias, según lo establecido en la Ley 105 de 1993.

Por otro lado, dentro de la Ley 336 de 1996 se establece que los operadores o empresas que deseen acceder a prestar el servicio de transporte deben ser constituidas como una unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

Es por ello que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar, esta habilitación es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte, para ello deben acreditar condiciones como su capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado. Esta habilitación para la prestación de este servicio es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

La autoridad competente para autorizar la habilitación de cada modo dispondrá de noventa (90) días a partir de la fecha de la solicitud de la habilitación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre esta.



La habilitación se concederá mediante la Resolución motivada en la que especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar (Decreto de 171 de 2001 – Por la cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por carretera; Decreto 172 de 2001 - Por el cual se reglamenta el Servicio de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi; Decreto 174 de 2001 – Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial).

La habilitación se otorgará con la misma denominación invocada por los interesados desde el inicio de la actuación administrativa y cualquier modificación o cambio de aquella solo podrá hacerse con permiso previo de la autoridad competente, razón por la cual deberá llevarse un registro de los nombres y distintivos de las empresas.

Conjuntamente, toda empresa de servicio de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo.

Adicional a lo expuesto anteriormente, para prestar el servicio de transporte público, se debe expedir un permiso o contrato de concesión y operación por parte de la autoridad competente, dentro de los cuales se incluye los servicios de transporte especiales.

El servicio público de transporte terrestre automotor especial, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el Decreto 174 de 2001.

La contratación del servicio público de transporte terrestre automotor especial se hará mediante un documento suscrito por la empresa de transporte habilitada y por la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio, el cual deberá contener las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el Decreto mencionado anteriormente.

En cuanto a la regulación del transporte y el tránsito, en la Ley 336 de 1996 se dispone que las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento del servicio público. Con el fin de generar un mayor control, en la Ley 769 de 2002 se dispone que todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deban someterse a las normas que sobre tránsito terrestre se determinen en el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las

condiciones mecánicas y técnicas que brinden seguridad, higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales.

Conjuntamente, los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico – mecánicas establecidas para su funcionamiento (la cual según la Ley 1383 de 2010, todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes), lo cual se asumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, ante lo cual las autoridades competentes pueden ordenar su revisión periódica o para determinados casos. Para lo cual los vehículos de servicio público, deben someterse anualmente a revisión técnico mecánica. Esta revisión estará sometida a garantizar el buen funcionamiento del vehículo en su labor de trabajo, en especial en el caso de vehículos de uso dedicado a la prestación de servicio público y especial.

Sumado a esto, dentro de la Ley 105 de 1993 se manifiesta que la vida máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años, siendo el Ministerio de Transporte el encargado de exigir la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

De acuerdo con lo anterior, el Ministerio de Transporte será el encargado de definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que se realice la transformación.

A su vez, en la Ley 336 de 1996 se expone que, en la regulación del transporte público, las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico.

Asimismo, las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. A su vez, las empresas deberán realizar exámenes que certifiquen las capacidades de los conductores para realizar una tarea, esta certificación la debe emitir un organismo acreditado. La violación de estas disposiciones acarreará sanciones ya establecidas.

Adicional a lo mencionado anteriormente, los vehículos de servicio público, oficial, escolar y turístico, de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible

que señale un número telefónico donde pueda informarse la manera cómo se conduce o se usa el vehículo correspondiente. Además, los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de placa según las normas que emita el Ministerio de Transporte, el cual contará con un plazo no mayor de 120 días a partir de la sanción de la Ley 769 de 2002 para su reglamentación.

Sumado a esto, en el Decreto 174 de 2001 se dispone que los vehículos que ingresen al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán llevar los colores verdes pantone 376c y blanco pantone 11-0601, distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería. Adicionalmente, en sus costados laterales, con caracteres destacados, deberán llevar la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual están vinculados y el número interno asignado por la empresa (el Ministerio de Transporte expedirá la reglamentación para tal efecto).

Por otro lado, en la Ley 105 de 1993 se expone que el control del tránsito le corresponde a la Policía de Tránsito quien debe velar por el cumplimiento normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas, asimismo, pueden imponer sanciones para quienes infrinjan las normas. Se ha de tener en cuenta dentro del control del tránsito el Decreto 515 de 2016, en donde se manifiesta que dentro del perímetro urbano de Bogotá existe una restricción de circulación de vehículos, con unos días y horarios específicos establecidos por la Alcaldía de Bogotá. Sin embargo, la inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o haga sus veces, como se plantea en el Decreto 174 de 2001.

La Superintendencia de Puertos y Transporte, tiene como objetivo ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa.

Asimismo, las autoridades deben hacer cumplir lo dispuesto por la Resolución 160 de 1996, en donde se prohíbe la descarga al aire de Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarburos (HC), y partículas, por parte de cualquier persona que posea u opere una fuente móvil de contaminación del aire, en cantidades o concentraciones superiores a las previstas por las normas de emisión señaladas en esta resolución.

Para ello, por medio de la Resolución 1151 de 2002 se adoptó el Certificado Único de Emisión de Gases Vehiculares del Distrito Capital, el cual deberá ser utilizado en forma obligatoria por los Centros de Diagnóstico Reconocidos, cuyo formato se anexa a esta Resolución.

En cuanto a la prevención y seguridad, en la Ley 769 de 2002 se estipula, que ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo como mínimo:

- Un gato con capacidad de elevar el vehículo.

- Una cruceta.
- Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y sus respectivos soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
- Un botiquín de primeros auxilios.
- Un extintor.
- Dos tacos para bloquear el vehículo.
- Caja de herramienta básica que como mínimo contenga alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
- Llanta de repuesto.
- Linterna.

Haciendo referencia particularmente a el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cada empresa habilitada en este modo podrá hacer uso de medios tecnológicos y de firmas digitales que comprueben la celebración del contrato de forma directa con la empresa habilitada y que permitan al almacenamiento de información y la expedición del extracto de contrato, así como también la prestación del servicio. Durante la prestación de este, el conductor del vehículo deberá portar el extracto del contrato, el cual deberá expedirse se acuerdo con lo dispuesto por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que para el efecto expida, a través de un sistema de información que permita y garantice el control en línea y en tiempo real.

El Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC), es el documento de transporte que deben portar los conductores de vehículos que estén prestando servicios de transporte de pasajeros en la modalidad de especial. Una vez el Ministerio de Transporte implemente la plataforma tecnológica para la expedición en línea y en tiempo real del FUEC, las empresas deberán registrar en el aplicativo como mínimo el objeto del contrato, partes contratantes, cantidad de unidades por contratar por clase de vehículo, fecha de inicio y fecha de terminación, relación de los vehículos que prestan en servicio y el origen y destino del servicio.

A su vez, otro documento requisito que autoriza la operación de transporte que se realiza a través de un vehículo automotor es la tarjeta de operación, esta se convierte en el permiso para operar en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, bajo la responsabilidad de una empresa debidamente habilitada, de acuerdo con los servicios contratados, la cual tiene una duración de dos (2) años.

Para obtener la habilitación para la prestación del Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial, las empresas deberán demostrar y mantener los

siguientes requisitos que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el Decreto 174 de 2001:

- Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.
- Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
- Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas, señalando su dirección y adjuntando el certificado del registro mercantil de los establecimientos de comercio donde desarrollará la actividad.
- Organigrama de la estructura organizacional de la empresa, la cual deberá contar con una plata de personal de nómina que tenga como mínimo:
  - Estructura administrativa, financiera y contable, integrada por el personal idóneo para cumplir como mínimo las siguientes funciones:
    - Adoptar y controlar el programa de reposición del parque automotor, con que contará la empresa, que contenga la proyección financiera, administrativa y operativa.
    - Implementar un proceso de selección de conductores y personal administrativo.
    - Mantener la vinculación en nómina de la totalidad de los conductores necesarios.
    - Para la prestación del servicio, mediante contratos de trabajo y efectuar y controlar el pago de las cotizaciones al sistema de seguridad social y parafiscales, de acuerdo con las normas legales vigentes.
    - Registrar ante la Superintendencia de Puertos y Transporte los conductores activos y reportar los cambios en tiempo real.
    - Diseñar y cumplir con los programas de salud ocupacional y de capacitación.
  - Estructura operacional, integrada por el personal idóneo para desarrollar la planeación, operación y control de los servicios de transporte. Entre otras funciones tendrá a cargo:
    - Administrar, mantener en perfecto estado y controlar la operación de los vehículos propios o de terceros y de los que presten el servicio en virtud de convenios de colaboración empresarial suscritos con empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.
    - Garantizar la comunicación bidireccional de cada vehículo con la empresa.

- Planificar el servicio de transporte.
- Administrar y mantener un programa que fije indicadores de calidad y las estadísticas de la operación de la empresa. Es responsabilidad de la empresa disponer de la siguiente estadística de operación:
  - De la prestación de los servicios.
  - Vehículos utilizados por servicio.
  - Conductor por servicio prestado.
  - Kilómetros recorridos.
  - Tiempo del recorrido.
  - Porcentaje del parque automotor de terceros y de propiedad de la misma.
- Garantizar el mantenimiento preventivo y correctivo de cada uno de los vehículos vinculados y con los que se preste el servicio, y que porten los documentos exigidos para la movilización de los vehículos.
- Estructura de seguridad vial, integrada por personal idóneo para desarrollar como mínimo las siguientes funciones:
  - Gestionar el cumplimiento de las obligaciones y estrategias contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con las instrucciones que imparta el Gobierno Nacional.
  - Planear, desarrollar y ejecutar medidas conducentes a reducir los índices de accidentalidad.
  - Vigilar y garantizar el cumplimiento de la realización de la revisión técnico-mecánica.
  - Mantener un programa de control y análisis de las estadísticas e indicadores del número y causas de los accidentes de tránsito, que deberá reportar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con los protocolos que para tal fin se establezcan.
  - Exigir el porte de la calcomanía “Cómo Conduzco” según lo ordenado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, cumpliendo con los requisitos técnicos señalados por ésta, en perfecto estado y siempre visibles. Igualmente establece los mecanismos internos de control para el funcionamiento de la línea de atención.
- Estructura de Tecnología e Informática. Integrada por personal idóneo para desarrollar como mínimo las siguientes funciones:

- Estructurar el procedimiento para la atención a los usuarios, incluyendo las ayudas tecnológicas y el personal que se destinará para tal fin.
- Monitorear y medir la accidentalidad.
- Monitorear la prestación del servicio de transporte especial a través del Sistema de Posicionamiento Global GPS. La empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial garantizará, a través del proveedor del sistema de monitoreo, el acceso tecnológico para supervisar la prestación del servicio, a la Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, de acuerdo con los protocolos que para tal efecto se establezcan.
- Monitorear la plataforma tecnológica y el centro de control con los que debe interactuar el vehículo y la empresa para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.
- Implementar cámaras de video dentro de los vehículos destinados al servicio escolar, con acceso a los padres de familia y a la persona que el colegio designe.
- Facilitar la suscripción de los contratos a través de medios tecnológicos.
- La empresa deberá demostrar que dispone de una adecuada infraestructura física, definiendo las áreas destinadas al desarrollo de las funciones financiera, administrativa, operativa, de seguridad vial y de tecnología, según la estructura empresarial establecida en el numeral anterior.
- La empresa deberá demostrar que tiene debidamente documentos los procesos de selección, contratación y capacitación de los conductores de los equipos propios, de socios y de terceros, de formalización laboral y para la elaboración de los contratos de vinculación por administración de flota de vehículos, los cuales deberán contener expresamente contraprestación económica por el tiempo del uso.
- Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
- Programa de reposición del parque automotor, soportado en una proyección financiera, administrativa y operativa.
- Programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, indicando si se efectúa en centros especializados propios o por contrato, adjuntando el formato de la Ficha de la Revisión y Mantenimiento de los vehículos, de acuerdo con la reglamentación del Ministerio de Transporte.
- Presentación del sistema de comunicación bidireccional entre la empresa y todos los conductores de los vehículos y las soluciones tecnológicas destinadas a la gestión y control de la flota, así como todos aquellos componentes que permitan la eficiente y oportuna comunicación entre las

partes, la cual deberá incluir la demostración del uso de herramientas tecnológicas y de un centro de control.

- Relación y descripción de los indicadores y estadísticas de la operación que implementará la empresa, entre otros:
  - De calidad de prestación de los servicios.
  - Vehículos utilizados por servicio.
  - Conductor por servicio prestado.
  - Kilómetros recorridos.
  - Tiempo de recorrido.
  - Porcentaje del parque automotor propio y de terceros.
  - De seguridad vial.
- Prestación de estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.
- Demostración que cuentan con un patrimonio líquido mínimo de quinientos (500) smmlv. El patrimonio de las empresas que tengan actividad comercial a la fecha de la solicitud de la habilitación se verificará con los estados financieros de la última vigencia fiscal. En los estados financieros se debe evidenciar los aprovisionamientos financieros, destinados a los fondos de responsabilidad creados con el objeto de cubrir los gastos e indemnizaciones ocasionados por accidentes de tránsito.
- Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, su por ley se encuentra obligada a presentarla.
- Presentar Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO 9001, NTC OHSAS, expedido por un organismo de certificación debidamente acreditado de conformidad con las disposiciones nacionales vigentes, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Decreto 174 de 2001. Cuando la empresa solicite habilitación en la modalidad por primera vez, el solicitante de la habilitación podrá presentar un contrato y cronograma de implementación del Sistema de Gestión de Calidad, cronograma que no podrá exceder de los treinta y seis (36) meses contados a partir de la habilitación, plazo durante el cual la empresa deberá obtener y presentar el Certificado de Gestión.
- Programa de control de infracciones a conductores sobre las normas de tránsito y transporte.



- Comprobante de pago de los derechos correspondientes, debidamente registrados por la entidad recaudadora, los cuales no serán reembolsables por ninguna causa.

De acuerdo con el Decreto 1079 de 2015, se prohíbe la habilitación de las empresas de transporte que tengan vinculados vehículos particulares. Las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales competentes no podrán habilitar bajo ninguna circunstancia empresas de transporte con vehículos particulares.

La prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se realizará previa suscripción de un contrato entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio. El contrato deberá contener, como mínimo, las condiciones, obligaciones y deberes pactados por las partes, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte.

Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ser reportados a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte, con la información y en los términos que este determine.

A su vez, durante la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar el extracto del contrato, el cual deberá expedirse conforme a la regulación que expida el Ministerio de Transporte, quien reglamentará la expedición del extracto del contrato, de manera que este pueda ser consultado y verificado a través de un sistema de información que permita y garantice el control en línea y en tiempo real. La inexistencia o alteración del extracto del contrato, da lugar a la inmovilización del vehículo, de conformidad con el dispuesto en el literal c del artículo 49 de la Ley 336 de 1996. Se ha de tener en cuenta que los errores mecanográficos que no presenten enmendaduras ni tachones no constituyen inexistencia o alteración del documento.

Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben tomar por cuenta propia para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora así:

- Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:
  - Muerte.
  - Incapacidad permanente.
  - Incapacidad temporal.

- Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) smmlv por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

- Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:
  - Muerte o lesiones a una persona.
  - Daños a bienes de terceros.
  - Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) smmlv por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

Por otro lado, en cuanto a las sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor contempladas en el Decreto 3366 de 2003, se dice que estas serán aplicadas por las autoridades competentes a las empresas de servicio de transporte público de transporte terrestre automotor, a los remitentes de carga, a los establecimientos educativos con equipos propios que violen o faciliten la violación de las normas de transporte y los propietarios de los vehículos de servicio público y de servicio particular que prestan el servicio público especial, de acuerdo con lo previsto en el artículo 54 del Decreto 174 de 2001.

Serán sancionadas las empresas de transporte público colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, municipal o distrital, con multa de once (11) a quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes, que incurran en las siguientes infracciones:

- Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio, por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces.
- No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

Las empresas que incurran en las siguientes infracciones serán sancionadas con una amonestación escrita:

- No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.
- No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.

Por otro lado, serán sancionadas con multa de uno (1) a cinco (5) smmlv las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en

infracciones como permitir la operación de vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la misma o los señalados por las disposiciones legales vigentes según la modalidad de servicio.

En cuanto a las sanciones, por medio de la Ley 1952 de 2019 se establece un código mediante el cual el Estado regula el comportamiento de las personas, en donde se establecen deberes y obligaciones de la sociedad, las faltas, sanciones correspondientes y los procedimientos para aplicarlas con el fin de lograr la eficiencia de los Servidores Públicos. En este código se emplea la figura de la sanción disciplinaria, la cual tiene finalidad preventiva y correctiva, para garantizar la efectividad de los principios y fines previstos en la constitución, la Ley y los tratados internacionales, que se deben observar en el ejercicio de la función pública.

Por medio de la Ley 1696 de 2013, se comienzan a dictar disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicoactivas, en donde se dispone que si se encuentra a un conductor (en especial de transporte público) conduciendo en alguno de los dos estados mencionados anteriormente, la multa y el periodo de suspensión de la licencia se duplicarán.

Otra alternativa para ejercer control y poder identificar a los infractores, se hace uso de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, los cuales regulan su instalación por medio de la Ley 1843 de 2017 y estará a cargo del Ministerio de Transporte. Estos sistemas permitirán identificar con precisión los vehículos o conductores que cometan presuntas infracciones de tránsito que se encuentran en operación.

La homologación de los vehículos según el artículo 137 del Decreto 2150 de 1995, estará a cargo del Ministerio de Transporte quien solo hará la homologación para los vehículos importados, ensamblados o producidos en el país, que estén destinados al servicio público de transporte de pasajeros, de carga y/o mixto, igualmente para los destinados al servicio particular o privado de carga.

Sin embargo, a raíz de las alertas que se han producido a causa de la contaminación que ha sido un tema de gran preocupación para los mandatarios del país. Es por ello por lo que se expide el Ley 1811 de 2016, en donde se otorgan incentivos para promover el uso de bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. Por medio de esta Ley incentivan el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo territorio nacional, todo ello para generar un incremento en el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

## **2.4 MATRIZ FACTOR DE EVALUACIÓN EXTERNA**

La matriz se realiza teniendo en cuenta las oportunidades y amenazas que se presentan en el entorno, a cada una de ellas se les asigna un PESO de acuerdo con la relevancia todo ello teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente,

teniendo en cuenta que al final la suma de los pesos definidos para las oportunidades y amenazas debe ser igual a 100%. Una vez se definido el peso de cada elemento, se procede a calificarlo, teniendo en cuenta los criterios de importancia para el sector, en donde se califica 4 si el impacto es fuerte; 3 si el impacto es superior a la media; 2 si el impacto es medio y 1 si el impacto es bajo.

En resumen, se tiene la columna PESO que se estima en el sector de la oportunidad o amenaza que se está evaluando, y una columna CALIFICACIÓN que sintoniza la pertinencia del sector frente a la caracterización del impacto de la oportunidad o la amenaza.

Se presenta una tercera columna correspondiente a la PONDERACIÓN, que es el resultado de la multiplicación entre el peso y a calificación. Finalmente, si la suma de los valores de esta columna es inferior a 2.5 significa que el sector no esta capitalizando las oportunidades ni se prepara para las amenazas, sin embargo, si el puntaje es superior, indica que existe una respuesta oportuna para aprovechar las oportunidades y contener las amenazas.

**Tabla 13.** Matriz EFE

Oportunidades	Peso	Calificación	Ponderado
El Gobierno decretó que los vehículos que presten el servicio de transporte especial deben estar afiliados a una empresa debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte.	5%	4	0,2
El crecimiento de las empresas habilitadas que prestan el servicio de transporte especial, pasando de 1.229 en 2014 a 1.719 en 2018. <sup>88</sup>	8%	3	0,24
Establecimiento de condiciones para la creación de las empresas, la afiliación de los vehículos, la prestación del servicio de transporte y los mecanismos de control para que todo se cumpla.	6%	4	0,24
Establecimiento de características definidas por la norma para los vehículos, relacionadas con distintivos como placas, color, entre otros.	5%	2	0,1
La normativa del Gobierno deja claro que para la prestación del servicio debe existir un contrato entre la empresa de transporte y la organización que represente al grupo de usuarios.	4%	2	0,08
Al suscribir el contrato de un servicio de transporte especial, se deben tener en cuenta los requerimientos que deben cumplir la empresa y el vehículo.	4%	2	0,08
Los vehículos utilizados en el servicio de transporte especial deben ser amparados bajo las pólizas de responsabilidad civil contractual y la extracontractual.	5%	3	0,15

<sup>88</sup> BARAYA, Andrés. Transporte especial bajo la lupa de la Supertransporte. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Actualidad, 24, agosto, 2018. [Consulta: 01 junio 2020]. Disponible en: <https://www.motor.com.co/actualidad/industria/transporte-especial-lupa-supertransporte/31027>

**Tabla 13.** (Continuación)

Validación de la legalidad y habilitación de la empresa por medio de una consulta en línea en la página del Ministerio de Transporte.	5%	2	0,1
El propietario del vehículo podrá cambiar su automotor de empresa por falta de trabajo.	3%	1	0,03
Entidades definidas para el control y supervisión del sector transporte.	5%	2	0,1
<b>SUBTOTAL DE OPORTUNIDADES</b>	<b>50%</b>		<b>1,32</b>
<b>Amenazas</b>	<b>Peso</b>	<b>Calificación</b>	<b>Ponderado</b>
El sector transporte presenta una creciente debilidad técnica, una dispersión de los sistemas de información y un exceso de trámites que han abierto las puertas a la corrupción.	8%	4	0,32
Los requisitos dispuestos para obtener y mantener la habilitación en el servicio especial pueden entorpecer el funcionamiento de las empresas en el mercado dado su nivel de detalle y alcance.	6%	3	0,18
Compromiso de la empresa de transporte de realizar los registros de los conductores y reportar en tiempo real los cambios que se presenten.	3%	2	0,06
Ningún vehículo particular puede ser utilizado para la prestación del servicio público de transporte.	5%	4	0,2
Fuerte impacto de los siniestros viales.	3%	3	0,09
Se supone una sobreoferta de servicio.	5%	4	0,2
Cerca del 23% de los conductores de transporte especial en el país no tienen trabajo. <sup>89</sup>	8%	4	0,32
Falta de control en la asignación de cupos, posibilidad de retirar a las empresas los cupos que no utilizan.	4%	3	0,12
Compromiso para el uso de energía limpia, o de nuevas alternativas de movilidad distintas al Diésel.	3%	2	0,06
En Colombia el sector transporte presenta altos niveles de informalidad, ilegalidad y evasión.	5%	3	0,15
<b>SUBTOTAL DE AMENAZAS</b>	<b>50%</b>		<b>1,7</b>
<b>TOTAL, DE CALIFICACIÓN PONDERADA</b>	<b>100%</b>		<b>3,02</b>

**Fuente:** elaboración propia

De acuerdo con el valor obtenido en la matriz, se puede apreciar que, si bien se obtiene un valor superior en cuanto a las amenazas, pues de acuerdo con la información planteada anteriormente, se aprecia que el sector presenta grandes dificultades, sin embargo, se puede decir que el sector ha sabido aprovechar las oportunidades existentes y es por ello que se aprecia su crecimiento y desarrollo a lo largo de los años.

<sup>89</sup> BARAYA, Andrés. Transporte especial bajo la lupa de la Supertransporte. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Actualidad, 24, agosto, 2018. [Consulta: 01 junio 2020]. Disponible en: <https://www.motor.com.co/actualidad/industria/transporte-especial-lupa-supertransporte/31027>

### 3. ANÁLISIS DE IMPACTO

Para iniciar este capítulo, se ha de comenzar entendiendo el término de “economía colaborativa”, el cual últimamente ha cobrado demasiada fuerza, pero no precisamente porque haya surgido en los últimos años., pues según PORTAFOLIO<sup>90</sup>, desde 1978 el concepto de “consumo colaborativo” ha existido, sin embargo, en los últimos años debido al proceso evolutivo por parte de la tecnología y de los medios digitales ha cobrado más fuerza.

La economía colaborativa es un sistema económico basado en compartir bienes o servicios subutilizados, ya sea de forma gratuita o por un precio, directamente por los individuos de una comunidad. Con esto, se da un cambio bastante significativo en las cadenas de suministro y la producción de bienes y servicios para la satisfacción de necesidades.

Con la aparición de estas economías se han generado nuevas relaciones que se extienden y afectan los sistemas regulatorios tradicionales. Es por ello, que para la reglamentación adecuada para estos fenómenos es necesario entender los factores económicos y sociales actuales que los incentivan<sup>91</sup>:

- **Aprovechamiento de recursos subutilizados.** Un claro ejemplo de esto son los vehículos, pues si bien antes eran utilizados para recorridos específicos, como por ejemplo el trayecto de la casa al trabajo y viceversa, se ha ido transformando hasta convertirse en una alternativa de movilidad costo-eficiente, e incluso para algunos, se ha llegado a transformarse en una solución a los problemas de congestión que se presentan actualmente en las ciudades.

Un caso similar se presenta con las viviendas, pues una habitación o un apartamento completo, pueden ser puestos a disposición no solo turistas sino a personas de paso, que lo necesiten sin necesidad de recurrir a contratos engorrosos.

- **Generación de un impacto social y ambiental.** Para considerar a una economía como colaborativa, se debe generar un impacto tanto social como ambiental en el entorno. Se puede evidenciar esto más claramente en el sector transporte, en donde el crecimiento del parque automotor en las ciudades ha afectado significativamente la calidad de vida de sus habitantes.

En este sentido, los servicios de transporte intermediados por plataformas pueden convertirse en una alternativa a los problemas de tráfico vehicular y contaminación medioambiental, adicionalmente de ser una fuente de ingresos adicional para quienes se encuentran registrados en las plataformas.

- **Participación de las comunidades.** En las economías colaborativas se necesita de la participación de la ciudadanía para su correcto funcionamiento. Es por ello que se demanda la existencia, por un lado, las reglas que definan el comportamiento que las partes deben tener, y por el otro, una serie de medidas que faciliten su participación. Para ello se requiere conocer ¿cómo fue su experiencia? O si ¿existe alguna irregularidad que deba reportar?, son aspectos sobre los cuales los participantes

---

<sup>90</sup> PARDO, Nicolás. 5 principios para entender realmente la economía colaborativa. En: PORTAFOLIO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 29, mayo, 2019. [Consulta: 14 junio 2020]. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/nicolas-pardo-5-principios-para-entender-realmente-la-colaborativa-530069>

<sup>91</sup> Ibíd. párr. 3

deben reflexionar y a su vez, dar cuenta de lo sucedido, todo ello para asegurar que el modelo sea no solo eficiente, sino confiable también.

- **La democratización de la tecnología.** Debe ser fundamental para el Gobierno Nacional fortalecer la infraestructura tecnológica, todo ello para asegurar no solo los principios de inclusión sino también el acceso a las personas a las tecnologías.
- **La autonomía laboral y económica de las partes.** Este es uno de los puntos más complejos y controversiales, pues muchas veces se supone que se debe generar una relación laboral entre quienes generan ganancias por medio de las plataformas y las empresas que las gestionan, sin embargo, uno de los fundamentos de esta economía, se trata de las relaciones independientes en las que existe libertad y autonomía para definir cómo administrar sus actividades, tiempos y recursos, entre otros elementos diferenciadores. Visto de esta forma, la tecnología es un intermediario que facilita el intercambio de bienes y/o servicios entre las partes.

Es claro que la evolución de las economías colaborativas ha traído consigo diversos retos, especialmente para quienes formulan las políticas públicas. Por lo tanto, es necesario que se formule un esquema regulatorio en donde se comprendan a todos los actores y los diversos modelos normativos, los cuales deben ser compatibles con la evolución tecnológica y los nuevos modelos de innovación.

### **3.1 DISTINCIÓN DE LAS COMPLICACIONES PARA LA LEGALIZACIÓN DE LAS APLICACIONES**

En el año 2011 entró a Colombia la plataforma Uber y en el 2013 llegó Cabify, plataformas que ofrecen un servicio similar al de los taxis, pero con una diferencia, los clientes solicitan el servicio por medio de su smartphone. Sin embargo, desde que este modelo de negocio inició sus operaciones en Colombia, se han presentado diversas tensiones, entre ellas la postura que se ha establecido en el Ministerio de Transporte, pues inicialmente pretendió mediar con la compañía UBER bajo sus condiciones, sin embargo, no se consiguió ningún acuerdo, por lo cual se decretó que dichos vehículos no están habilitados para funcionar y se puede proceder a inmovilizar a los carros que estén prestando el servicio con esta app.

El gremio de los taxistas es con el cual plataformas como Uber y Cabify han presentado serios problemas, pues los taxistas han intentado sacarlas del camino empleando medidas violentas, situación que genera mayor tensión entre las partes.

Por otro lado, la ciudadanía ha acogido de manera positiva la entrada de estas plataformas, pues en múltiples ocasiones se han presentado inconvenientes con el servicio de taxi, ya que se manifestaba que los taxis no llevaban a las personas a los destinos que solicitaban, alteraban los taxímetros generando cobros extra en las carreras, hacían “paseos millonarios”, entre otros inconvenientes que generaron graves disgustos en la ciudadanía y a pesar de que estas plataformas no son legales, han presentado gran acogida por parte de los usuarios y muchos de ellos prefieren tomar el servicio de Uber así este sea más costoso que el servicio de taxi.

En octubre de 2013 Uber tomó mucha fuerza en Colombia, pues contaba con un centenar de conductores afiliados, de acuerdo con Patrick Morselli<sup>92</sup> (responsable de la expansión de Uber en Latinoamérica), inicialmente los pagos no podían hacerse en efectivo, situación que cambió en el 2016 en donde estos comenzaron a ser permitidos.

De acuerdo a lo manifestado por Morselli en la entrevista con EL TIEMPO<sup>93</sup>, declaró que Uber no es una empresa de transporte público, sino que es una empresa desarrolladora de software. En donde los conductores se inscriben en el sistema y pagan un porcentaje por cada una de las carreras que se completan.

En una parte lo que manifiesta Morselli es cierto, pues los carros que trabajan para Uber no son propios, los vehículos son de los conductores o son trabajados por empleados de los propietarios de los automóviles, sin embargo, si se presta un servicio de transporte por medio de la plataforma. Inicialmente este servicio era prestado por vehículos blancos, situación que ha ido cambiando, pues ahora emplean vehículos particulares, lo cual no es permitido por el Gobierno Nacional.

De acuerdo con la misma fuente mencionada anteriormente, los empleados debían pasar por filtros minuciosos para poder trabajar con la compañía, dentro de los cuales se incluían los papeles del carro y los del conductor, pues la compañía promueve la seguridad en las ciudades en las que operan.

Posteriormente se han podido apreciar las diferentes redadas que los taxistas han hecho contra los vehículos que prestan los servicios de transporte con las diferentes plataformas existentes hoy en el país, pues este gremio aqueja que estas plataformas violan las normativas legales para su funcionamiento, no obstante en un artículo publicado por la revista SEMANA<sup>94</sup>, el gremio de los taxistas cuentan con una mala reputación, si bien no se debe generalizar, una pequeña parte de ellos cometen delitos como el paseo millonario, otros alteran los taxímetros para cobrar de más y algunos vehículos no cuentan con las mínimas condiciones técnicas y de comodidad. Incluso, en la capital del país se convirtió en costumbre para muchos taxistas no prestar el servicio si el destino del usuario no se ajustaba con sus necesidades.

En el año 2014 se manifestó por parte de la ministra Abello<sup>95</sup> que solo las empresas de transporte habilitadas por el Ministerio de Transporte pueden usar plataformas tecnológicas de transporte. En donde se hizo énfasis también en que si una plataforma como Uber pretendía ofrecer un servicio de transporte debía estar habilitada o permitir que la plataforma sea usada por empresas que

---

<sup>92</sup> EL TIEMPO. Conozca Uber, la aplicación móvil para solicitar taxis VIP. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Archivo, 30, octubre, 2013. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13151160>

<sup>93</sup> *Ibíd.* párr. 4

<sup>94</sup> SEMANA. ¿Qué pasará con Uber en Colombia? En: SEMANA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Movilidad, 29, noviembre, 2014. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.semana.com/nacion/articulo/uber-que-pasara-en-colombia/410592-3>

<sup>95</sup> *Ibíd.* párr. 3



si lo estén. Dentro de esta exigencia se refiere a que la plataforma debe contar con sus propios vehículos o permitirles a automóviles registrados de forma legal en otras empresas prestar el servicio a través de la aplicación, sin embargo, la compañía no aceptó estas exigencias, pues no se alinean con el modelo de negocio que ellos manejan.

A raíz de lo anterior, se propició que el Ministerio de Transporte decretara que los vehículos que fueran encontrados prestando el servicio por medio de plataformas como Uber podían ser retenidos y a los conductores de estos vehículos se les suspendería su licencia. Si bien se sabía que los vehículos de servicio especial (con los que Uber inició su operación) no estaban autorizados para prestar el servicio a través de la plataforma, se argumentó que esta no estaba habilitada y promovía la competencia desleal<sup>96</sup>. Es por ello por lo que el Ministerio de transporte ha decretado:

- Únicamente las empresas habilitadas pueden ofrecer el servicio de transporte público, pues este sector se encuentra ampliamente regulado y se deben cumplir los requisitos establecidos.
- El servicio se debe prestar en la modalidad de transporte habilitada.
- Los vehículos vinculados a la empresa son responsabilidad de esta.
- Los vehículos del servicio especial deben portar su tarjeta de operación previamente presentada al Ministerio de Transporte y a su vez deben funcionar por medio de un contrato presentado igualmente a este Ministerio.
- Las ayudas tecnológicas deben ser reguladas por las empresas.

Sin embargo, de acuerdo con el ESPECTADOR<sup>97</sup>, Uber le pidió al Gobierno Nacional que cree una nueva categoría bajo la cual puedan operar y estar sujetos a una regulación como se ha hecho en otros países de la región: la de transporte privado intermediado por plataformas, también conocido como TPIP.

El TPIP funciona como una alternativa de movilidad complementaria al transporte público, en donde implica la participación de tres actores: una empresa de red de transporte, un conductor privado y un usuario.

En donde, la aplicación contribuye con la plataforma y se encarga de verificar la idoneidad de los conductores y la identidad de los clientes, propone precios de acuerdo con la oferta y la demanda, crea medidas de seguridad para la prestación del servicio y establece unos términos y condiciones. Por otro lado, el

---

<sup>96</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Radicado MT No.:20184000506791. (12, diciembre, 2018). Conductores de vehículos particulares que prestan con ellos servicio público de transporte – Autoridades de tránsito. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2018.

<sup>97</sup> DELGADO, Paula. El debate por la legalidad de las apps de transporte. En: EL ESPECTADOR. [sitio web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 30, marzo, 2019. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/economia/el-debate-por-la-legalidad-de-las-apps-de-transporte/>

conductor se encarga de prestar el servicio bajo unos mínimos de calidad y en libertad de ofrecerlo en contraprestación de un pago y a su vez retribuir por el uso de la plataforma, la cual les da acceso a mapas, sistemas de cobro y marketing. Y, por último, el usuario quien debe entregar información veraz sobre su identidad, realizar el pago correspondiente al conductor y adaptarse a las normas de uso<sup>98</sup>.

De acuerdo con lo anterior, se justifica que compañías como Uber no pueden ser consideradas como simples aplicaciones, sin embargo, tampoco se podrían clasificar como empresas de transporte público, pues solo son intermediarios.

Por otro lado, la propuesta de Cabify<sup>99</sup>, por ejemplo, es impulsar una mejora a la política pública de transporte por medio de cuatro acciones: la creación de un impuesto de rodamiento tanto para taxis como para aplicaciones, la homologación del cupo del taxi como crédito al impuesto de rodamiento, la creación de un tipo de licencia especial para los conductores de carro particular que presten el servicio y la supervisión de unos estándares mínimos de calidad.

No obstante, el Ministerio de Transporte ha sido enfático, pues manifiesta que todas las plataformas se pueden legalizar si se someten a la normativa vigente en el país, es decir, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, SOAT para servicio público, conductores con licencia de conducción especial y pago de derechos que los habiliten. Todo ello, para que las aplicaciones compitan en las condiciones tradicionales con los taxis.

Sin embargo, ningún argumento ha servido para convencer al Gobierno, pues si bien se dice que el sector de transporte público esta sobre regulado, esta actividad no lo está, y es por ello que se encuentran conductores que no pagan seguridad social, vehículos que no se encuentran homologados y tarifas que no están reguladas, a raíz de esto es por lo que se han tomado medidas como la suspensión de la licencia de conducción a quienes sean sorprendidos prestando este tipo de servicios.

De acuerdo con lo anterior, es por lo cual el Ministerio dice que estas plataformas son ilegales, por lo que no son consideradas empresas con una actividad económica legal, por lo que no demuestran la suficiente capacidad administrativa y financiera ante la autoridad competente fundamentándose no solo en la Ley 336 de 1996 sino también en los demás Decretos reglamentarios.

En el año 2015, el Ministerio de Transporte emitió el Decreto 2297 para el servicio especial, con el cual pretendía no tener inconvenientes con empresas como Uber, la cual no es tomada como compañía que cumpla con la normatividad del Gobierno Colombiano.

Este Decreto que modifica el Decreto 1079 del 2015, en donde se estipula que al gobierno le compete la operación completa del servicio especial de transporte terrestre, en donde figura como prioridad la seguridad de las personas, con ello

---

<sup>98</sup> Ibíd. párr. 6

<sup>99</sup> Ibíd. párr. 10

se garantiza que se movilicen las personas en los vehículos y condiciones apropiadas, teniendo en cuenta la libertad de acceso, calidad y seguridad. A su vez, se estipuló que los vehículos que quisieran hacer parte del servicio especial, debían estar debidamente matriculados en el Ministerio de Transporte, estos vehículos deben cumplir con las características particulares que no son similares a los de los vehículos particulares de acuerdo a como se establece en la Ley 336 de 1996, en donde también se manifiesta que los vehículos de servicio particular no podrán prestar bajo ninguna instancia algún tipo de servicio público de transporte de pasajeros.

Siento este uno de los principales obstáculos que tienen empresas como Uber o Cabify ya que ellas no cuentan con su propia flota de vehículos para prestar el servicio de transporte, en forma contraria, lo que hacen es vincular vehículos particulares.

Sin embargo, el Ministerio debe garantizar una alternativa móvil para poder movilizarse, pero esta debe ser competitiva y que satisfaga las necesidades de los consumidores de contratar un servicio de transporte individual de lujo haciendo uso de herramientas tecnológicas, pero en donde el servicio especial no vulnere el derecho a la libre competencia, garantizando la seguridad del usuario.

En torno a estos temas se han generado una serie de debates, en donde se plantea si esta alternativa de transporte es “ilegal” o “no regulada”, es decir, las empresas que prestan el servicio de transporte público se dice que no son ilegales, solo que no cuentan como una regulación expresa adecuada que se ajuste a las nuevas realidades sociales. Sin embargo, si se piensa en una legalización o habilitación de estas alternativas de transporte, el Gobierno Nacional<sup>100</sup> deberá generar políticas públicas que se inclinen hacia la libertad de empresa. Conjuntamente, el poder legislativo deberá expedir normas para la habilitación de las plataformas que son empleadas por empresas para prestar el servicio de transporte público, con lo cual se les permitiría entrar en operación legal, sin necesidad de constituirse en una empresa de transporte.

Actualmente, no existe una regulación expresa para el transporte público (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo, terrestre) y su operación dentro del territorio nacional. A raíz de esto, se genera la necesidad de adecuar el ordenamiento jurídico a las situaciones actuales, todo ello para permitir la puesta en marcha de la economía digital.

Se conoce que los representantes a la Cámara Mauricio Toro y Edwin Ballesteros<sup>101</sup> radicaron un proyecto de ley de pretender regular el uso de las

---

<sup>100</sup> OSORIO, María. Apps de transporte público: ¿ilegales o no reguladas? En: ASUNTOS LEGALES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Consultorio, 31, mayo, 2018. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.asuntoslegales.com.co/consultorio/apps-de-transporte-publico-ilegales-o-no-reguladas-2733566>

<sup>101</sup> CONFIDENCIAL COLOMBIA. Proyecto de ley busca legalizar plataformas digitales de transporte urbano, ¿se dará el milagro? En: CONFIDENCIAL COLOMBIA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 07, noviembre, 2019. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en:

plataformas digitales en los servicios de transporte, en donde se incluyen los taxistas y conductores de carros privados, todo esto para fomentar la libre competencia en condiciones equilibradas. Dentro de este proyecto se obliga al Ministerio de Transporte para que les permita a los taxis tener “tarifa dinámica”, siempre y cuando se adopten medios tecnológicos y de GPS para dicho cálculo.

La futura reglamentación de las plataformas de transporte en Colombia tiene un punto de partida, en donde se hace referencia a cinco puntos dentro de los que se destacan:

- **Los seguros.** Póliza de responsabilidad extracontractual, que proteja al pasajero, al conductor, al peatón y a los bienes públicos.
- **La licencia de conducción.** Licencias especiales que se refrenden cada tres años y que es especial para el servicio de transporte.
- **La eliminación del sistema de cupos.** Creación de un fondo de compensación que se conformaría con el 1% del total de los ingresos de las plataformas para compensar los cupos en los que familias han invertido.
- **El registro de las plataformas como empresas de transporte en Colombia.** En el proyecto se plantea que las plataformas de transporte se creen como empresas en Colombia, todo esto para que se paguen los impuestos correspondientes en el país y que puedan responder ante cualquier queja o reclamo por la mala prestación del servicio.
- **Las tarifas.** Las tarifas de los taxis son fijas, pues se encuentran definidas por Decretos de las autoridades locales, se pretenden ajustar estas tarifas de acuerdo con la oferta y la demanda, permitiendo que se generen igualdad de condiciones, siendo estas tarifas reguladas por el Ministerio de Transporte.

No obstante, el Ministerio de Transporte por medio del Decreto 2297 de 2015 estableció que las aplicaciones que cumplen con la normativa vigente impuesta por el Gobierno Nacional puedan funcionar en el parque automotor del país, sin embargo, como Uber y Cabify no cumplen con los requisitos de ley, no pueden funcionar bajo la modalidad de servicio especial, pero, si una empresa desea hacerlo debe acreditar que cumple con lo estipulado en la reglamentación colombiana.

### 3.2 IMPACTO EN EL ESTADO

Tras la salida de Uber del país por un pleito legal con Taxis Libres, en un proceso por competencia desleal, se generó un desconcierto no solo para sus usuarios, sino también para todos los conductores quienes usaban la plataforma como un ingreso extra o para ganarse la vida laborando largas horas de trabajo.

Después de este suceso el exministro de las TIC David Luna<sup>102</sup> manifestó que este era un golpe muy fuerte para la economía digital, quien a su vez dijo que la Superintendencia de Industria y Comercio había preferido proteger un monopolio y expulsar la tecnología, quitándole la posibilidad al consumidor de elegir el mejor servicio.

Sin embargo, el Gobierno debe comenzar a flexibilizar su posición, pues este tema se ha ido dilatando por muchos años, pero actualmente debido a la coyuntura sanitaria por la cual atraviesa el mundo ha generado aún más presión, pues con el transporte público operando al 30% se debe pensar en una alternativa diferente para la movilización de las personas. Es aquí en donde las plataformas de economía colaborativa cobran gran importancia, pues el distanciamiento obligado por la situación de coyuntura no da espera, es por ello que en muchos países se declararon a las plataformas de movilidad como servicios esenciales durante la pandemia.<sup>103</sup>

En vista a lo anterior, la alcaldesa de Bogotá Claudia López<sup>104</sup> le pidió permiso al Ministerio de Transporte para autorizar de manera transitoria el uso de esquemas de movilidad compartida y transporte compartido en la capital, no obstante, a la difícil situación que atraviesa el mundo la ministra Ángela Orozco respondió que no, pues el Ministerio de Transporte ha sido tradicionalmente conservador en su mirada acerca de los cambios regulatorios que el país necesita en esta materia.

Es por esto, que el exministro de las TIC David Luna, se encuentra liderando un nuevo gremio de empresas tecnológicas de economía colaborativa, denominado Alianza In. En donde se encuentran plataformas como Uber, Rappi, Didi, Cabify, Mensajeros Urbanos, Beat, Domicilios.com, entre otras.<sup>105</sup> Pues para muchas personas comprender el concepto de economía colaborativa es complicado, pues no perciben factible poner en contacto directo la oferta con la demanda, por medio de aplicaciones y sin intermediación de empresas tradicionales.

Es por ello que, después de la actual crisis sanitaria, este concepto se espera sea mejor comprendido, pues ante los cierres y recortes a los que muchas empresas se han visto obligadas a tener, y por ende al incremento en el desempleo, la economía colaborativa será una de las alternativas de la población para generar ingresos.

---

<sup>102</sup> PATIÑO, Laura. Regular la innovación, un desafío que revive con la salida de Uber. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Tecnología, 12, enero, 2020. [Consulta: 16 junio 2020]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/retos-que-vienen-para-colombia-tras-la-salida-de-uber-450994>

<sup>103</sup> MONTES, Álvaro. ¿Movilidad sin alternativa? En: SEMANA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Transporte, 30, mayo, 2020. [Consulta: 16 junio 2020]. Disponible en: <https://www.semana.com/tecnologia/articulo/coronavirus-en-colombia-se-queda-la-movilidad-sin-alternativas/674789>

<sup>104</sup> *Ibíd.*, párr. 2

<sup>105</sup> *Ibíd.*, párr. 3

### **3.3 IMPACTO EN LA EMPRESA**

De acuerdo con el diario La República<sup>106</sup>, actualmente hay dos proyectos de ley que buscan crear un marco regulatorio que equipare las cargas de las plataformas en Colombia.

En el artículo mencionado anteriormente, uno de los proyectos es el 292 de 2019 de Cámara, con el cual se busca reconocer la prestación del servicio privado de transporte por medio de plataformas digitales, así como la creación de un registro nacional en el Runt para estos vehículos, pólizas, obligaciones y multas.

Por otro lado, se encuentra la iniciativa legislativa que es impulsada por el senador Rodrigo Lara<sup>107</sup> de Cambio Radical, la cual propone seguridad social para trabajadores de plataformas tecnológicas y regulación del trabajo digital, que no solo cobijará las aplicaciones de transporte, sino también las demás aplicaciones.

Por medio de estas regulaciones se deben garantizar condiciones de igualdad entre las empresas y emprendimientos tecnológicos, pues si bien no existen políticas que lo regulen en este momento, se debe pensar en brindar garantías para todos incluso para las empresas que en este momento se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte, todo ello con el propósito de reducir la competencia desleal presente en este momento en el país.

Incluso también se ha de tener en cuenta que para que los vehículos de transporte especial como los taxis, para su operación además de tener que cumplir con los requisitos mencionados anteriormente, es necesario tener en cuenta datos específicos del mercado, todo esto con el fin de garantizar unas condiciones óptimas de empleabilidad de las personas que trabajan conduciendo vehículos y para que se ofrezca un buen servicio para la ciudadanía.

### **3.4 IMPACTO EN EL INDIVIDUO**

Como se mencionaba anteriormente, la ciudadanía ha presentado gran acogida a las aplicaciones de transporte, pues la percepción de un buen servicio y seguridad con respecto al servicio de los taxis es notoria, y ellos prefieren pagar un poco más por un servicio, pero tener la garantía de que este es seguro y de que los llevarán a su destino.

A su vez, uno de los beneficios que se les atribuyen a las plataformas de transporte es con respecto al medio ambiente, pues por medio de estas plataformas se puede reducir la compra y el uso de vehículos particulares, lo cual es denominado como consumo colaborativo, por medio de este, se busca la

---

<sup>106</sup> NEIRA, Laura. La app Uber y el Gobierno se acercan para que la plataforma no se vaya del país. En: LA REPÚBLICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Transporte, 24, enero, 2020. [Consulta: 17 junio 2020]. Disponible en: <https://www.larepublica.co/empresas/uber-y-el-gobierno-se-acercan-para-que-la-plataforma-no-se-vaya-del-pais-2955754>

<sup>107</sup> *Ibíd.* párr. 5

reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, incrementar la confianza entre los ciudadanos y la oferta y demanda de productos o servicios de calidad.

Bogotá es la segunda ciudad a nivel mundial en caos vehicular, resultado arrojado por el Índice de tráfico TomTom 2018<sup>108</sup>, en donde se tuvieron en cuenta los seis continentes, 56 países y 403 ciudades evaluadas. Sin embargo, si se observa únicamente a los países de Suramérica, la capital colombiana ocupa el primer lugar.

Es por ello por lo que en una ciudad tan colapsada se deben comenzar a tomar medidas con respecto a su parque automotor, aunque en el país esto no existe, no obstante, la única medida que se conoce es el pico y placa, por medio de esta se regula la cantidad de carros que circulan por el área metropolitana en determinados días y con ciertos horarios.

Ante esta situación las plataformas de transporte se vuelven una alternativa para la movilización de las personas que tienen pico y placa, pues muchas de ellas en vez de usar un transporte masivo, cuentan con dos vehículos con placas diferentes para su movilización y todo esto complica la situación, pues el parque automotor crece y en forma conjunta la contaminación. Por lo tanto, si se ven a estas aplicaciones como opción, se puede reducir la excesiva compra de vehículos y a su vez la emisión de gases contaminantes como el CO<sub>2</sub>.

Igualmente, se ha de considerar que muchas personas no toman el servicio de taxi porque no lo consideran como un buen servicio y bastante inseguro.

### **3.5 MATRIZ DE PRIORIZACIÓN**

Inicialmente se ha de identificar el problema, alrededor del cual se va a desarrollar la matriz, en este caso es la movilidad en la ciudad de Bogotá. Posteriormente se ha de determinar los elementos que se van a priorizar y los criterios de priorización, los cuales se van a listar a continuación en su respectivo orden. Los elementos para evaluar son:

1. Permanente crecimiento de la cantidad de vehículos del parque automotor en la ciudad.
2. Atraso en la infraestructura vial, adelgazamiento de las vías para el uso de Transmilenio
3. Mal estado de la malla vial.
4. Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público ya sea masivo o individual.
5. Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.

---

<sup>108</sup> MAYORGA, Nicolás. Bogotá es la segunda ciudad a nivel mundial en ranking de caos vehicular. En: LA REPÚBLICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Transporte, 10, junio, 2019. [Consulta: 17 junio 2020]. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/bogota-es-la-segunda-ciudad-a-nivel-mundial-en-ranking-de-caos-vehicular-2871706>

6. Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.

7. Incremento en la contaminación de la ciudad.

Los criterios para evaluar son: seguridad, calidad de vida e importancia de sus consecuencias.

De forma siguiente, se plantea el siguiente cuadro en donde se evidencia una escala de impacto relativo que será empleado en la calificación de los elementos y criterios posteriormente:

**Cuadro 11.** Importancia relativa

Valor	Concepto
1	No genera impacto
2	Poco impacto
3	Igual impacto
4	Mediano impacto
5	Fuerte impacto

**Fuente:** elaboración propia

A continuación, se presentará la evaluación de los criterios de priorización:

**Cuadro 12.** Evaluación de criterios

CRITERIO	Seguridad	Calidad de vida	Importancia de sus consecuencias	Suma	P
Seguridad		3	4	7	0,2916667
Calidad de vida	3		5	8	0,3333333
Importancia de sus consecuencias	4	5		9	0,375
			<b>TOTAL</b>	<b>24</b>	<b>1</b>

**Fuente:** elaboración propia

Lo que permite evidenciar que ningún criterio se elimina, pues cada uno tiene un ponderado importante, siendo la "importancia de sus consecuencias" el criterio más importante, contando con una ponderación de 0,375.

Posteriormente se construyen una serie de matrices (una por cada criterio que se tiene) y se completan las filas y las columnas de cada matriz con las opciones correspondientes.



**Cuadro 13.** Matriz del criterio “importancia de sus consecuencias”

<b>Importancia de sus consecuencias</b>	Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.	Atraso en la infraestructura vial.	Mal estado de la malla vial.	Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	Incremento en la contaminación de la ciudad.	Suma	P
Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.		4	4	2	3	4	3	20	0,159
Atraso en la infraestructura vial.	2		5	2	3	4	2	18	0,143
Mal estado de la malla vial.	2	1		1	3	5	2	14	0,111
Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	4	4	5		4	3	2	22	0,175
Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	3	3	3	2		3	2	16	0,127
Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	2	2	1	3	3		2	13	0,103
Incremento en la contaminación de la ciudad.	3	4	4	4	4	4		23	0,183
							<b>TOTAL</b>	126	1

**Fuente:** elaboración propia

**Cuadro 14.** Matriz del criterio “calidad de vida”

<b>Calidad de vida</b>	Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.	Atraso en la infraestructura vial.	Mal estado de la malla vial.	Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	Incremento en la contaminación de la ciudad.	Suma	P
Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.		3	4	1	2	3	1	14	0,111
Atraso en la infraestructura vial.	3		3	2	2	2	2	14	0,111
Mal estado de la malla vial.	2	3		2	3	2	2	14	0,111
Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	5	4	4		5	3	2	23	0,183
Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	4	4	3	1		3	2	17	0,135
Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	3	4	4	3	3		2	19	0,151
Incremento en la contaminación de la ciudad.	5	4	4	4	4	4		25	0,198
							<b>TOTAL</b>	126	1

**Fuente:** elaboración propia

**Cuadro 15.** Matriz del criterio “seguridad”

<b>Seguridad</b>	Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.	Atraso en la infraestructura vial.	Mal estado de la malla vial.	Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	Incremento en la contaminación de la ciudad.	Suma	P
Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.		3	3	2	2	2	4	16	0,127
Atraso en la infraestructura vial.	3		3	2	2	2	3	15	0,119
Mal estado de la malla vial.	3	3		3	2	2	3	16	0,127
Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	4	4	3		3	3	4	21	0,167
Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	4	4	4	3		5	4	24	0,190
Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	4	4	4	3	2		5	22	0,175
Incremento en la contaminación de la ciudad.	2	3	2	2	2	1		12	0,095
							<b>TOTAL</b>	126	1

Fuente: elaboración propia

Ahora se procede a comparar cada elemento en base a todos los criterios combinados, de la siguiente forma:

**Cuadro 16.** Ponderaciones de cada elemento

	Importancia de sus consecuencias	Calidad de vida	Seguridad
Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.	0,159	0,111	0,127
Atraso en la infraestructura vial.	0,143	0,111	0,119
Mal estado de la malla vial.	0,111	0,111	0,127
Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	0,175	0,183	0,167
Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	0,127	0,135	0,190
Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	0,103	0,151	0,175
Incremento en la contaminación de la ciudad.	0,183	0,198	0,095

**Fuente:** elaboración propia

Ahora bien, teniendo en cuenta la ponderación del cuadro 12 de la evaluación de criterios, se procede a elaborar la matriz final, en donde se van a multiplicar cada uno de esos valores con los valores del cuadro 16, obteniendo los siguientes resultados:

**Cuadro 17.** Ponderaciones de cada elemento

	Importancia de sus consecuencias	Calidad de vida	Seguridad	TOTAL
Permanente crecimiento del parque automotor en la ciudad.	0,060	0,037	0,037	0,134
Atraso en la infraestructura vial.	0,054	0,037	0,035	0,125
Mal estado de la malla vial.	0,042	0,037	0,037	0,116
Percepción de inseguridad de los ciudadanos con respecto al servicio público.	0,066	0,061	0,049	0,175
Sobreoferta de taxis, buses y busetas ofreciendo un mal servicio.	0,048	0,045	0,056	0,148
Falta de frecuencia en las rutas del servicio público masivo.	0,039	0,050	0,051	0,140
Incremento en la contaminación de la ciudad.	0,069	0,066	0,028	0,163
<b>TOTAL</b>	<b>0,375</b>	<b>0,333</b>	<b>0,292</b>	<b>1</b>

**Fuente:** elaboración propia

Ahora bien, para concluir se tiene que si bien todos los elementos evaluados generan una gran incidencia en la movilidad de Bogotá se puede apreciar con los resultados que la seguridad de los ciudadanos en el servicio público ya sea masivo o individual es el principal elemento al que se debe prestar atención y tomar acción, seguido por el incremento de la contaminación en la ciudad.

Condiciones a las que se puede contribuir a su mitigación, si el Gobierno Nacional toma la decisión de regular las plataformas de movilidad, pues en cuanto a la seguridad, se va a tener conocimiento tanto de los datos del usuario como del conductor y vehículo, con ello se puede afianzar la confianza de las partes y en caso de existir algún inconveniente, se va a tener identificados a los implicados en la situación y así se va a permitir tomar acción oportuna ante lo sucedido, asimismo se podrá brindar un mejor servicio, contribuyendo conjuntamente con la disminución de la contaminación de la ciudad, pues se va a promover el uso de vehículo compartido y se va a disminuir la cantidad de automóviles circulando en el área metropolitana.

#### 4. CONCLUSIONES

Plataformas como Uber, Cabify, DiDi, Beat, entre otras plataformas tecnológicas por medio de las cuales los usuarios pueden solicitar un servicio de transporte con un conductor usualmente en un vehículo particular las cuales brindan este servicio en diferentes partes del mundo, en Colombia no son legales.

Si bien en el país no es legal la operación de estas plataformas, existen ciertas leyes que permiten tomar acciones contra los vehículos y conductores que sean sorprendidos prestando el servicio de transporte por medio de estas plataformas, pues los vehículos pueden ser inmovilizados y a los conductores suspendérsele su licencia por un determinado tiempo, pues para prestar un servicio de transporte en Colombia, se debe hacer por medio de empresas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte y en vehículos especiales que cumplan con ciertas características estipuladas en la normativa nacional.

Sin embargo, las plataformas tienen gran acogida por parte de los usuarios, los cuales a pesar de la prohibición de las mismas para movilizar pasajeros dentro del país las siguen prefiriendo como alternativa de movilidad, pues ellos motivados por la mala prestación del servicio público, la falta de frecuencias en las rutas y su percepción de inseguridad, los motivan a seguir accediendo a estas aplicaciones.

Por otro lado, es de gran importancia resaltar que el cupo de los vehículos de transporte especial en una ciudad por ejemplo como Bogotá es limitado, motivado por la congestión que se presenta en la ciudad, con la regulación de los cupos se pretende también asegurar condiciones justas para los conductores, en cuanto a salarios y seguridad social, lo cual no ocurre con Uber, pues esta compañía estipula que sus socios conductores pueden contar con este trabajo como una fuente de ingresos adicional, sin embargo, no se está teniendo en cuenta que la fuerte competencia se está minimizando la rentabilidad para taxis o para el transporte especial, es por ello que resulta necesario establecer una regulación para que esto no suceda.

Para que plataformas como Uber y Cabify puedan realizar sus operaciones de manera legal, deben contar con su propia flota de vehículos, los cuales deben ser registrados ante el Ministerio de Transporte, exigencias a las cuales estas empresas no se acogen, pues en los diversos acercamientos que han tenido con el Gobierno Nacional lo han manifestado. De acuerdo con la revista SEMANA<sup>109</sup>, dentro de estas exigencias se encuentran que las plataformas paguen el mismo tipo de pólizas de responsabilidad civil que cubra al pasajero y al conductor; otro requisito es que los conductores de las plataformas tengan una licencia que se renueve cada tres años, pues actualmente los conductores de estas plataformas poseen licencia para vehículos particulares las cuales muy pocas veces se renuevan; por otro lado, se pretende que las aplicaciones paguen el 1% del total

---

<sup>109</sup> SEMANA. ¿Qué reglas mínimas tendría que cumplir Uber para operar en Colombia? En: SEMANA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Movilidad, 14, enero, 2020. [Consulta: 27 julio 2020]. Disponible en: <https://www.semana.com/nacion/articulo/que-reglas-minimas-tendria-que-cumplir-uber-para-operar-en-colombia/648043>

de sus ventas en el país para alimentar un fondo de compensación para los taxistas quienes pagaron cupos de circulación; otro de los puntos clave es que las plataformas tengan la obligación de pagar renta en Colombia, pues actualmente únicamente pagan IVA, el cual es pagado por el usuario; por otro lado, se les pide que cuenten con su propia flota de vehículos que cumplan con la normatividad y por ende que dejen de hacer uso de los vehículos particulares para prestar el servicio de transporte.

Finalmente, se puede decir que las aplicaciones de transporte de pasajeros generan un fuerte impacto en el desarrollo de Bogotá, si bien no todas las plataformas que hoy se encuentran en el mercado cuentan con los debidos permisos para funcionar, es claro que estas son una alternativa de movilidad que cada vez toma más fuerza en la ciudad, pues los usuarios los perciben como un medio de transporte seguro y se sienten a gusto con el servicio brindado por parte de los conductores y a su vez que las tarifas cobradas son justas. Asimismo, se puede considerar que estas aplicaciones podrían llegar a descongestionar a la ciudad, pues con esto se promueve el uso de vehículo compartido no solo mejorando la movilidad en la ciudad, sino también reduciendo el impacto ambiental que genera el parque automotor que transita por el área metropolitana de Bogotá, situación que ha conducido a tomar medidas como “el día sin carro” para controlar la contaminación creciente en la ciudad. Por otro lado, genera un impacto fuerte en la economía, pues el país en los últimos años ha comenzado a desarrollar y fortalecer la economía digital, y las plataformas de economía colaborativa son una gran herramienta que puede contribuir al crecimiento del país en este aspecto.

## 5. RECOMENDACIONES

Posterior a la caracterización del sector transporte, de las condiciones legales vigentes en el país y al análisis de impacto que estas aplicaciones generan en las diferentes partes actantes, se puede ver que se generan una cierta cantidad de elementos que son de suma importancia revisar y a los cuales es necesario brindar solución.

En la ciudad de Bogotá se han generado diferentes estrategias como el día sin carro para reducir la contaminación que ha afectado seriamente a la ciudad y como no es un secreto, diversos rankings han concluido que el tráfico en la ciudad es uno de los peores del mundo, situación a la que se le suma el continuo crecimiento del parque automotor debido a la percepción de inseguridad por parte de los ciudadanos, la mala calidad del servicio, la falta de frecuencias en las rutas, entre otros elementos que generan gran incidencia en la calidad de vida en Bogotá.

Si se considera la regulación de las aplicaciones de transporte de pasajeros, se van a generar varios beneficios en diversas áreas, dentro de los que se destacan no solo una activación de la economía digital, sino también la mitigación del impacto ambiental que se genera por tener tantos vehículos circulando por la ciudad, adicionalmente si se genera conciencia del uso de vehículo compartido, el crecimiento del parque automotor se va a poder desacelerar.

Con esta regulación se deben asegurar garantías para todas las partes, a los usuarios se les debe ofrecer un servicio de calidad, seguro y con precios adecuados, por otro lado, a los conductores se les deben brindar garantías en cuanto a sus ingresos y seguridad social, a su vez se debe considerar las figuras de las empresas con respecto a su habilitación y asignación de cupos, finalizando con el Estado que tomaría acción con respecto a la disminución de la competencia desleal, se comenzaría a hacer un recaudo de impuestos por medio de las empresas que se acojan a la regulación de estas aplicaciones contribuyendo al avance de la malla vial de país, se daría paso a la economía digital generando mayores competencias en el país e incluso se podría contribuir al mejoramiento de la calidad de vida a la ciudadanía.



## BIBLIOGRAFÍA

ALTA CONSEJERIA DISTRITAL TIC. Un Plan Distrital de Desarrollo que innova en materia digital. En: ALTA CONSEJERIA DISTRITAL TIC. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Noticias, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <http://ticbogota.gov.co/noticias/plan-distrital-desarrollo-innova-materia-digital>

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA CALIDAD. Matriz de priorización. En: ASOCIACIÓN ESPAÑOLA PARA LA CALIDAD. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, s.f. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.aec.es/web/guest/centro-conocimiento/matriz-de-priorizacion#:~:text=La%20matriz%20de%20priorizaci%C3%B3n%20o,se%20intentar%20objetivar%20la%20elecci%C3%B3n.&text=Lo%20puedes%20encontrar%20tambi%C3%A9n%20como%3A%20Matriz%20de%20priorizacion%20>

BANCO DE LA REPÚBLICA. Sectores económicos. En: BANCO DE LA REPÚBLICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Enciclopedia, s.f. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: [https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores\\_econ%C3%B3micos](https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores_econ%C3%B3micos)

BARAYA, Andrés. Transporte especial bajo la lupa de la supertransporte. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Actualidad, 24, agosto, 2018. [Consulta: 18 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.motor.com.co/actualidad/industria/transporte-especial-lupa-supertransporte/31027>

BOGOTÁ D.C., ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Decreto 074. (28, febrero, 2020). Por medio del cual se establecen las tarifas de Transporte Público Colectivo en Bogotá D.C., se modifica el artículo I del Decreto Distrital 505 de 2016 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.

BOGOTÁ D.C., ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Decreto 078. (06, marzo, 2020). Por medio del cual se toman medidas transitorias y preventivas en materia de tránsito en las vías públicas en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2020.

BOGOTÁ D.C., ALCADÍA MAYOR DE BOGOTÁ. Decreto 515. (22, noviembre, 2016). Por medio del cual se toman medidas para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas para el mejor ordenamiento del tránsito en las vías públicas de todo el perímetro del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.

CNN ESPAÑOL. Cada vez hay más venezolanos en Colombia: un poco más de 1,4 millones de migrantes en todo el país. En: CNN ESPAÑOL. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Colombia, 02, agosto, 2019. [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en: <https://cnnespanol.cnn.com/2019/08/02/aumenta-el-numero-de-venezolanos-en-colombia-hay-poco-mas-de-14-millones-de-inmigrantes-en-todo-el-pais/>

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 9. (24, enero, 1979). Por la cual se dictan Medidas Sanitarias. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1979.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 23. (17, enero, 1974). Por la cual se conceden facultades extraordinarias al presidente de la República para expedir el Código de Recursos Naturales y de Protección al Medio Ambiente y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1974.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 99. (22, diciembre, 1993). Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 105. (30, diciembre, 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, Se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1993.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 336. (20, diciembre, 1996). Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 688. (23, agosto, 2001). Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 693. (19, septiembre, 2001). Por medio de la cual se dictan normas sobre el uso de alcoholes carburantes, se crean estímulos para su producción, comercialización y consumo, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1503. (29, diciembre, 2011). Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2011.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1696. (19, diciembre, 2013). Por la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2013.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1383. (16, marzo, 2010). Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2010.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1730. (29, julio, 2014). Por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2014.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1801. (26, julio, 2016). Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1811. (21, octubre, 2016). Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2016.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1843. (14, julio, 2017). Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2017.

COLOMBIA, CONGRESO DE LA REPÚBLICA. Ley 1952. (28, enero, 2019). Por medio de la cual se expide el Código General Disciplinario, se derogan la Ley 734 de 2002 y algunas disposiciones de la Ley 1474 de 2011, relacionadas con el derecho disciplinario. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2019.

COLOMBIA, DEPARTAMENTO TÉCNICO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 160. (14, junio, 1996). Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por las fuentes móviles con motor a gasolina y diésel. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

COLOMBIA, DEPARTAMENTO TÉCNICO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 1151. (12, septiembre, 2002). Por la cual se adopta el certificado único de emisión de gases vehiculares. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2002.

COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Decreto 948. (5, junio, 1995). Por la cual se reglamentan, parcialmente, la Ley 23 e 1973, los artículos 33, 73, 74, 75, y 76 del Decreto – Ley 2811 de 1974; los artículos 41, 42, 43, 44, 45, 48 y 49 de la Ley 9 de 1979; y la Ley 99 de 1993, en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1995.

COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Decreto 1228. (06, mayo, 1997). Por la cual se modifica parcialmente el Decreto 948 de 1995 que contiene el Reglamento de Protección y Control de la Calidad del Aire. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1997.

COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 005. (9, enero, 1996). Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres a gasolina o Diésel, y se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones y se adoptan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 378. (13, mayo, 1997). Por medio de la cual se fijan las condiciones de expedición del certificado de emisiones por prueba dinámica. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1997.

COLOMBIA, MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE. Resolución 909. (20, agosto, 1996). Por la cual se modifica parcialmente la Resolución 005 de 1996 que reglamenta los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres a gasolina o Diésel, y se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones y se adoptan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1996.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 171. (05, diciembre, 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por carretera. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 172. (05, febrero, 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 174. (05, febrero, 2001). Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2001.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Decreto 348. (25, febrero, 2015). Por la cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2010.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Radicado MT No.:20184000506791. (12, diciembre, 2018). Conductores de vehículos particulares que prestan con ellos servicio público de transporte – Autoridades de tránsito. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2018.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Resolución 1069. (23, abril, 2015). Por la cual se reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 del 2015 y los numerales 6.2 y 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2015.

COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 02. (11, enero, 1982). Por la cual se reglamentan parcialmente el título I de la Ley 09 de 1979 y el Decreto Ley 2811 de 1974, en cuanto a emisiones atmosféricas. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1982.

COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 1079. (06, agosto, 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2002.

COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 2811. (18, diciembre, 1975). Por la cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 1975.

COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 2851. (06, diciembre, 2013). Por la cual reglamentas los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2013.

COLOMBIA, PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto 3366. (21, noviembre, 2003). Por la cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2003.

COLOMBIA, RAMA LEGISLATIVA. Ley 769. (06, agosto, 2002). Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial. Bogotá, D.C., 2002.

CONEXIÓN ESAN. E-Commerce: ¿Cómo funciona el modelo de comercio electrónico C2C? En: CONEXIÓN ESAN. [Sitio Web]. Lima.PE. sec. Publicación. 07, mayo, 2015. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2015/05/e-commerce-como-funciona-modelo-comercio-c2c/>

CONFIDENCIAL COLOMBIA. Proyecto de ley busca legalizar plataformas digitales de transporte urbano, ¿se dará el milagro? En: CONFIDENCIAL COLOMBIA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 07, noviembre, 2019. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://confidencialcolombia.com/economia/proyecto-de-ley-busca-legalizar-plataformas-digitales-de-transporte-urbano-se-dara-el-milagro/2019/11/07/>

DEFINICION.MX. Definición de diagnóstico. En: DEFINICION.MX. [Sitio Web]. México D.F.MX sec. Publicación, s.f. [Consulta: 04 agosto 2020]. Disponible en: <https://definicion.mx/diagnostico/>

DELGADO, Paula. El debate por la legalidad de las apps de transporte. En: EL ESPECTADOR. [sitio web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 30, marzo, 2019. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/economia/el-debate-por-la-legalidad-de-las-apps-de-transporte/>

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV trimestre 2019. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol\\_transp\\_IVtrim19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol_transp_IVtrim19.pdf)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) IV trimestres 2019. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol\\_ems\\_enero\\_20.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ems/bol_ems_enero_20.pdf)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Boletín técnico Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) 2019. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Boletín, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en:

[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ml\\_depto/Boletin\\_ep\\_19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ml_depto/Boletin_ep_19.pdf)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Índices de precios al consumidor. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc>

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto. En DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq\\_pib.pdf](https://www.dane.gov.co/files/faqs/faq_pib.pdf)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Producto Interno Bruto (PIB). En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2019. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol\\_PIB\\_IVtrim19\\_produccion\\_y\\_gasto.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IVtrim19_produccion_y_gasto.pdf)

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Resultados Censo Nacional de población y vivienda 2018. En: DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Informe, 2018. [Consulta: 19 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/infografias/info-CNPC-2018total-nal-colombia.pdf>

DINERO. Bogotá no mejoró en la calidad de vida. En: DINERO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. País, 13, marzo, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.dinero.com/pais/articulo/como-es-la-calidad-de-vida-en-la-ciudad-de-bogota-segun-ranking/268280>

EL ESPECTADOR. Desempleo en Bogotá disminuyó, pero sigue superando el promedio nacional. En: EL ESPECTADOR. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Bogotá, 31, julio, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/desempleo-en-bogota-disminuyo-pero-sigue-superando-el-promedio-nacional-articulo-873833>

EL ESPECTADOR. Subió el desempleo en 2019: la tasa se situó en 10,5%. En EL ESPECTADOR. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 31, enero, 2020. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.elespectador.com/economia/subio-el-desempleo-en-2019-la-tasa-se-situo-en-105-articulo-902396>

EL TIEMPO. Conozca Uber, la aplicación móvil para solicitar taxis VIP. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Archivo, 30, octubre, 2013. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-13151160>

EUROPAPRESS. Qué es una conexión P2P y por qué se utiliza para la piratería. En: EUROPAPRESS. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, 20, abril, 2017. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.europapress.es/portaltic/internet/noticia-conexion-p2p-utiliza-pirateria-20170420085940.html>

FUNDACIÓN DE PAZ Y RECONCILIACIÓN. La seguridad en Bogotá, realidades y desafíos. En: FUNDACIÓN DE PAZ Y RECONCILIACIÓN. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Seguridad, 18, julio, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://pares.com.co/2019/07/18/la-seguridad-en-bogota-realidades-y-desafios/>

GARCIA, Jorge. Análisis PESTEL: en que consiste, cómo hacerlo y plantillas. En: RETOS PARA SER DIRECTIVO. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, 17 junio 2020. [Consulta: 04 agosto 2020]. Disponible en: <https://retos-directivos.eae.es/en-que-consiste-el-analisis-pestel-de-entornos-empresariales/#>

GÓMEZ, Yolanda. Cuántos somos en Bogotá, cuántos seremos y donde estaremos. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Bogotá, 08, junio, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/bogota/poblacion-de-bogota-segun-el-censo-el-dane-372940>

GUÍAS JURÍDICAS. Tasa de empleo. En: GUÍAS JURÍDICAS. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: [https://www.guiasjuridicas.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAA AEAMtMSbF1jTAAASNTMwtDtbLUouLM\\_DxblwMDS0NDQ3OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAWkJNITUAAAA=WKE](https://www.guiasjuridicas.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAA AEAMtMSbF1jTAAASNTMwtDtbLUouLM_DxblwMDS0NDQ3OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAWkJNITUAAAA=WKE)

JUAN, Cristina. Diferencias entre el Marketing B2C y B2B. En: IEBS SCHOOL [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, 20, octubre, 2016. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://www.iebschool.com/blog/diferencias-entre-b2b-y-b2c-marketing-estrategico/>

MAYORGA, Nicolás. Bogotá es la segunda ciudad a nivel mundial en ranking de caos vehicular. En: LA REPÚBLICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Transporte, 10, junio, 2019. [Consulta: 17 junio 2020]. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/bogota-es-la-segunda-ciudad-a-nivel-mundial-en-ranking-de-caos-vehicular-2871706>

MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. El Gobierno Nacional presenta su Plan TIC 2018.2022. En: MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. [Sitio Web]. Bogotá.D.C.CO. sec. Normativa, s.f., [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en: cerrado

MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Proyecto de ley para modernizar el sector TIC. En: MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. El proyecto, s.f. [Consulta: 21 mayo 2020]. Disponible en: <http://micrositios.mintic.gov.co/modernizamos-sector-tic/proyecto.html>

MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. Vive Digital. En: MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Artículo, s.f. [Consulta: 21 mayo 2020]. Archivo PDF. Disponible en: [https://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-5193\\_recurso\\_2.pdf](https://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-5193_recurso_2.pdf)

MONTES, Álvaro. ¿Movilidad sin alternativa? En: SEMANA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Transporte, 30, mayo, 2020. [Consulta: 16 junio 2020]. Disponible en: <https://www.semana.com/tecnologia/articulo/coronavirus-en-colombia-se-queda-la-movilidad-sin-alternativas/674789>

NEIRA, Laura. La app Uber y el Gobierno se acercan para que la plataforma no se vaya del país. En: LA REPÚBLICA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Transporte, 24, enero, 2020. [Consulta: 17 junio 2020]. Disponible en: <https://www.larepublica.co/empresas/uber-y-el-gobierno-se-acercan-para-que-la-plataforma-no-se-vaya-del-pais-2955754>

OSORIO, María. Apps de transporte público: ¿ilegales o no reguladas? En: ASUNTOS LEGALES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Consultorio, 31, mayo, 2018. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.asuntoslegales.com.co/consultorio/apps-de-transporte-publico-ilegales-o-no-reguladas-2733566>

PARDO, Nicolás. 5 principios para entender realmente la economía colaborativa. En: PORTAFOLIO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 29, mayo, 2019. [Consulta: 09 abril de 2020]. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/nicolas-pardo-5-principios-para-entender-realmente-la-colaborativa-530069>

PATIÑO, Laura. Regular la innovación, un desafío que revive con la salida de Uber. En: EL TIEMPO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Tecnología, 12, enero, 2020. [Consulta: 16 junio 2020]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/retos-que-vienen-para-colombia-tras-la-salida-de-uber-450994>

PÉREZ, Julián. Definición de aplicación. En: DEFINICION.DE. [Sitio Web]. sec. Publicación, 2013. [Consulta: 04 agosto 2020]. Disponible en: <https://definicion.de/aplicacion/>

PORTAFOLIO. El desempleo aumentó en Colombia en 2019. En: PORTAFOLIO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 31, enero, 2020. [Consulta: 20 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/tasa-de-desempleo-en-colombia-2019-supero-10-desempleo-537638>



PORTAFOLIO. Producto Interno Bruto de Bogotá supera al de tres países de la región. En: PORTAFOLIO. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Economía, 06, agosto, 2019. [Consulta: 22 mayo 2020]. Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/producto-interno-bruto-de-bogota-supera-al-de-tres-paises-de-la-region-532324>

RODRÍGUEZ, Cristina. ¿Qué es E-commerce o comercio electrónico? En: MARKETING DIGITAL. [Sitio Web]. Barcelona.ES. sec. Publicación, 12, agosto, 2015. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://marketingdigital.bsm.upf.edu/e-commerce-comercio-electronico/>

SÁNCHEZ, Fani. Business to business (B2B): negocio entre empresas. En: HUMAN LEVEL. [Sitio Web]. Madrid.ES. sec. Publicación, s.f. [Consulta: 09 abril 2020]. <https://www.humanlevel.com/diccionario-marketing-online/business-to-business-b2b>

SEMANA. ¿Qué pasará con Uber en Colombia? En: SEMANA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Movilidad, 29, noviembre, 2014. [Consulta: 15 junio 2020]. Disponible en: <https://www.semana.com/nacion/articulo/uber-que-pasara-en-colombia/410592-3>

SEMANA. ¿Qué reglas mínimas tendría que cumplir Uber para operar en Colombia? En: SEMANA. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Movilidad, 14, enero, 2020. [Consulta: 27 julio 2020]. Disponible en: <https://www.semana.com/nacion/articulo/que-reglas-minimas-tendria-que-cumplir-uber-para-operar-en-colombia/648043>

UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. Ramas del poder público. En: UNIVERSIDAD DE LOS ANDES. [Sitio Web]. Bogotá D.C.CO. sec. Democracia, s.f. [Consulta: 19 mayo 2020]. Disponible en: <https://congresovisible.uniandes.edu.co/democracia/ramaspoderpublico/>

YI MIN SHUM. Matriz de evaluación de factores externos (Matriz EFE – MEFE). En: YIN MIN SHUM. [Sitio Web]. sec. Publicación, 18, junio, 2018. [Consulta: 09 abril 2020]. Disponible en: <https://yiminshum.com/matriz-evaluacion-factores-externos-matriz-efe-mefe/#:~:text=La%20matriz%20es%20una%20herramienta,que%20son%20capaces%20de%20aprovechar>