INCISO
Vol. 27, núm. 1, 2025 | ISSN 1794-1598 (impreso) | e-ISSN 2346-0792 (en línea)

ARTÍCULOS RESULTADO DE INVESTIGACIÓN

Percepción de los ciudadanos de Armenia sobre las plataformas digitales de transporte: una interpretación jurídico-económica

'Armenian Citizens' Perceptions of Digital Transportation Platforms': A Legal and Economic Interpretation

Danna-Alejandra Lobaton-Murcia
Universidad Alexander von Humboldt, Armenia, Colombia.

Resumen

El objetivo principal de este artículo es llevar a cabo una evaluación exhaustiva de las leyes actuales que regulan la operación de plataformas de transporte en Colombia. Nos enfocaremos especialmente en analizar aquellos puntos que podrían tener un impacto significativo en los habitantes del municipio de Armenia, considerando la inminente llegada de tecnologías en el sector y teniendo en cuenta los factores propios de nuestra región, como el impacto en el tráfico urbano y la seguridad vial. Este análisis abarca una serie de aspectos clave, incluida la generación de empleo, la eficiencia en la prestación del servicio y los efectos en el mercado. Nos proponemos examinar cómo estas leyes afectan directamente la percepción de los residentes de Armenia, tanto en términos de oportunidades laborales como en la calidad y accesibilidad de los servicios de transporte disponibles en la región, por lo cual se desarrolló una investigación de tipo cuantitativo.

Palabras clave: servicios de transporte compartido, Carpooling, Plataforma digital de transporte, Uber, Cabify, InDrive.

Abstract

The primary objective of this article is to conduct a comprehensive evaluation of the current laws that regulate the operation of transportation platforms in Colombia. The analysis will concentrate on identifying points with the potential to exert a substantial influence on the residents of the municipality of Armenia. This will be achieved by considering the imminent arrival of new technologies in the sector and by taking into account factors specific to the region, such as the impact on urban traffic and road safety. The present analysis encompasses a series of pivotal aspects, including job creation, service delivery efficiency, and market effects. The objective of this study is to examine the direct impact of these legal provisions on the perceptions of Armenian residents with regard to employment opportunities and the quality and accessibility of transportation services in the region. To this end, a quantitative research approach was developed.

Keywords: shared transportation services, carpooling, digital transportation platform, Uber, Cabify, InDrive.

1. Introducción

A lo largo de este artículo, realizaré un análisis económico sobre la regulación de las plataformas de transporte, con especial énfasis en los efectos observados en la ciudad de Armenia,

Fechas
Recibido: Octubre 2025
Aprobado: Diciembre 2025
Publicado: 07/12/2025

DOI
https://doi.org/10.18634/incj.26v.2i.1546

Cómo citar
Lobaton-Murcia, D.-A. (2025). Percepción de los ciudadanos de Armenia sobre las plataformas digitales de transporte: una interpretación jurídico-económica. *Inciso*, 27(1), 1-19. https://doi.org/10.18634/incj.26v.2i.1546

Licencia
Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Atribución-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-SA 4.0). Inciso. Copyright 2025. Universidad La Gran Colombia.

Quindío. Este análisis es relevante, ya que aborda una problemática acuciante en la actualidad. Con la expansión de las megaciudades, la imposibilidad de acceder a pie a todos los servicios necesarios para la vida urbana, sumada a los tiempos de desplazamiento, ha impulsado el surgimiento de plataformas digitales que ofrecen servicios de transporte económicos y accesibles mediante el uso de un teléfono móvil.

Hace millones de años el ser humano era un ser nómada por naturaleza, dado que buscaba la supervivencia continuamente. En el trasegar y lucha con el ambiente se veía en la necesidad de cambiar constantemente de territorio, y así lo hizo durante cientos de años. Sin embargo, vendría después la época sedentaria del hombre cuando encontró la forma de sobrevivir en un solo lugar, cultivar, cosechar, habitar y reproducirse; creando grandes comunidades que se protegían entre sí. Debido a ello surgen en la modernidad las grandes urbes que llegaron con nuevos conflictos, que el ser humano tendría que equiparar y dominar, uno de ellos la necesidad de movilizarse, pues ya no era tan sencillo como antes. En esa misma línea, el ser humano buscó los medios necesarios para lograr combatir este desafío, "De ahí que el ser humano concibiera desde muy pronto la posibilidad de utilizar las capacidades motrices de otros organismos, fueran caballos, fueran camellos. La velocidad de crucero de algunos de estos animales era superior a la del organismo humano y, sin duda, su resistencia física era también mucho mayor" Caz Enjuto M. Rodriguez M, Saravia Madrigal M, Escuela Técnica Superior de Arquitectura (Universidad de Valladolid).

En cierta medida, estos medios de transporte funcionaron; sin embargo, no fueron suficientes para satisfacer completamente la creciente demanda que surgía, de allí surgen los medios de transporte como el barco, el ferrocarril y el que nos concierne en este estudio el automóvil. El uso del combustible para el funcionamiento de los motores y en esa línea de los vehículos motorizados traería una de las mayores revoluciones de la historia humana. Sin embargo, la disponibilidad limitada de estos vehículos suponía un obstáculo para que el público en general pudiera adquirir uno propio. En relación con eso, " Años más tarde llegaría el tranvía, el tren y el subte junto con la introducción en la década de 1920 de los motorbus que implicó un positivo ajuste en el tiempo de los viajes"(METROPOL, s. f.).

El surgimiento del transporte público, tendría como objetivo que los ciudadanos pudieran movilizarse teniendo acceso a toda la ciudad y posteriormente entre ciudades. Todo este trasegar histórico en que el ser humano ha evolucionado a lo que se refiere actualmente, nos enfrenta una vez más a la evolución y es que el surgimiento de nuevas tecnologías y operación de plataformas de transporte en nuestro país ha abierto la puerta a un gran debate respecto a la regulación de las plataformas de transporte.

En los últimos años, la pregunta sobre la legalidad, los riesgos y los desafíos que han traído consigo las plataformas tecnológicas de transporte como InDriver, Beat y Uber ha desatado numerosas controversias entre los ciudadanos. Estas controversias giran en torno a varios puntos clave: 1) la generación de empleo, 2) la eficiencia en la prestación del servicio, 3) los efectos en el mercado, y 4) la competencia desleal. Nótese cómo estos asuntos no son otra cosa que variables económicas que pueden ser analizadas desde una perspectiva jurídica que se enmarca, justamente, dentro de la perspectiva de los estudios del análisis económico del derecho.

Es inquietante, en todo caso, que estas plataformas faciliten la proliferación de vehículos particulares disfrazados de vehículos públicos, lo que complica la movilidad y plantea serios pro-

blemas de seguridad personal. Además, existe el riesgo de que estos servicios de transporte no estén cubiertos por las pólizas de seguro adecuadas, incrementando los peligros para los usuarios. Por otra parte, la competencia desleal es un tema crítico, ya que los conductores de estas plataformas a menudo no están sujetos a las mismas regulaciones y costos que los taxis tradicionales, lo que les permite ofrecer tarifas más bajas y captar una mayor cuota de mercado.

Dicho lo anterior, pretendo cumplir el siguiente objetivo general: Analizar desde una perspectiva económica la regulación de las plataformas digitales de transporte, con especial énfasis en los efectos percibidos por la ciudadanía en Armenia, Quindío. De este objetivo se derivan los siguientes objetivos específicos:

1. Sistematizar la regulación vigente en materia de plataformas digitales de transporte en Colombia. 2. Describir la percepción de los ciudadanos de Armenia sobre el impacto de las plataformas digitales. 3. Interpretar desde el análisis económico del derecho la regulación de las plataformas digitales y la percepción de los ciudadanos de Armenia.

La metodología para el desarrollo de cada uno de los objetivos será desarrollada en los apartados respectivos. Debe anticiparse que las variables seleccionadas, y que son descritas, en la sección 3 de este escrito, son de carácter económico.

2. La normativa sobre plataformas digitales de transporte en Colombia

Para construir un panorama tan completo como sea posible acerca de la regulación expedida en Colombia sobre las plataformas digitales de transporte como *Uber* e *InDrive,* seguiré una estrategia de revisión normativa que tomará un punto de inicio el Decreto Único 1079 de 2015, reglamentario del sector transporte. Esto facilitará la revisión, pues impone una limitación temporal que coincide con la popularización de este tipo de plataformas digitales en Colombia. Para identificar las disposiciones específicas sobre el tema utilizaré, dentro del texto del decreto, las siguientes palabras clave: servicios de transporte compartido, carpooling, plataforma digital de transporte, Uber, Cabify, InDrive. A partir de este punto inicial, revisaré otras regulaciones y modificaciones que puedan estar relacionadas con el tema siguiendo estrategia.

Revisando el decreto único 1079 de 2015 se realizaron las respectivas búsquedas utilizando las palabras claves, señaladas anteriormente, se registra esta búsqueda por medio de la siguiente tabla.

Tabla 1. Búsqueda por palabras clave en el decreto 1079 de 2015.

DECRETO UTILIZADO	PALABRA CLAVE	RESULTADO
1079 de 2015	Servicios de transporte compartido	Sin resultados
1079 de 2015	Carpooling	Sin resultados
1079 de 2015	Plataforma digital de transporte	Sin resultados
1079 de 2015	Uber	Sin resultados
1079 de 2015	Cabify	Sin resultados
1079 de 2015	Indrive	Sin resultados

El arribo de plataformas digitales como Uber a Colombia en 2013 marcó un antes y un después en los servicios de transporte, un sector altamente regulado en el país. Sin embargo, el marco regulatorio colombiano actual no es compatible con el modelo de operación de estas plataformas. A pesar de esto, estas plataformas continúan operando al margen de la normatividad vigente, lo que ha generado un debate continuo sobre la postura que debe adoptar el Estado

colombiano respecto a esta problemática.

> En nuestro país, nuestro marco regulatorio actual no es compatible con el modelo mediante el cual operan las plataformas digitales, sin embargo, aquellas siguen operando al margen de la normatividad, motivo por el cual, se mantiene vigente el debate en torno a cuál debe ser la posición del Estado colombiano alrededor de la problemática y en particular, subsiste la pregunta sobre si es viable formular una nueva regulación que permita la incursión de estos nuevos competidores al mercado, creando un ambiente propicio para la innovación y al mismo tiempo garantizando las exigencias y estándares del servicio en aras de proteger a los usuarios y colectividad en general. (Ruiz & Lota, s. f.)

El arribo de un tercero totalmente innovador abrió las puertas a un sinfín de discusiones entre los medios tradicionales como los taxis, el gobierno nacional y los usuarios.

Ahora bien, dado que las búsquedas alrededor del decreto único normativamente son inexistentes, se utilizaron buscadores que permitieran agregar información a un panorama que resulta muy nublado normativamente.

Tabla 2. Búsquedas sobre el tema en buscador general.

BUSCADOR UTILIZADO	PALABRA CLAVE	RESULTADO
Google	Regulación uber Colombia	Proyecto de ley: por medio del cual se autoriza el uso de plataformas de internet para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi
Google	Uber normativa colombia	Términos y condiciones en jurisdicción colombiana
Google	Vigencia uber	Requisitos para los vehículos
Google	Indrive normativa Colombia	EL ESPECTADOR “Choque entre aplicación y taxistas, por una ley sin regular”

Posterior a la búsqueda utilizando navegadores web, utilizando el filtro “Regulación Uber Colombia”, me encuentro con un proyecto de ley promovido por el entonces congresista Mauricio toro que buscaba autorizar el uso de plataformas digitales para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual, sin embargo, en tres ocasiones y con diversos puntos reformulados en cada intento, el proyecto no prosperó y sólo en una única ocasión en el año 2021, se aprobó el informe de ponencia en primer debate en la Comisión Sexta de Cámara; es decir que desde el año 2013 hasta el año actual 2024, no ha sido posible realizarse el debate público que propenda en una efectiva regulación de esta situación. Lo cierto es que estas plataformas siguen siendo una realidad.

Por otro lado realizando un recuento histórico sobre lo que ha sido controversial en los últimos años alrededor de esta materia se encontró:

Año 2015, decreto 2297 del 2015

En el año 2015, el gobierno nacional, bajo la presidencia de Juan Manuel Santos, expidió el Decreto 2297, que reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo. En este decreto, se definen y delimitan las características y requisitos que deben cumplir los prestadores de este servicio. A través de esta normativa, se dejó claro que las plataformas digitales no estaban autorizadas para ofrecer dicho servicio. Sin embargo, estas plataformas argumentaron que no eran empresas prestadoras de servicio público, alejándose así de las disposiciones del decreto.

Año 2016, resolución 2163/16 por el cual se reglamenta el decreto 2297 y se dictan otras disposiciones

Para el año 2016 se expide la resolución 2163, que ratifica el decreto 2297 del año anterior, donde el gobierno nacional hace claridad sobre las características específicas que deben tener los vehículos que prestan este servicio y las empresas legalmente establecidas para hacerlo, esto sin dejar de lado la habilitación e implementación del uso de plataformas tecnológicas dado su alcance inminente. Además en el art.19 se señala un punto que no había tenido claridad anteriormente y es el indicador de servicio, en el cual se dispone "Las empresas de transporte público en la modalidad individual en el nivel de lujo, lo mismo que los conductores de este tipo de servicio deberán atender entre otros y sin que sean los únicos indicadores de servicio". Este artículo podría interpretarse como una respuesta a las constantes quejas que recibía el servicio de transporte individual por parte de los usuarios en ese año, lo que motivaba la preferencia por el uso de aplicaciones como Uber e inDrive.

Dada la inoperancia y el disentimiento por parte del gobierno nacional frente a la regulación de las plataformas digitales, la empresa Uber decide no acogerse a esta resolución, lo que posteriormente iniciará una serie de demandas que buscarán que estas plataformas no puedan seguir operando en el país. Uno de los casos que más han causado revuelo, es el proceso iniciado por la empresa Cotech SAS contra Uber, Uber Tech y Uber Colombia ante la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) por actos de competencia desleal.

Año 2019

Para este año, Uber propone al gobierno nacional su regulación en cabeza de su gerente de asuntos públicos, Luis Lopez, quien es fehaciente en afirmar que la plataforma no es un servicio público, sino uno privado que se obtiene a través de una app y no en la calle, que es lo que precisamente se encasilla en lo público, en concordancia a este argumento plantea la idea que se cree una nueva categoría en materia de transporte, "Uber lo denomina, Transporte Privado Intermediado por Plataformas (TPIP), La clave de la propuesta de la compañía es el concepto de 'Empresas de Red de Transporte (ERT). Según ese planteamiento, el marco impulsado por Uber cobijaría también a competidores como Cabify y Beat"(*La propuesta de Uber para lograr su legalización en Colombia*, s. f.)

Por otro lado, para el 20 de diciembre de ese mismo año la SIC, profiere una sentencia que le da la razón a la empresa Cotech SAS, por actos de competencia desleal, y ordena el cese inmediato de la operación de servicios Uber en el país.

Año 2020

Para este año la empresa Uber presenta un recurso de apelación contra la sentencia de la SIC, ante el Tribunal Superior del distrito judicial de Bogotá, sala civil, quien concede la razón a la empresa Uber con fundamento en la prescripción extintiva del artículo 23 de la Ley 256 de 1996 (ley de competencia desleal). En ese sentido, el 20 de febrero Uber retoma operaciones en Colombia, añadiendo nuevos términos y condiciones.

Año 2023

En desacuerdo con la decisión tomada por el tribunal superior de Bogotá la empresa Coltech SAS, presenta un recurso de casación que resuelve la Corte suprema de justicia en la Sala de Casación Civil, Agraria y Rural, en la que decide no casar la sentencia y condenar en costas al demandante.

Este recuento que abarca los aspectos más destacados desde que las plataformas digitales generaron revuelo en el país, y especialmente la retoma de operaciones de Uber, tienen igual sentido con el resultado de la segunda búsqueda realizada en el navegador con la palabra clave "Uber normativa Colombia", pues el resultado condujo a los Términos y condiciones en jurisdicción colombiana, es decir, que el regreso de Uber tras la decisión del tribunal a causa de la prescripción del art 23 de la ley 256 de 1996 únicamente se dio por la extinción de la acción mas no del derecho, de allí que cuando Uber regresa al país añade nuevos términos y condiciones, bajo la figura de arrendatario y arrendador. " (*Arrendatario),* significa la persona que actúa como arrendatario final autorizado por Uber para utilizar los Servicios a fin de obtener, de parte del (*Arrendador*), un Vehículo en arrendamiento con conductor, manteniendo siempre el control operativo del mismo, de conformidad con los términos y condiciones del Contrato de Arrendamiento de Vehículo que suscriban dicho Arrendatario y el Arrendador".(*Legal | Uber*, s. f.).

En esa misma línea, estos nuevos acondicionamientos por parte de la plataforma se alinean con los resultados de la tercera búsqueda "vigencia Uber", donde la plataforma establece unos requisitos básicos y de obligatorio cumplimiento para quienes pretendan utilizar la aplicación para prestar el servicio, dándose a sí misma una autorregulación de sus servicios. Estos requisitos incluyen la verificación de documentos, el cumplimiento de normas de seguridad y la actualización constante de la información del conductor y del vehículo. De esta manera, Uber busca garantizar un servicio de calidad y acorde a las regulaciones locales, aunque todavía enfrenta críticas y desafíos en su implementación.

Por último, en la búsqueda utilizando la palabra clave "Indrive normativa Colombia", se encontraron noticias de medios nacionales que señalan la falta de regulación de todas las plataformas que son utilizadas en Colombia. A pesar del crecimiento exponencial de estas aplicaciones, la ausencia de una legislación clara y específica para su funcionamiento ha generado un vacío legal que afecta tanto a usuarios como a conductores. Las autoridades han manifestado la necesidad de crear un marco regulatorio que abarque todos los aspectos relacionados con la operación de estas plataformas, garantizando así la seguridad, transparencia y equidad en el servicio ofrecido. Mientras tanto, las plataformas operan en un entorno incierto, adaptándose a las condiciones cambiantes y las regulaciones que eventualmente puedan ser establecidas.

3. Percepción de los ciudadanos de armenia sobre el impacto de las plataformas digitales

Para verificar el impacto percibido de estas plataformas en las diversas prácticas de transporte de los ciudadanos de Armenia, construimos una encuesta aplicada a una muestra representativa de ciudadanos del municipio de Armenia. La encuesta recolectó información sobre 5 categorías: tráfico urbano, seguridad vial, empleo, eficiencia del servicio, efectos en el mercado. La estructura de la encuesta se realizó utilizando un formato de variables, que permite desarrollar las categorías implicadas, obteniendo una correcta operacionalización de variables, las pre-

guntas están formuladas bajo la escala de Likert.

Universo: 273.769 personas

Muestra (no probabilística por conveniencia de acuerdo con la disposición de sujetos de investigación para contestar la encuesta a través de un vínculo compartido a través de estados de Whatsapp y redes sociales de la autora): 385[1].

Análisis: frecuencias y porcentajes.

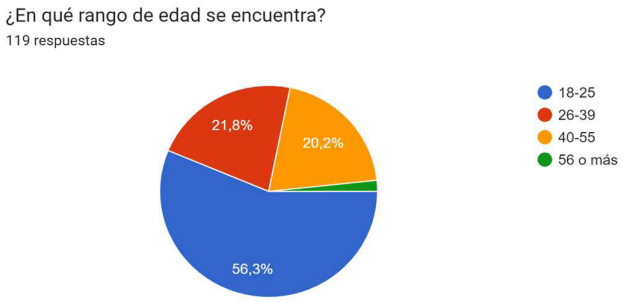
El instrumento está disponible en el siguiente vínculo: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdWmjHuL_kec6gXTiEyGZP32HeMay_Z9P5-cyw3IQfpBLXwvw/viewform

Debe aclararse que este estudio empírico generará resultados útiles únicamente para la ciudad de Armenia. Sin embargo, este estudio, con el mismo instrumento, puede utilizarse en otras ciudades del país e incluso, con la muestra adecuada, presentar resultados de alcance nacional.

A continuación, realizaré una descripción de los hallazgos en cada una de las categorías estudiadas: tráfico urbano, seguridad vial, empleo, eficiencia del servicio, efectos en el mercado

[1] Aunque el cálculo de la muestra arrojó la necesidad de encuestar 385 personas, hasta el momento ha sido posible aplicar el instrumento a 119 personas.

Hay que indicar que la distribución por edad de los participantes fue aproximadamente de un tercio en los diferentes rangos de edad propuestos:



Gráfica 1. Rangos de edad de los encuestados.

Solo el 1.7% de los encuestados tiene más de 56 años.

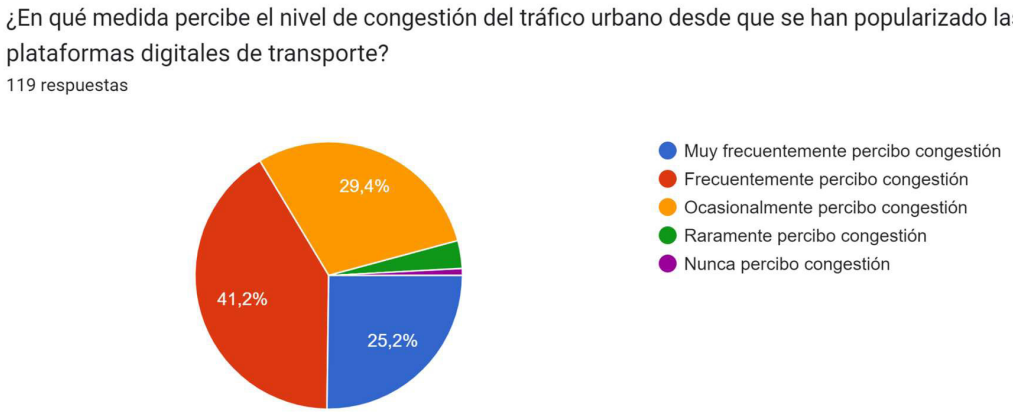
Tráfico urbano

En la categoría de tráfico urbano encontramos que se han percibido cambios en los tiempos de desplazamiento urbano de forma significativa. De hecho, más del 75% de los encuestados manifestaron que sus tiempos de desplazamiento han cambiado.



Gráfica 2. Cambios en el tiempo de desplazamiento urbano.

Para ver en qué sentido han cambiado y evitar posibles sesgos, se preguntó por la percepción de congestión vehicular, en lugar de preguntar si piensa que el tiempo ha aumentado o disminuido. Encontramos que dos tercios de las personas han percibido altos niveles de tráfico desde la popularización de las plataformas digitales, así:



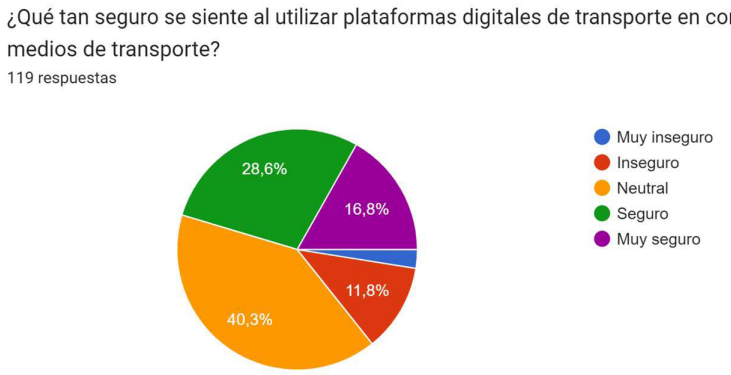
Gráfica 3. Percepción de tráfico desde la popularización de plataformas digitales.

Lo anterior permite ver que se ha percibido un aumento en el tráfico urbano desde la popularización de las plataformas digitales.

Seguridad vial

En cuanto a seguridad vial, se preguntó a los participantes sobre la seguridad percibida al usar plataformas digitales de transporte, así como por su preocupación por la seguridad vial al utilizar este tipo de servicios. En términos generales, se encontró una tendencia a percibir como seguro el uso de estas plataformas, así como poca preocupación por la seguridad vial.

Menos de un 11.8% de los encuestados manifestaron sentirse inseguros con estas plataformas:



Gráfica 4. Seguridad percibida al usar plataformas digitales de transporte.

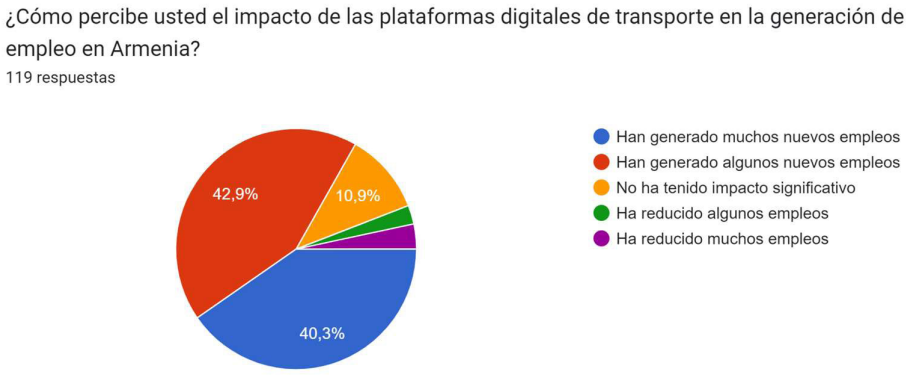
Así mismo, poco más de un cuarto de los participantes manifestaron preocupación por la seguridad vial al utilizar estos servicios.



Gráfica 5. Preocupación por la seguridad vial.

Empleo

En cuanto al empleo, un elocuente 42,9% de los encuestados juzgan que las plataformas digitales de transporte han generado empleos. Más de la mitad del total consideran que se han generado muchos nuevos empleos.



Gráfica 6. Percepción sobre generación de empleos.

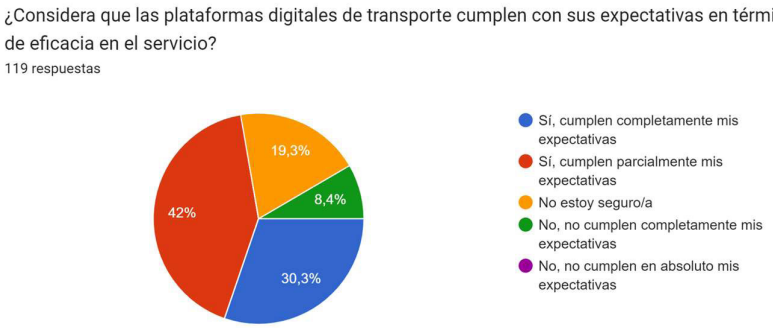
Eficiencia del servicio

El 59,7% de los encuestados consideran que el servicio ofrecido por estas plataformas es eficaz o muy eficaz frente a otros medios de transporte, lo que se compagina con los resultados de las demás categorías.



Gráfica 7. Percepción de eficacia frente a otros medios de transporte

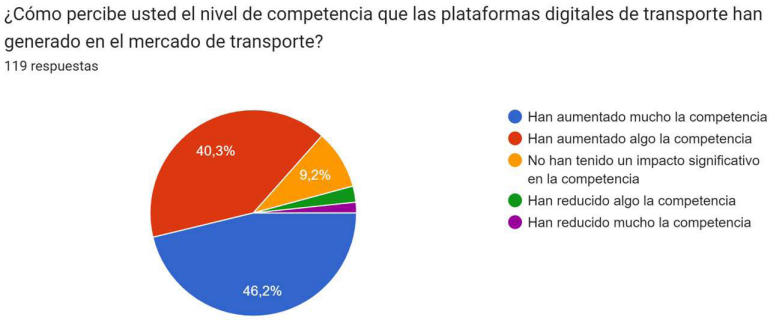
Además, un 72.3% de los encuestados ven realizadas sus expectativas al utilizar estos servicios:



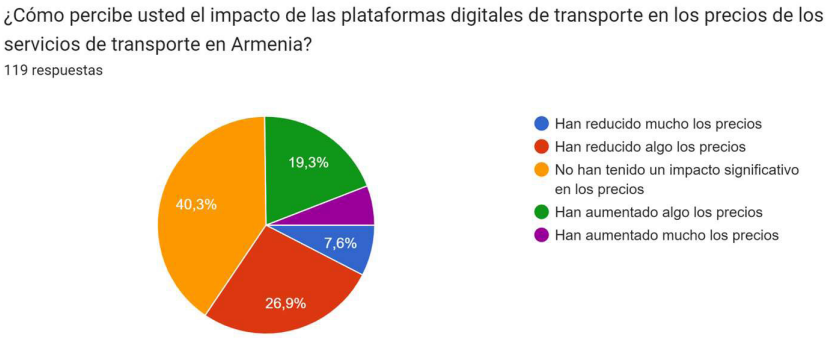
Gráfica 9. Expectativas al usar los servicios de plataformas digitales de transporte.

Efectos en el mercado

Lo observado en los efectos en el mercado es interesante. Se identificó una mayor percepción de competencia, lo que en teoría debería reducir los precios. Sin embargo, a pesar de una percepción de mayor competencia, el 65.5% de los participantes manifiestan que no ha habido un cambio significativo en los precios o que, contrario a la teoría, los precios han aumentado. Solo un 7,6% de los encuestados manifestaron que se han reducido significativamente los precios.



Gráfica 10. Percepción del nivel de competencia.



Gráfica 11. Percepción en el cambio de los precios.

4. Análisis económico del derecho la regulación de las plataformas digitales y la percepción de los ciudadanos de Armenia

Históricamente la práctica y la esencia del derecho ha sido sumamente arraigada a sus principios de disciplina única y certera desde su campo práctico, en efecto, los primeros estudiosos del derecho así lo plantearon, y hoy para muchos doctrinantes sigue siendo así, sin embargo, pasaron siglos hasta que se plantea la posibilidad de establecer una multidisciplinariedad alrededor del derecho, al comprender que este no podría resolver todos los problemas concernientes a la complejidad humana. De esa manera se comienza a contemplar la posibilidad de trabajar en conjunto con ciencias como la sociología, la antropología, la filosofía y la economía; siendo esta última objeto de este artículo, el análisis económico del derecho. "denominado en los términos de la cultura anglosajona como *law and economics* define un campo de aplicación de la teoría económica (principalmente la microeconomía y las bases conceptuales de la economía del bienestar) al examen de la formación, estructura, procesos e impactos económicos de

la ley y de las instituciones legales" (Bejarano, 1999). Lo que representa el uso de los estudios y análisis económicos en la práctica legislativa e instituciones públicas, en convergencia para lograr un objetivo que ha perseguido la humanidad desde sus inicios, el bienestar social.

Del mismo modo, para realizar una interpretación desde el análisis económico del derecho respecto a la regulación de las plataformas digitales en materia de transporte, es esencial categorizar y examinar diversos aspectos que afectan tanto al bienestar social como a la eficiencia económica. Los puntos clave a considerar son: tráfico urbano, seguridad vial, empleo, eficiencia del servicio, efectos en el mercado. Dado que brindan un panorama general, no sólo concernientes al impacto económico, sino también a la percepción de los ciudadanos.

Tráfico urbano

El aumento de vehículos particulares, prestando servicios de transporte a través de plataformas digitales en ciudades que no están preparadas para el aumento masivo de vehículos, dadas sus condiciones de infraestructura y población, como es el caso del municipio de Armenia, Quindío, exponen una serie de desafíos para la ciudadanía y los entes gubernamentales, que deben actuar con urgencia. Desde el punto de vista del análisis económico del derecho, surgen preguntas alrededor de los costos de desplazamiento, el consumo de combustible y el tiempo perdido.

Una medida crucial de la eficiencia urbana y la calidad de vida en las ciudades es el tiempo que las personas invierten en desplazamientos. Este aspecto merece especial atención, ya que gran parte de la población se desplaza debido a sus actividades cotidianas, como ir al trabajo, al lugar de estudio o encontrarse con otras personas, es decir, como una acción derivada, y no precisamente originada por un deseo intrínseco. Esta "inversión" de tiempo no es percibida de manera inmediata por los individuos, pero sí de forma indirecta, ya que implica costos. Según (Thomson & Bull, 2002), "se produce congestión en diversos lugares, con sus negativas secuelas de contaminación, importante gasto de los recursos privados y sociales y pérdida de calidad de vida". Dado que los sujetos no perciben esos costos individualizados, tampoco se percibe el gran desgaste general causado por la acumulación de pequeñas acciones. En esa misma línea, surge la pregunta, ¿cuál es entonces el origen del problema?, (Thomson & Bull, 2002), son claros en la respuesta a este cuestionamiento, afirmando que el problema radica en los vehículos y su masivo aumento en las vías de transporte. Agregando a lo anterior según, (Sharma & Biswas, 2021) La PCU se define como "la medida de la interacción relativa entre un vehículo y un flujo de tráfico con respecto a un automóvil de pasajeros estándar bajo un conjunto específico de condiciones de carretera y tráfico" (CSIR, Central Road Research Institute, 2017), en otras palabras, la perspectiva del Instituto Central de Investigación de Carreteras, resulta totalmente pertinente y concuerda de manera sucinta con la conclusión de que el problema radica en los vehículos.

Aunque el transporte público ocupa más espacio en las carreteras, tiene una mayor capacidad de pasajeros en comparación con los automóviles particulares. En estos últimos, la ocupación promedio suele ser mucho menor, a menudo limitada a una sola persona, el conductor, o en algunas ocasiones, al conductor y un acompañante. Esta disparidad en la capacidad de pasajeros frente al espacio que ocupan los vehículos contribuye significativamente a los problemas de congestión y a la reducción de la eficiencia urbana.

En este marco, resulta entonces necesario señalar que el crecimiento descontrolado de vehículos en Armenia, Quindío, producto de una regulación insuficiente, no solo plantea un desafío urbano, sino también un problema económico significativo. A medida que más personas optan por automóviles particulares o servicios de transporte mediante plataformas digitales, se incrementa la congestión vial, lo que reduce la eficiencia en los tiempos de desplazamiento y eleva los costos operativos.

Esta situación provoca un aumento en el consumo de combustible y el desgaste de la infraestructura vial, lo que a su vez requiere mayores inversiones públicas en mantenimiento y ampliación de carreteras que tiene un costo económico directo. La preferencia por vehículos particulares y la falta de un transporte público eficiente pueden fomentar una dependencia insostenible de los combustibles fósiles y generar mayores externalidades negativas, como la contaminación ambiental y el deterioro de la salud pública, que imponen costos adicionales al sistema de salud y a la economía en general. Por tanto, lo que podría parecer una mejora en la movilidad individual a corto plazo, en realidad se traduce en un aumento de costos sociales y económicos que afectan la calidad de vida de todos los habitantes a mediano y largo plazo.

Seguridad Vial

Dado el aumento del tráfico urbano, y el desgaste de la infraestructura vial, surgen conflictos, en relación con el aumento de siniestros viales o la poca o nula responsabilidad extracontractual civil que contraen las plataformas digitales, y que exponen no solo a los conductores, sino también a los usuarios, quienes las usan por las ventajas costo-beneficio sin tomar aspectos tan relevantes como la seguridad vial. En ese sentido plantear la posible regulación, podría equiparar el mercado sin comprometer el aspecto de la protección.

Para plantear una regulación efectiva en la reducción de accidentes y costos, es crucial tener en cuenta lo que (GUIDO, 1970) denomina “sistema de derecho de accidentes”, el cual se centra en dos aspectos fundamentales: (1) determinar hasta qué punto cada actividad que contribuye a un accidente es responsable de los costos, lo que él llama “qué es un costo de qué”; y (2) la valoración adecuada de esos costos, conocido como “cuál es el costo.

(GUIDO, 1970), en su análisis económico del derecho de daños, explora cómo asignar costos de manera eficiente puede reducir los accidentes. Para ilustrar estos conceptos, expone una serie de ejemplos que ayudan a entender cómo las reglas del derecho pueden incentivar comportamientos que minimicen los costos sociales de los accidentes. Un ejemplo más sencillo para entender este enfoque podría ser el siguiente:

Supongamos que en una comunidad, los accidentes de bicicleta causan un costo de $50 por ciclista herido. Si se implementaran cascos protectores, el costo total de los accidentes se reduciría a $10, pero cada casco cuesta $20. Sin embargo, hay un problema: los ciclistas no quieren comprar cascos por su cuenta, porque consideran que el costo de $20 es elevado en comparación con el riesgo percibido. En consecuencia bajo el sistema utilizado por el autor,

1) Qué es un costo de qué: Aquí, el sistema debería determinar quién es responsable del costo del accidente. Si se asigna la responsabilidad a los ciclistas, se incentiva la compra de cascos, pues prefieren gastar $20 en un casco y asumir $10 en costos de accidente, en lugar de $50 en daños sin casco. 2) Cuál es el costo: La valoración adecuada del costo muestra que es más eficiente para la sociedad que los ciclistas usen cascos, ya que el costo total ($30: $20 por el casco

más $10 en accidentes) es menor que el costo de no usarlos ($50). Bajo esta lógica, la regulación podría incentivar o exigir el uso de cascos, considerando que reduce los costos totales para la sociedad y, por ende, minimiza los accidentes.

En línea con el "sistema de derecho de accidentes" planteado por (GUIDO, 1970), es posible formular una regulación efectiva para las plataformas digitales de transporte, considerando los dos aspectos clave que este autor destaca: 1) Qué es un costo de qué: Para regular adecuadamente las plataformas digitales de transporte, primero debemos identificar quién es responsable de los accidentes que ocurren en este contexto. Como se concluyó en el análisis anterior sobre tráfico urbano, el aumento descontrolado de vehículos en la vía es un factor crucial, y este incremento ha sido impulsado significativamente por el surgimiento de estas plataformas. Así, la responsabilidad de los accidentes no recae únicamente en los conductores, sino también en la propia plataforma, que puede no estar supervisando adecuadamente las condiciones de los vehículos o la idoneidad de los conductores.

Esto implica que el sistema regulatorio debería considerar la responsabilidad compartida entre los conductores de las plataformas, los pasajeros, los peatones, otros vehículos en la vía, y la propia plataforma tecnológica. Si, por ejemplo, se determina que la plataforma no ha cumplido con su deber de supervisión, se le podría atribuir una parte significativa del costo de los accidentes debido a su falta de control. 2) Cuál es el costo: Una vez identificados los responsables, es crucial valorar adecuadamente los costos asociados al uso de las plataformas de transporte. Esto incluye tanto los costos directos, como las lesiones y daños materiales, como los costos indirectos, como la pérdida de productividad y la atención médica a largo plazo.

La regulación podría, por ejemplo, imponer a las plataformas la obligación de ofrecer seguros que cubran no solo a los pasajeros, sino también a terceros afectados, lo que distribuiría los costos de manera más equitativa y efectiva. Además, se podría requerir que las plataformas implementen sistemas avanzados de monitoreo y descansos obligatorios para los conductores, lo que, aunque tendría un costo inicial, podría reducir significativamente los accidentes y, en consecuencia, los costos totales para la sociedad.

Empleo

El surgimiento de los servicios de transporte a través de plataformas digitales ha generado un impacto significativo en el mercado del transporte, creando dos escenarios contrastantes. Por un lado, se observa un efecto positivo al fomentar el empleo, según (Cruz Caicedo et al., 2020) "estas plataformas han permitido que más de 20,000 personas en todo el mundo encuentren una fuente de ingresos a través de este tipo de trabajo flexible." Señalando que esta cifra se refiere no solo a las plataformas digitales de transporte, de otra manera a las plataformas digitales en general. Sin embargo, este tipo de empleo plantea serias dudas sobre las garantías laborales ofrecidas por las plataformas, ya que la mayoría de los trabajadores no tienen un vínculo laboral formal, lo que los deja desprotegidos en términos de seguridad social y derechos laborales básicos.

Por otro lado, el impacto negativo de estas plataformas se manifiesta en la competencia que representan para los servicios de transporte tradicionales. Al verse obligados a reducir precios para competir, estos servicios tradicionales enfrentan una presión financiera que podría comprometer la sostenibilidad de sus negocios y la calidad del servicio que ofrecen. Además,

la competencia desleal se convierte en una preocupación si las plataformas digitales no están sujetas a las mismas regulaciones que los operadores tradicionales, creando un desequilibrio en el mercado.

Aspectos adicionales a considerar incluyen cómo estas plataformas contribuyen a diversificar el mercado laboral. Según (*Estrategias de diversificación*, s. f.) la diversificación del mercado implica "crear nuevos productos o servicios, desarrollar un nuevo enfoque para los productos o servicios existentes, o buscar otros perfiles de consumidores con necesidades o deseos que atender". Las plataformas digitales de transporte han logrado precisamente esto al satisfacer necesidades y deseos específicos de los usuarios. Su éxito se refleja en el aumento de la satisfacción del cliente, como lo indican las respuestas obtenidas en la encuesta realizada durante esta investigación. Adicionalmente, estudios realizados en Colombia respaldan este éxito. (Castro, 2016) señala que "la economía colaborativa ha introducido importantes cambios tecnológicos y económicos, obligando al transporte convencional a adaptarse a nuevas realidades de mercado". Castro también presenta un cuadro comparativo que destaca las ventajas y desventajas entre los medios de transporte tradicionales y las plataformas digitales. Aunque la muestra utilizada para construir esta tabla no está claramente especificada, el hecho de que se observe una gran acogida por parte de los usuarios sugiere que los datos recogidos reflejan adecuadamente las tendencias y percepciones del mercado. La falta de detalles sobre la muestra puede limitar la capacidad de generalizar los resultados, pero no disminuye la relevancia del análisis comparativo en el contexto del impacto y aceptación de las plataformas digitales de transporte.

	EASSY TAXI	UBER - UBER X	SERVICIO DE TAXI TRADICIONAL
Medio de pago	Efectivo	Tarjeta de Crédito	Efectivo
Efectividad	Media	Alta	Baja
Precio	Valor del servicio más el costo operacional.	Tarifas fijas por ruta.	Distancia / Tiempo de recorrido.
Calidad	Se puede evaluar el chofer y el servicio prestado	Se puede evaluar el chofer y el servicio prestado	No es posible evaluar el chofer y el servicio.
Tiempo de espera	3 - 5 minutos	3 - 5 minutos	Indefinido
Costo operacional	De acuerdo con el tipo de servicio los costos operacionales son altos	Los costos operacionales son más bajos, debido a la a excelente planeación del servicio y la disponibilidad del mismo	De acuerdo con el tipo de servicio los costos operacionales son altos
Tipo de vehículo	Taxi tradicional (automóvil)	Particular (Camioneta, automóvil o ban)	Taxi tradicional (automóvil)
Estado del vehículo	No se garantizan las condiciones de limpieza del vehículo	Se garantiza la seguridad y limpieza del vehículo de acuerdo con una revisión de ingreso y periódica realizada al vehículo.	No se garantizan las condiciones de seguridad y limpieza del vehículo
Disponibilidad de servicio	Disponibilidad media	Disponibilidad alta	Servicio fortuito
Ruta	Ruta planificada	Ruta planificada	Ruta improvisada
Seguridad	Se realiza un diagnóstico del estado mecánico del vehículo	Se realiza un diagnóstico del estado mecánico del vehículo	N/A
Datos del Conductor	Se conoce la identidad del conductor y datos del vehículo	Se conoce la identidad del conductor y datos del vehículo	Se desconoce la identidad del conductor.
Valor agregado	N/A	Cuenta con 5 minutos para cancelar el servicio sin costo. Cumplimiento Cubertura del servicio	N/A
Diversificación de servicios	N/A	Existen varios sistemas de servicio (Uber, Uber X).	N/A
Barrera legal	Está regulado.	No está regulado.	Está regulado.

Tomado de (Castro, 2016)

Por otro lado, en un estudio reciente centrado en la ciudad de Villavicencio,(Correcha, 2024) expone que, según una encuesta realizada, el 44% de los encuestados califica la calidad del servicio de taxis en Villavicencio como “Mala” y un 13.1% como “Muy Mala”, sumando un total de 57.1% de respuestas negativas. Esto indica una percepción mayoritaria desfavorable hacia el servicio de taxis en términos de calidad.

Estos resultados sugieren que, si se extrapolan los hallazgos a nivel nacional, podrían reflejar una tendencia similar en otras ciudades con características poblacionales comparables. Villavicencio, con una población aproximada de 451,212 habitantes según el (*DANE*.), y Armenia, con 309,474 habitantes, tienen una diferencia de 141,738 habitantes. Esta similitud en el rango de población podría implicar que las percepciones sobre la calidad del servicio de

taxis en Villavicencio podrían ser indicativas de tendencias similares en ciudades de tamaño comparable.

A resumidas cuentas, para maximizar los beneficios de las plataformas digitales de transporte y mitigar sus desafíos, es esencial desarrollar políticas y regulaciones que aseguren una competencia justa, protejan a los trabajadores y garanticen la calidad del servicio para los consumidores.

Eficiencia en el servicio

La eficiencia en el servicio desde el punto de vista del análisis económico del derecho, consiste en lograr el punto en el que es imposible mejorar con los recursos disponibles. En el contexto de la competencia entre plataformas digitales de transporte y los servicios tradicionales, este concepto de eficiencia adquiere una relevancia particular.

Las plataformas digitales de transporte, podrían tener una ventaja significativa en comparación con los servicios de transporte tradicionales debido a su capacidad para optimizar el uso de tecnologías avanzadas. Esto no solo reduce los tiempos de espera y mejora la experiencia del usuario, sino que también permite una utilización más efectiva de los vehículos, reduciendo los costos operativos.

En contraste, los servicios de transporte tradicionales a menudo enfrentan restricciones debido a regulaciones más rígidas y una menor capacidad para integrar rápidamente nuevas tecnologías. Las regulaciones deben garantizar que las plataformas digitales no solo aprovechen su capacidad tecnológica para mejorar la eficiencia, sino que también cumplan con estándares laborales y de seguridad comparables a los de los servicios tradicionales. Esto asegura que la competencia sea justa y que se protejan los derechos de todos los trabajadores involucrados.

Efectos en el mercado

Para finalizar, los efectos en el mercado representan el punto de convergencia de los temas discutidos anteriormente. La competencia entre las plataformas digitales y los servicios tradicionales de transporte ha generado un considerable revuelo, afectando tanto la percepción ciudadana como las respuestas y medidas adoptadas por los legisladores. Desde la perspectiva del análisis económico del derecho, esta competencia influye significativamente en la dinámica del mercado. Las plataformas digitales han introducido un nuevo nivel de eficiencia y comodidad, lo que ha modificado las expectativas y comportamientos de los consumidores. Sin embargo, también existen preocupaciones sobre las condiciones laborales de los conductores y la equidad de la competencia. Las plataformas digitales a menudo operan bajo regulaciones diferentes o menos estrictas que las que enfrentan los servicios tradicionales, lo que puede generar un desequilibrio en el mercado.

Este escenario obliga a los legisladores a intervenir para equilibrar el campo de juego. Es esencial que las regulaciones busquen maximizar el bienestar social y económico. Esto implica no solo fomentar la innovación y la eficiencia que las plataformas digitales pueden ofrecer, sino también asegurar que estas operen bajo normativas que garanticen condiciones laborales justas y la seguridad de los usuarios.

Ahora bien surge una cuestión abierta en lo que se refiere a el derecho de la competencia y la

pregunta de si este surgimiento y auge de las plataformas configura competencia desleal, en el marco de un servicio tradicional, absolutamente reglado y configurado en el marco legal y en contraposición el surgimiento de una economía colaborativa, que más que regulada se ha adaptado a los marcos regulatorios de los países en donde se encuentra presente, según (Gutiérrez, 2021)

> En Colombia está enmarcado en la Constitución política, la Ley 155 de 1959, el Decreto 2153 de 1992 y la Ley 1340 de 2009. La Constitución colombiana establece el derecho de libre competencia económica: esa libertad que debería tener yo, como consumidor, para acercarme a un mercado y adquirir bienes y servicios; o la libertad de que yo, como empresario, debería tener para acercarme al mercado a ofrecer mis bienes y servicios en igualdad de condiciones. El derecho de la competencia busca preservar esa libertad de acceso al mercado tanto para el comprador y como para el vendedor; una libertad que no se vea limitada de forma artificial o significativa por los comportamientos de las empresas o por las regulaciones del Estado.

El surgimiento de la economía colaborativa, particularmente en el sector del transporte, plantea importantes desafíos en el ámbito del derecho de la competencia. La economía colaborativa se caracteriza por la creación de modelos de negocio que, aprovechando la tecnología digital, permiten la utilización eficiente de recursos subutilizados. Esto genera nuevas oportunidades tanto para los consumidores como para los proveedores de servicios, al mismo tiempo que presenta interrogantes sobre la equidad y la legalidad en relación con los marcos regulatorios existentes.

5. Conclusiones

A lo largo de este recorrido investigativo se concluye que es notable la competencia entre las plataformas digitales de transporte y los servicios tradicionales en ciudades con infraestructura limitada, como Armenia, Quindío, planteando desafíos significativos en varias áreas clave.

1) En términos de tráfico urbano, el aumento descontrolado de vehículos particulares que operan a través de estas plataformas ha exacerbado la congestión, elevando los costos de desplazamiento, el consumo de combustible y el tiempo perdido. Esto no solo afecta la eficiencia urbana, sino que también genera costos económicos y sociales elevados, deteriorando la calidad de vida de los ciudadanos a mediano y largo plazo. 2) En cuanto a la seguridad vial, el incremento del tráfico y el desgaste de la infraestructura podrían derivar en un aumento de los siniestros. La falta de una regulación adecuada que imponga responsabilidades claras a las plataformas digitales deja a conductores y usuarios expuestos a riesgos significativos, incrementando los costos asociados a los accidentes. Este escenario resalta la necesidad de una regulación que considere la responsabilidad compartida entre conductores, plataformas y otros actores del entorno vial. 3) El impacto en el empleo también es notable. Aunque las plataformas digitales han generado nuevas oportunidades laborales, estas suelen estar marcadas por la falta de garantías y derechos laborales básicos, lo que deja a muchos trabajadores en una situación de vulnerabilidad. Además, la competencia que representan estas plataformas para los servicios tradicionales puede llevar a una presión financiera insostenible para estos últimos, afectando su viabilidad y la calidad del servicio que ofrecen. 4) En términos de eficiencia en el servicio, las plataformas digitales tienen una ventaja significativa debido a su capacidad para optimizar el uso de tecnologías avanzadas. Sin embargo, para garantizar una competencia justa, es crucial

que estas plataformas también cumplan con estándares laborales y de seguridad comparables a los de los servicios tradicionales. 5) Los efectos en el mercado evidencian la necesidad de una intervención legislativa que equilibre el campo de juego, asegurando que las regulaciones no solo fomenten la innovación y la eficiencia, sino que también protejan a los trabajadores y a los consumidores.

Finalmente, el surgimiento de la economía colaborativa, representada por estas plataformas, presenta desafíos en términos de equidad y legalidad, que deben ser abordados para preservar la libertad de competencia en un mercado equilibrado y justo.

6. REFERENCIAS

Bejarano, J. A. (1999). El análisis económico del derecho: Comentarios sobre texto básico. *Revista de Economía Institucional*, *1*(1), 155-167.

Castro, A. Y. O. (2016). *EL IMPACTO DE LA ECONOMÍA COLABORATIVA EN SECTOR TRANSPORTE DE PASAJEROS EN COLOMBIA*.

Correcha, D. A. M. (2024). *ANÁLISIS DE LA PERCEPCIÓN SOCIAL QUE GENERA EL USO DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE EN VILLAVICENCIO*.

Cruz Caicedo, M., Evaristo López, M. G., Reyes Gaytán, G., Sánchez Acero, D. A., & Tovar Reyes, S. L. (with Universidad Externado de Colombia). (2020). *Nuevas tecnologías y derecho del trabajo: Libro de investigación* (Primera edición). Universidad Externado de Colombia, Departamento de Derecho Laboral, Centro de Investigaciones Laborales.

DANE - Inicio. (s. f.). Recuperado 19 de agosto de 2024, de https://www.dane.gov.co/

Estrategias de diversificación: Definición y tipos | ESIC. (s. f.). Recuperado 19 de agosto de 2024, de https://www.esic.edu/rethink/management/estrategias-de-diversificacion-definicion-y-tiposGUIDO, C. (1970). *The Cost of Accidents-A Legal and Economic Analysis.pdf*. Yale University Press. Gutiérrez, J. (2021). *Derecho de la competencia en América Latina y el Caribe: Evolución y principales retos* (pp. 124-152).

La propuesta de Uber para lograr su legalización en Colombia. (s. f.). Portafolio.co. Recuperado 23 de junio de 2024, de https://www.portafolio.co/negocios/empresas/la-propuesta-de-uber-para-lograr-su-legalizacion-en-colombia-528818

Legal | Uber. (s. f.). Recuperado 23 de junio de 2024, de https://www.uber.com/legal/es/document/ METROPOL, G. (s. f.). *Transporte público: La historia sin fin de un sector que siempre superó todos los obstáculos | Editorial - GRUPO Metropol*. metropol.com.ar. Recuperado 4 de mayo de 2024, de http://www.metropol.com.ar/

Ruiz, N. C., & Lota, L. F. (s. f.). *Universidad Externado de Colombia Facultad de Derecho Departamento de Derecho del Transporte e Infraestructura de Transporte*.

Sharma, M., & Biswas, S. (2021). Estimation of Passenger Car Unit on urban roads: A literature review. *International Journal of Transportation Science and Technology*, *10*(3), 283-298. https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2020.07.002

Thomson, I., & Bull, A. (2002). La congestión del tránsito urbano: Causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la CEPAL*, *2002*(76), 109-121. https://doi.org/10.18356/fd4a1f83-es