



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 797

Bogotá, D. C., lunes, 31 de agosto de 2020

EDICIÓN DE 38 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## ACTA DE AUDIENCIA PÚBLICA

COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

**AUDIENCIA PÚBLICA DE 2020**

(abril 15)

Sesión Virtual

**Tema:** El servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales.

**Secretaria:**

Buenos días para todos y para todas, señores invitados a esta audiencia, siendo las 9:34 de la mañana procedo con la lectura del Orden del Día, señor Presidente.

**HONORABLE CÁMARA DE  
REPRESENTANTES  
COMISIÓN PRIMERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
LEGISLATURA 2020-2021  
SESIÓN REMOTA**

(Artículo 2° de la Resolución Mesa Directiva de la Cámara de Representantes 0777 del 6 de abril de 2020, adicionada por la Resolución 1125 de 2020)

**Plataforma Hangouts Meet**

**ORDEN DEL DÍA**

Martes veintiocho (28) de julio de 2020

09:30 a. m.

I

**Lectura de Resolución número 001**

(julio 24 de 2020)

II

**Audiencia Pública**

**Tema:** El servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales.

**Lugar:** Se desarrollará remotamente en la Plataforma Hangouts Meet. Enlace enviado al correo de los Honorables Representantes y de las demás personas inscritas.

Proposición aprobada en esta Célula Legislativa y suscrita por el Honorable Representante *Gabriel Santos García*.

III

**Lo que propongan los Honorables  
Representantes**

El Presidente,

*Alfredo Rafael Deluque Zuleta.*

El Vicepresidente,

*Julián Peinado Ramírez.*

La Secretaria,

*Amparo Yaneth Calderón Perdomo.*

La Subsecretaria,

*Dora Sonia Cortés Castillo.*

Ha sido leído el Orden del Día señor Presidente.  
Primer punto.

**Presidente:**

Señora Secretaria, iniciemos entonces con el primer punto de hoy, por favor.

**Secretaria:**

Sí, señor Presidente, como primer punto, lectura de la Resolución número 001 del 24 de julio de 2020.

**RESOLUCIÓN NÚMERO 001 DE 2020**

(julio 24)

*por la cual se convoca a audiencia pública.*

La Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Honorable Cámara de Representantes,

**CONSIDERANDO:**

a) Que mediante Proposición aprobada en la Sesión Remota de Comisión del día miércoles 3 de junio de 2020, suscrita por el Honorable Representante Gabriel Santos García, con el tema: “el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales”, ha solicitado la realización de Audiencia Pública.

b) Que el artículo 264 de la Ley 5ª de 1992, faculta a los Congresistas a celebrar Audiencias Públicas para el mejor ejercicio de su función.

c) Que el artículo 230 de la Ley 5ª de 1992, faculta a la Mesa Directiva para reglamentar lo relacionado con las intervenciones y el procedimiento que asegure la debida atención y oportunidad.

d) Que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia, en relación con las Audiencias Públicas ha manifestado: “(...) las Audiencias Públicas de participación ciudadana decretadas por los Presidentes de las Cámaras o sus Comisiones Permanentes, dado que el propósito de estas no es el de que los Congresistas deliberen ni decidan sobre algún asunto, sino el de permitir a los particulares interesados expresar sus posiciones y puntos de vista sobre los temas que se estén examinando en la Célula Legislativa correspondiente; no son, así, Sesiones del Congreso o de sus Cámaras, sino Audiencias programadas para permitir la intervención de los ciudadanos interesados”.

e) Que la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes según artículo 2º de la Resolución 0777 del 4 de abril de 2020, adicionada por la Resolución 1125 de 2020, permite que mientras subsista la declaración de Emergencia Sanitaria, todas y cada una de las funciones que le corresponden a los Representantes a la Cámara de acuerdo con la Ley 5ª de 1992, pueden realizarse a través de medios remotos, digitales o cualquier otro medio tecnológico, bajo el principio de asegurar en todos los casos y que se den a conocer oportunamente a los Representantes a la Cámara y de la sociedad en su conjunto, todo lo relacionado con el trabajo legislativo que se adelanta en las Comisiones y Plenarias de la Cámara de Representantes,

**RESUELVE:**

**Artículo 1º.** Convocar a Audiencia Pública remota para que las personas naturales o jurídicas interesadas, presenten opiniones u observaciones sobre **“El servicio privado de transporte intermediario por plataformas digitales”**.

Artículo 2º. La Audiencia Pública remota se realizará el día martes 28 de julio a las 09:30 a. m., en el ID: <https://meet.google.com/srs-igme-xbc>, de la plataforma Hangouts Meet.

Artículo 3º. Las inscripciones para intervenir en la Audiencia Pública Remota podrán realizarlas hasta el día lunes 27 de julio de 2020, en el correo electrónico [debatescomisionprimera@camara.gov.co](mailto:debatescomisionprimera@camara.gov.co).

Artículo 4º. La Mesa Directiva de la Comisión Primera de acuerdo a la lista de inscritos, fijará el tiempo de intervención de cada participante.

Artículo 5º. La Secretaría de la Comisión efectuará las diligencias necesarias ante el área administrativa de la Cámara de Representantes, a efecto de que la convocatoria a la Audiencia sea de conocimiento general y en especial de la divulgación de esta Audiencia en el Canal del Congreso.

Artículo 6º. Esta resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

Comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a los veinticuatro (24) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020).

El Presidente,

*Alfredo Rafael Deluque Zuleta.*

El Vicepresidente,

*Julián Peinado Ramírez.*

La Secretaria,

*Amparo Yaneth Calderón Perdomo.*

Señor Presidente, Honorables Representantes e invitados, conforme al artículo 5º la Secretaría de la Comisión ha hecho las diligencias y trámites necesarios por instrucciones de la Mesa Directiva y hemos comunicado a la Dirección Administrativa y al Canal Institucional y a la Oficina de Prensa, para que esta convocatoria hubiese sido convocada para que todos los ciudadanos pudiesen participar, así se hizo desde el viernes pasado en horas de la tarde, la misma fue convocada por el Canal Institucional para que todos los ciudadanos interesados pudiesen participar. Sin perjuicio de eso, el señor citante a esta Audiencia, el Honorable Representante Gabriel Santos, solicitó invitación a algunas personas como a la doctora Ángela María Orozco, Ministra de Transporte; al Superintendente de Transporte, Camilo Pabón; al Gerente de Innpulsa Colombia, Ignacio Gaitán Villegas; al Presidente de Alianza, David Luna Sánchez; profesor de la Universidad de Los Andes, Lorenzo Villegas; Columnista e Investigadora de Fedesarrollo, Cristina Fernández; Presidente Ejecutivo Cámara Colombiana de Comercio Electrónico, doctora María Fernanda Quiñones; Vicerrectora de Innovación de la Universidad EAN, Juanita Rodríguez; Senior Manager de New Urban Mobility Alliance, Carlos Felipe Pardo; profesor de la Universidad Nacional de Colombia, José Stalin Rojas; profesor Universidad de los Andes, Álvaro Rodríguez; Vicepresidente de la Transformación Digital ANDI, Santiago Pinzón Galán; Cámara Colombiana de Información y Telecomunicaciones, Alberto Samuel; Directora Ejecutiva de AmChan Colombia, doctora María Claudia Lacouture; Santiago Marroquín, Gerente

de Asuntos Corporativos de Cámara de Comercio Colomboamericana; Ricardo Triana, Director Ejecutivo Consejo de Empresas Americanas; Daniel Monroy, profesor Universidad Externado de Colombia; Directora de Política Pública y Relaciones Públicas para Colombia, Angie Ardila; Gonzalo Escribano, Director de Política Pública para la América Latina de BEAT; Óscar Cadena, Gerente de Asuntos Públicos de UBER; Paula Bernal, Asuntos Gubernamentales de DIDI en Colombia; Juan David Guerrero, Director Legal de Cabifay.

Así que, con estas invitaciones, igualmente y con la convocatoria que se hiciera en el Canal Institucional del Congreso, se inscribió en el libro de inscritos que establece el reglamento abrir cuando se convoca una Audiencia Pública, se inscribió el señor Rafael Triviño, Representante de la Agronomía de Taxistas de Ibagué.

Presidente, con este informe puede usted dar inicio formal a la Audiencia, manifestando que ya hay algunas personas de las cuales fueron invitadas, rogamos, señor Presidente, de acuerdo al orden que usted le vaya a dar a las personas que ya están en la plataforma, por favor, invitarlos que ya están presentes y poder usted dar inicio a esta Audiencia Pública.

**Presidente:**

Gracias, señora Secretaria. Yo creo que pudiéramos avanzar en principio con el Representante Santos, de pronto él nos puede dar una breve introducción del tema, del motivo por el cual él ha citado a la Audiencia y pudiéramos nosotros entonces también luego de ello avanzar con los invitados, o antes incluso, señora Secretaria, si usted nos podría dar la lista de los invitados, verificados quiénes están presentes, sería importante con el fin de que podamos distribuir el uso del tiempo, del uso de la palabra, al igual de determinar cuántas personas inscritas hay en el libro que está para el efecto en la Secretaría.

**Secretaria:**

Así se hará, señor Presidente, mientras habla el Representante Gabriel Santos, haré lo pertinente, así se hará, Presidente.

**Presidente:**

Entonces, vamos a empezar, entonces, Representante Santos, tiene diez minutitos, para que contextualice a la Audiencia con la citación.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Presidente, me voy a demorar uno o dos máximo, yo le doy las gracias a usted y a la Mesa Directiva por citar esta Audiencia Pública de una manera tan rápida, les agradezco muchísimo a todos los miembros de la Comisión Primera y sobre todo al Representante Mauricio Toro, que si bien no pertenece a esta Comisión le he pedido que nos acompañe, él es una de las personas que ha liderado esta discusión en el Congreso de la República, ha presentado un proyecto de ley para esos fines y es

muy importante también que tanto él como todos los que componemos esta Comisión nos empapemos de un tema sumamente complejo, técnico, pero sobre todo que va a ser liderado por muchos de nosotros este semestre en las Comisiones y en las Plenarias por medio de presentación de Proyectos o los debates en la Comisión y en la Plenaria. Para ese orden de ideas hemos citado no solo a quienes lideran el debate público en las plataformas, sino tenemos también asociaciones de usuarios, tenemos muchos insumos de la Academia, esto con el fin de poder preparar nosotros de alguna forma esos debates y sobre todo desde el punto de vista personal nutrir un proyecto de ley que estemos presentando en los próximos días, que hemos venido trabajando con mi oficina hace un tiempo.

Sin perjuicio de lo anterior esto no es una posición partidista, esto no es una visión uniforme de lo que debe ser un proyecto de ley o no, sino es simplemente lo que pretendemos es saber qué es lo que ha funcionado, qué no, poder entender cuáles son las barreras para que esto funcione, cuáles son los puntos claves en las discusiones que vamos a tener, poder acercar a la ciudadanía y a la Academia a los debates que vamos a tener este semestre en el Congreso de la República y poder tener esos debates informados, con distintos puntos de vista, con distintas posiciones frente a lo que vamos a discutir. Así que, Presidente, sin más les hemos pedido a las personas que invitamos a hacer unas intervenciones de cerca de diez minutos, algunos nos han dicho que serán más cortas, otros necesitan un tiempo breve adicional, pero se lo hemos enviado a su celular, Presidente, el Orden del Día que hemos acordado con ellos, sin embargo, pues cualquier inquietud o cualquier inconformidad nos lo puede manifestar por celular e iremos tratando de modificar el orden para que todos puedan tener un tiempo equitativo y podamos escuchar esos distintos puntos de vista.

Presidente, así que, sin más, en su celular tiene el orden de las intervenciones propuestas, así que, bueno, muchas gracias a todos, esperamos que esto sea una Audiencia Pública fructífera, que pueda, como lo decía al principio, nutrir ese debate lleno de ideas desde distintos puntos de vista. Presidente, muchas gracias a usted, a todos los que nos acompañan en esta Audiencia.

**Presidente:**

Gracias, Representante Gabriel, aquí tengo la lista de invitados que usted ha pasado y que han sido confirmados, las personas que empezarán, empezaremos con el doctor Alberto Yohai de CCIT, pero si usted a bien lo tiene yo con gusto le daría a usted la posibilidad de que vaya dando el uso de la palabra, en la medida en que es posible hacerlo aquí en esta Audiencia y de esa manera pues usted también organiza a quienes ha invitado en el orden que así lo estime y luego de ello le damos entonces el uso de la palabra a quienes se han inscrito en el libro que para tal efecto está establecido en la Comisión. Entonces arranquemos Representante Santos, yo le cedo a usted el honor de dar el uso de la palabra

a sus invitados iniciando con el doctor Yohai, que también lo conozco desde hace mucho tiempo y a quien le doy un saludo muy especial. Gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Perfecto, Presidente, muchísimas gracias, entonces en ese orden de ideas tiene la palabra el señor Alberto Yohai, Presidente de la Cámara Colombiana de IT, muchas gracias, por diez minutos iniciales, muchas gracias, Presidente.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al señor Alberto Samuel Yohai, de la Cámara Colombiana de Información y Telecomunicaciones (CCIT):**

Bueno, muchísimas gracias, muy buenos días, señor Presidente, Vicepresidente, Secretaria, Representante Santos, por supuesto un gran honor estar aquí con ustedes el día de hoy, tengo algo de dificultad con el video, pero quisiera simplemente confirmar que si me están escuchando correctamente. Bueno, muchísimas gracias, muy buenos días, y si me permiten me gustaría primero que nada extenderles un saludo muy caluroso para todos los Representantes de esa Honorable Comisión y por supuesto desde ya poner enteramente a orden de ustedes toda la información y el apoyo que puedan o requieran por parte de la Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones. La CCIT es una agremiación que existe hace ya casi treinta años en el país, es una agremiación que representa alrededor de un 6% del Producto Interno Bruto de Colombia con más de ochenta asociados de quince países de alrededor del mundo, que están absolutamente comprometidas con lo que es el desarrollo del sector de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones en el país. Si yo tuviera que resumir nuestro objetivo o nuestra misión en la vida en una frase, sería la de maximizar y optimizar el buen uso de las tecnologías de la información y de las comunicaciones a lo largo y ancho del país y eso es lo que hemos venido haciendo, ya como les menciono desde hace casi tres décadas y por supuesto todo lo que tiene que ver con economía colaborativa, plataformas digitales y demás, está incluida en ese rango de las TIC.

En ese orden de ideas, si me permiten, en primer lugar, me gustaría simplemente poner sobre la mesa dos definiciones o tres definiciones muy sencillas de cómo nosotros vemos, son: Economía colaborativa, plataformas digitales y ahí específicamente plataformas de movilidad, ya que basándonos todos o arrancando todos en la misma página, por supuesto, dará mucha más efectividad a lo que es este importante debate. Nuevamente felicitando a esta Honorable Comisión que me invita el día de hoy, que estén pensando en estos temas de vanguardia y que son tan importantes como vamos a ver hacia adelante en mi breve presentación, para lo que es una real activación económica del país en este mundo, por qué no llamarlo incierto y un

poco atípico que estamos viviendo por motivos de la pandemia en estos momentos.

Entonces, nosotros cómo definimos la economía colaborativa, es que se trata de usar arquitecturas tecnológicas, digitales novedosas para facilitar todo tipo de transacciones, acercando oferta y demanda, ya sea de bienes y servicios y realmente hacer que esos servicios sean asequibles para la mayor cantidad de gente posible, eso digamos que es como vemos nosotros lo que es la economía colaborativa. Ahora, parte importante de esa economía colaborativa por supuesto son las plataformas digitales, por medio de las cuales dichos productos y/o servicios pueden y deben ofrecerse, son las plataformas digitales pues que son tan importantes, ya que quizás vale la pena mencionar que hay estimaciones que para el año 2025 esta industria digital de las plataformas digitales debe estar por encima de los trescientos cincuenta mil millones de dólares al año, ojalá en Colombia podamos representar un porcentaje significativo de eso.

Volviendo al tema de las plataformas digitales, entonces nuevamente yo les mencionaba, Honorables Representantes, que de lo que se trata es juntar o ser el puente entre la oferta y la demanda, eso lo que se llama es una intermediación tecnológica y realmente lo que hemos visto a través de los años es que estas plataformas digitales son principalmente utilizadas por la confianza que están generando desde el punto de vista de los usuarios y en ese orden de ideas, pues por supuesto de alguna forma u otra reinventan la forma que las diferentes industrias o subsectores donde funcionan, pues terminan siendo de una manera mucho más cercana a los usuarios. A pesar de ser tan nuevas estas plataformas en el país, recientemente Fedesarrollo decía que puede estar alrededor del 0,2% de la economía nacional, ya estando específicamente de la economía colombiana, pero pues claramente la tendencia es hacia la alza muy fuertemente pues tal y como debería ser, al final de cuentas de lo que se trata es poder generar sectores de la economía más modernas, pero precisamente para lograr una mayor competitividad en el país entre los diferentes interesados.

Y ya para entrar en materia de las plataformas de movilidad, lo que consideramos como definición es que es una plataforma que presta un servicio de intermediación tecnológica, y eso es muy importante, estos son servicios de intermediación que se están llevando a cabo, a través del cual el oferente o servicio de transporte siendo este el conductor precisamente, puede entrar en contacto con un demandante de este servicio, mejor dicho el pasajero, en este sentido, ¿me están escuchando? Nuevamente mil disculpas por esa falla. Entonces, nuevamente, lo que se trata es juntar esa gran oferta con por supuesto lo que es la importantísima demanda, tenemos un poco de la reactivación económica, porque esto realmente es clave, especialmente ante la situación difícil que se encuentra el país relacionado con el desempleo, pero también todo lo que tiene que ver con generar

nuevas oportunidades y emprendimientos en el país, esta va a ser clave para la reactivación.

El mismo DANE menciona que la cifra de mayo el desempleo llegó a casi al 22%, cosa que tenemos que contrarrestar a como dé lugar, como lo vemos estas son alternativas sumamente sencillas para generar empleos formales por supuesto, estas plataformas tecnológicas han estado pagando el impuesto de valor agregado al Gobierno nacional, han ayudado a mitigar problemas en el transporte público, han bajado la presión sobre el transporte masivo, especialmente en esta nueva normalidad del distanciamiento social prudente, para que el transporte público no esté tan sobrecargado como típicamente ha sido hasta el momento. En el país actualmente se estima que más de noventa mil personas, casi cien mil personas alrededor del país, están aprovechando de alguna forma u otra obteniendo algún tipo de ingresos mensualmente por eso, hay desde quienes están dedicados a los trabajos relacionados con servicios de plataformas tecnológicas en tiempo completo y también por supuesto quienes simplemente le dedican tiempo parcial, que es otra parte de las grandes ventajas que tiene esto y es esa enorme flexibilidad que genera para los trabajadores de la economía colaborativa.

Tal y como ya lo mencioné, y voy a tratar de ser muy respetuoso de los tiempos, ya veo que se me están acabando los minutos, señores y señoras, en realidad lo que hemos visto hasta el momento, no solamente en Colombia, pero alrededor del mundo es que en el momento de entrar plataformas digitales específicamente en sentido o en su sector de transporte, realmente mejora el servicio al cliente, mejora en términos de seguridad, mejora en términos de flexibilidad tanto para el usuario como la flexibilidad laboral, perdón, tanto para el usuario en el lado de la demanda como también el usuario del lado de la oferta, cuando hablamos de temas relacionados con la flexibilidad laboral también. Estas tecnologías deben ser reglamentadas de una manera sumamente cautelosa diría yo, reglamentadas y por qué no decir legisladas, en el sentido de que el emprendimiento, los avances tecnológicos siempre van a estar unos pasos por delante o van a tener una dinámica mucho más rápida que lo que pueden ser cambios legislativos y o regulatorios.

En ese orden de ideas, realmente lo que se requiere es mantener una flexibilidad importante para no ir en contra de lo que son procesos de innovación, ojalá Colombia se caracterice como un país absolutamente que da bienvenida a aquellas plataformas. Entonces, solo para concluir nuevamente, el poder de legislar y regular adecuadamente alrededor de temas relacionados con plataformas tecnológicas y las de movilidad específicamente, deberá permitir un terreno amplio para la innovación y la productividad, deberá mejorar las circunstancias competitivas del mercado, ustedes tienen la posibilidad de mejorar el servicio para los ciudadanos quienes puedan tener acceso como demandantes de servicios y productos por estas plataformas, servicios en el caso

de la movilidad, generar mayor competitividad, reitero, el ofrecimiento de la Cámara Colombiana de Informática y Telecomunicaciones para colaborar con todo tipo de información adicional y/o revisión de lo que pueden ser estos importantes oficios de una legislación innovadora y que invite a la competitividad y a los emprendedores del país para seguir generando empleos flexibles, dignos y tan necesarios en este momento de reactivación económica.

También, si me permite el señor Secretario, ofrezco enviar a dicha Secretaría un documento de reactivación económica, desarrollado por el tanque de análisis y creatividad de la CCIT, es nuestro centro de investigación, con muchas propuestas relacionadas con la reactivación económica y hay un capítulo entero relacionado a plataformas digitales y de movilidad, que estoy seguro les será sumamente interesante para tomar como un insumo para este importante trabajo que está realizando. No me queda más que agradecer nuevamente al Representante Santos, al Presidente, a toda la Mesa Directiva, por supuesto, por esta muy amable importante invitación que me han extendido el día de hoy y nuevamente ofrezco disculpas por las fallas técnicas y por haberme pasado unos minuticos de la cuenta del tiempo inicialmente asignado.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Doctor Yohai, muchísimas gracias a usted por la claridad en sus conceptos, para usted y todos los que nos acompañan como invitados, también es buenísimo si quieren hacernos llegar documentos en la Secretaría, ella nos lo hará llegar a cada uno de nosotros para complementar sus exposiciones, sería maravilloso, así que muchas gracias, Doctor Yohai. Tiene el uso de la palabra la doctora María Fernanda Quiñones, Presidenta de la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora María Fernanda Quiñones, Presidenta Ejecutiva de la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico:**

Muchas gracias, Honorable Representante Gabriel Santos, por convocarnos a este espacio de discusión que será pues muy productivo de cara a la regulación de este nuevo fenómeno, saludo a todos los Honorables Congresistas, los representantes de la industria y los directores de gremio en esta Mesa. Me voy a permitir hacer una presentación sobre la posición de la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico, que agremia a más de doscientas ochenta empresas en la cadena de valor de comercio electrónico, no solo aquellas que tienen dentro de su objeto social en su actividad la venta de bienes y servicios a través de un canal *online*, sino a todas aquellas empresas que soportan la posibilidad desde las diferentes industrias de la de telecomunicaciones, de pagos y de logística de que el comercio electrónico sea una realidad.

Lo primero que nos parece relevante que se tenga en cuenta, es que son las plataformas de economía colaborativa dentro de las diversas alternativas de legislación y en las diferentes discusiones la regulación de plataformas de economía colaborativa, a veces vemos que no existe, digamos, un entendimiento completo de cuál es el valor que generan dentro de la economía y cómo están estructuradas, digamos en términos de su relacionamiento. Lo primero es que la plataforma de economía colaborativa permite, como lo mencionaba el doctor Yohai, conectar a los oferentes con los demandantes, a través por ejemplo de servicios que estos quieran contratar como puede ser el servicio de transporte, pero como veremos hay muchos servicios que pueden hacerse a través de las economías colaborativas y la idea es que puedan intercambiar su experiencia a los diferentes intercambios económicos. El uso habitual y generalizado pues de la tecnología, sin duda ha impulsado modelos de generación de ingresos, que lo que busca hacer es mucho más eficientes estas relaciones, eliminando obviamente costos de transacciones, se eliminan intermediarios por tanto y barreras de acceso, dando paso a que los servicios digitales pues se irradian en el mercado y sean mucho más fácil contratarlos.

Finalmente, es indiscutible pues el valor que producen las plataformas tecnológicas, no solo para quien genera los ingresos con ella, sino para también la economía en general, los servicios de economía colaborativa y los servicios digitales, permiten al consumidor satisfacer necesidades y a las personas a acceder al mercado productivo. Un poco como vemos que están las plataformas de economías colaborativas en lo que se requiere específicamente al tema de transporte, en un estudio reciente del Banco Interamericano de Desarrollo, cuando se les pregunta a los conductores que trabajan para estas economías colaborativas, lo que vemos es que el 81% de estos conductores cuentan con otro tipo de ingresos laborales, es decir, el tema de la economía colaborativa se rige también como una fuente adicional de ingreso y de ahí la importancia que tiene tener mucha claridad sobre cómo se caracteriza este sector y cómo acceden estas personas, y cómo representa este sector ingresos, digamos en la vida cotidiana de estas personas.

El 89% de estas personas no tienen necesariamente experiencia en el sector transporte, como les decía son alternativas de generación de ingreso, el 32% tiene propiedad sobre su vehículo, el comportamiento financiero de estas personas, y esto es un tema que me parece muy relevante resaltar también un poco trayendo a discusión cosas que hemos venido revisando en algunos proyectos, el 83% cuenta con una cuenta corriente o de ahorro propia, esto es muy relevante porque la economía de plataforma tienen la posibilidad de ofrecerle a la sociedad la inclusión, la inclusión en las dinámicas financieras y por tanto en las dinámicas económicas y la trazabilidad de los intercambios económicos que a través de ellas se trazan, pues es muy relevante

para los beneficios que esto genera en términos de la economía general, de cómo se hace mucho más fácil una fiscalización de esos movimientos y por tanto se optimiza el recaudo que sobre ellos se tenga.

En horas de conexión a la aplicación, el 17.7% conecta, digamos, en promedio por semana y el 51% se concreta menos de quince horas por semana, entonces nuevamente esto refuerza la necesidad de caracterizar el sector, porque nos muestra que no necesariamente es algo a lo que se dedican de manera completa a las personas, sino que se rige como una fuente adicional del sector, debemos ver entonces que las plataformas de economía colaborativa son una ruta para la digitalización y la conectividad de la sociedad colombiana, ofrecen nuevas formas de consumo y digamos de facilitación en el surgimiento de la prestación de los servicios digitales, fortalece el emprendimiento tecnológico que se genera a través de esa intermediación que hemos reseñado, el servicio de transporte se complementa con el servicio de transporte público para que este último pues no colapse y sea mucho más eficiente. Es muy importante entender que en la base del desarrollo de las economías colaborativas se encuentra justamente el uso eficiente de los bienes que están en el mercado y eso es lo que hace que los carros puedan ser utilizados no solamente para el transporte de la familia, sino también para este tipo de servicios, que los bienes como una casa o un apartamento puedan ser utilizados no solamente para la habitación de una familia sino también para hospedar a algún huésped que esté visitando una ciudad. Es importante entender, que la economía colaborativa tiene como fundamento ese tipo de premisas, la colaboración y el balance que se da desde las dos puntas de la operación de intercambio económico y además el uso eficiente de los bienes que esas puntas tienen para proveerle al mercado, pues hace que sean mucho más óptimo los intercambios económicos.

El servicio de viaje compartido de primera y de última milla, se caracteriza por ser un servicio eficiente y dinámico y de constante crecimiento y de fácil adaptabilidad por las diferentes puntas de la operación, adicionalmente las plataformas de economía colaborativa son una fuente, digamos de empleo, tienen la capacidad de absorber el desempleo en situaciones además de crisis como las que hemos venido viviendo en estos últimos días. Tienen digamos una facilidad de crear y mantener empleos más rápidamente que otros sectores en Colombia, pues como lo mencionábamos, la tasa de desempleo está creciendo en una forma acelerada en medio pues de esta dinámica, en mayo tenemos una tasa del desempleo del 21.4% y una contracción económica del 20%, adicional a eso sí quiero rescatar que desde el comercio electrónico, las economías colaborativas han podido aportar dos beneficios fundamentales, el primero es que las economías colaborativas tienen la capacidad de irradiar el comercio electrónico a la base de la población, a los intercambios económicos cotidianos, que es algo que es muy provechoso para el desarrollo económico de una sociedad, por la

trazabilidad que deriva pues de estos intercambios. El comercio electrónico en Colombia en un momento pues pre-covid se encuentra centrado en un 8% de la población, es la punta de la pirámide, un colombiano que hace comercio electrónico gana tres veces el salario de un colombiano promedio y además jalonado por industrias asociadas a bienes suntuarios como lo son el turismo, la moda, la tecnología.

Obviamente, a partir del momento en el cual el comercio electrónico se rige como el armonizador de los intereses que se encuentran en juego en la crisis, por ser el abastecedor de las familias colombianas y además por mantener vigentes algunos flujos económicos, el comercio electrónico empieza a irradiar otro tipo de categorías mucho más cotidianas en los intercambios pues de los colombianos, y esto es positivo, y en esto las economías colaborativas han jugado un rol fundamental, han podido llevar digamos este abastecimiento a través de rutas seguras, cierto, y han podido llevar a la cotidianidad de los intercambios relacionados con el mercado, relacionados con el transporte, el comercio electrónico, y eso es sin duda muy positivo.

¿Cómo está el mercado de las economías colaborativas? Entonces, en un estudio sobre Dight Economy que hizo Master Card, vemos que doscientos cuarenta y ocho miles millones de dólares a nivel mundial en 2019 se han movido por economías colaborativas, el 54% está en transporte, domicilios y mensajerías, que es un poco específicamente el tema que nos ocupa hoy, y el 56% se encuentra en economías colaborativas fuera de los Estados Unidos, en Colombia aproximadamente doscientas mil personas ya generan ingresos a través de estas plataformas, un poco para que entendamos cómo está el estatus, cómo están digamos los sectores representados por las economías colaborativas, hay servicios de activos compartidos, que son plataformas que facilitan alquileres de corto plazo en activos, hay servicios de transporte, plataformas donde el colaborador presta el servicio de transporte, de domicilio, de mensajería, conectándose pues a través de la economía colaborativa, servicios profesionales, plataformas que conectan colaboradores con personas o empresas para complementar proyectos, bienes artesanales para el hogar y misceláneos, plataformas para la venta digamos de artesanías o servicios concretamente para el hogar.

Y cuando vamos a ver cómo es la participación de los ingresos de estos diferentes sectores, vemos que el 88% del volumen de las ventas es generado a partir de las plataformas colaborativas, que conectan servicios de transporte o de intercambio de activos, entonces es muy relevante que veamos que el sector transporte pues es un dinamizador por supuesto de la economía colaborativa, se estima sobre esta línea de discusión que el 123.2% de crecimiento esperado en el sector de la economía colaborativa para el año 2023...

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Creo que ya se terminaron los diez minutos, María Fernanda, ¿cuánto tiempo adicional necesitas?

**Continúa con el uso de la palabra la doctora María Fernanda Quiñones, Presidenta Ejecutiva de la Cámara Colombiana de Comercio Electrónico:**

Dos minutos. Solamente voy un poco a pasar cómo deberían ser los postulados, digamos, para la regulación, consideramos importante que se tengan en cuenta las movilidades de servicios y el dinamismo del sector, digamos que esto ha traído definir una estructura regulatoria que le permita a las plataformas seguir generando estas eficiencias económicas que he reseñado, mediante la prestación de servicios que cumplen con la finalidad de conectar las dos puntas del intercambio económico, vemos que la regulación es una necesidad que ya se ha dilatado por varios años y debe realizarse garantizando obviamente el principio de neutralidad tecnológica, la innovación económica y la inserción de Colombia en este mercado de la cuarta revolución industrial.

Se debe buscar generar entonces un crecimiento inmediato en las alternativas de empleo que pueden llegar a generarse a través de las economías colaborativas, además de contemplar el dinamismo del sector y de ser muy cuidadosos pues de cómo se va a plantear esta regulación, porque evidentemente pues es un sector que tiene una dinámica que no siempre va a ir a la par de lo que se establezca regulatoriamente, entonces debe tenerse digamos esta apertura, por lo cual la regulación debe ser armónica con las caracterizaciones y las regulaciones existentes, eso es muy importante, debemos entender cómo funcionan estas nuevas alternativas de generación de ingreso y de empleo, y no partir de premisas que no necesariamente corresponden con la realidad digital y con las preferencias de las personas que se conectan a estas economías colaborativas para generar ingresos.

Además, debe tenerse en cuenta las necesidades de los usuarios que usan este tipo de plataformas, las preferencias del consumidor y de cómo este tipo de servicios satisfacen esas preferencias, es fundamental para hacer un planteamiento regulatorio y pues además de eso contarles un poco cómo se ha venido ya estableciendo a lo largo de la región este tipo de regulaciones, en Brasil ya fue aprobada una Ley que reglamenta la prestación de servicio de transporte, así mismo en México ya se exige en las plataformas la retención del IVA y se reconoce a las personas que trabajan en estas plataformas como contratistas privados, en Perú se creó el registro nacional de entidades administradoras de plataformas tecnológicas del servicio de transporte, en Bolivia se reguló el servicio privado mediante plataformas digitales, en Australia desde el año 2015 se legalizaron estos viajes compartidos y las personas que generan dinero a través de

estas plataformas son reconocidas también como contratistas independientes. Entonces, un poco ver que es una tendencia mundial y cómo la regulación ya tiene unos planteamientos de apertura frente a estos, entonces para atender estos postulados muy claros de cara a unas discusiones regulatorias que realmente permitan el desarrollo de la economía colaborativa y que irradien todos los beneficios que pueden traer a la sociedad y al tránsito, a la economía digital de Colombia. Muchas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

María Fernanda, muchísimas gracias por tu intervención, disculpen la brevedad de las intervenciones, si no tendríamos una Audiencia como dijo el Representante Lorduy de nueve o doce horas como fue la última, pero queremos que todos puedan participar. Tiene el uso de la palabra Gonzalo Escribano, el Director de Política Pública para América Latina de BEAT.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Gonzalo Escribano, director de Política Pública para la América Latina de BEAT:**

Buenos días, espero que me escuchen ahí, buenos días, Honorables Representantes del Gobierno, Congresistas, colegas que nos acompañan el día de hoy. Yo quisiera simplemente empezar explicando qué es la Catrina que tiene detrás el Representante Gabriel Santos, dado mi acento sabrán que soy autoridad para hablar del tema, es parte de la estética del día de muertos en México, de hecho quien le puso Catrina a esa estética fue nada más y nada menos que Diego Rivera, que seguramente habrán escuchado hablar de él y es parte del juego estético y de imágenes que se usan en octubre y en noviembre en México como parte de las celebraciones de días de muertos.

Pero bueno, muchísimas gracias por invitarme, ahí está el breviarío cultural, yo no quiero tomarles mucho tiempo, Honorables Congresistas, Representantes del Gobierno, colegas, creo que lo que se ha dicho ha cubierto en gran medida lo que yo quería comentarles. Rápidamente, y dejar muy claro que para nosotros desde BEAT, esta es una excelente oportunidad y un momento de coyuntura bien interesante para regular y legislar en materia de plataformas tecnológicas y lo es por lo que se ha mencionado anteriormente con respecto a la crisis sanitaria que estamos viviendo en esta región y en el mundo, y porque en gran medida esta crisis también ha dado lugar o ha permitido ejemplificar por desgracia muchos de esos temas de los cuales hemos venido hablando en el pasado, sobre las bondades que tienen las plataformas tecnológicas, una de ellas obviamente la de permitir en un momento de crisis sanitaria como esta, la trazabilidad por ejemplo de los viajes, cosa que ha resultado interesante platicar con Gobiernos en la región y fuera de ella. En México varias de las plataformas que también están aquí en esta reunión, hemos cerrado lograr acuerdos de colaboración con el Ministerio o la

Secretaría de Salud Pública para hacer trazabilidad de casos por ejemplo y esto fue permitido gracias a que existe una regulación que da pie a ese diálogo y a esa negociación, y esperamos y creemos que somos aliados del Estado Mexicano en el combate al Coronavirus, por un lado.

Y luego está el tema que también ya fue mencionado, sobre los retos económicos que vienen a raíz de la crisis del Coronavirus y cómo justamente el modelo de economía colaborativa que ofrece esta flexibilidad para el autoempleo de los usuarios conductores, les permite tener ingresos durante un momento de desempleo general que no es exclusivo de Colombia, sino que es digamos un impacto que se va a vivir en toda la región a causa de la crisis del Coronavirus, pero que a final de cuentas va a permitir que mucha gente pueda generar ese ingreso que por culpa de esta situación ya no lo está generando, y transitar de nuevo a su sector o al área donde estaba laborando antes. Creemos que son un par de ejemplos de cosas que se han vuelto muy claras a raíz de la crisis del Covid y que hacen tan interesante que platiquemos justo en este momento sobre la regulación y la legislación al respecto de las plataformas.

Y en ese sentido quiero agradecer a los Representantes presentes, con los que hemos platicado y hablado en el pasado, BEAT es una empresa que es líder en Colombia, que hace parte del Grupo Freenaut, una alianza estratégica entre BMW, Daimler y Mercedes Benz, que trabaja con la idea de inventar el futuro y enfocarse en el futuro de la movilidad, creo que es muy interesante que dos de las armadoras más importantes del mundo estén pensando justamente en este tipo de alternativas y estén involucrándose en alternativas de movilidad, porque justamente están entendiendo que el futuro de la movilidad ya no es igual al que ha basado digamos su modelo de negocios en el pasado. Pero es bien importante este respaldo que tiene BEAT por parte del Grupo Freenaut, por parte de BMW y de Daimler, porque BEAT en lo particular se enfoca y enfoca todos sus esfuerzos en América Latina, donde tenemos presencia en este momento en cinco países y más de veintiocho ciudades y que ha llevado nuestra comunidad de la región sea de cerca de seiscientos mil usuarios conductores y diecinueve millones de usuarios pasajeros. Y nos hemos convertido inevitablemente en un jugador clave en el ámbito de la movilidad en las principales ciudades de América Latina, porque yo creo invertimos permanentemente en entender los contextos locales de las ciudades donde operamos y creo que esa es otra de las áreas donde estas empresas y BEAT particularmente somos muy ágiles, somos muy ágiles en términos de encontrar soluciones a la medida para responder de forma efectiva a las necesidades de los ciudadanos, y en ese sentido hemos sido capaces también de operar adaptando nuestra operación a las culturas, a las leyes existentes, a las instituciones existentes donde abogamos por la creación de marcos regulatorios que nos den por un lado la certidumbre jurídica para



operar y por otro lado la certidumbre jurídica para invertir y seguir invirtiendo en estos lugares.

Creo que hay distintos modelos que son muy interesantes y que se ven reflejados en varios de los esfuerzos que se han presentado ya en la Cámara de Representantes, pero que vale la pena tocar, en BEAT siempre ha sido un tema central para nosotros hablar de que no solamente venimos a contar un cuento sobre movilidad y sobre cómo se conectan pasajeros y conductores dentro de la aplicación, no, realmente más allá de eso que tiene obviamente en sí mismo es un gran avance para efectos de la movilidad, también queremos mejorar la movilidad urbana en las ciudades donde operamos y en ese sentido creemos que hay varios esquemas alrededor del mundo y en la región que podemos adoptar y que creo que serían muy interesantes para efectos de Colombia, en Ciudad de México y otras ciudades de México, tenemos un esquema en donde se destina por ejemplo 1.5% de cada viaje a la Tesorería Local, que es un dinero que está ligado exclusivamente a mejorar, a hacer más efectiva y a hacer mejor la estructura urbana de las ciudades en donde operamos, cuando decimos queremos mejorar la vida urbana en las ciudades en donde estamos no solamente lo decimos, sino que realmente existen estos mecanismos que pasan por la regulación, que permiten que efectivamente esto sea así.

Y nuestro objetivo en el largo plazo, es que estos desarrollos tecnológicos provean realmente soluciones innovadoras para los ciudadanos y también para las ciudades en donde estamos operando, son espacios de mercado las aplicaciones, son punto de encuentros virtuales donde usuarios conductores y usuarios pasajeros hacen match y encuentran la posibilidad de generar ahí una solución que es buena para las ciudades, que es buena para los dos lados donde se encuentra este mercado y que creo es el futuro de la movilidad urbana en las ciudades de América Latina. No les quito más tiempo, si tienen dudas sobre esto, la Catrina o cualquier tema, con todo gusto las podemos responder. Muchas gracias de nuevo por la invitación, Representantes.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, Gonzalo Escribano. Tiene el uso de la palabra el doctor Óscar Cadena, ya ha toreado varias lides en estas lides de la política, Gerente de Asuntos Políticos de UBER.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Óscar Cadena Plata, Gerente de Asuntos Públicos de Uber:**

Buenos días a todos, ¿me escuchan y me ven? Perfecto. Buenos días a todos, señor Presidente, muchas gracias, señora Secretaria es un gusto verla, un gusto volver a esta Comisión Primera Representante Santos, Representante Toro que nos acompaña, señora Viceministra, la Superintendencia de Transporte, como dijo el Representante Gabriel, esa fue como mi segundo hogar durante varios años y me da gusto volver a hablar con ustedes, ya no allá

parado en las barras, pero sí a través de la virtualidad y me da mucho gusto volverlos a ver.

En Colombia ha pasado algo muy interesante, desde que UBER está acá y ya van a ser siete años desde nuestra llegada al país, han pasado muchas cosas y lo que está sucediendo hoy en el Congreso es particularmente interesante y por extensión muy motivante y muy positivo, lo que pasó a finales del año pasado con la Sentencia que suspendió los servicios de UBER en Colombia y su posterior regreso, más o menos un mes o mes y medio después, quiero creer que generó en el mundo político y en el mundo en general, en la colombianidad, como podríamos decir, una conciencia de lo que estos servicios significan para mucha gente en Colombia, hubo todo un movimiento suscitado a partir de esta circunstancia que hoy felizmente pues está revertida y que demostró que hay cientos de miles de personas en el país que valoran la tecnología, que valoran estas alternativas, que valoran por sobre todo su derecho a elegir y que consideran que el servicio que ofrecen estas plataformas que intermedian servicios de movilidad, vehículos particulares, son eficientes o son seguras u ofrecen cosas que la gente valora.

Y en ese sentido esa realización y esas circunstancias creo que nos llevan hoy al escenario en el que estamos en esta nueva legislatura, en la que estamos ante cinco o seis proyectos de ley que por fin abren la discusión regulatoria en Colombia tanto esperada, tanto pedida, tanto anhelada y que constituyen toda una oportunidad para construir por fin ese marco de reglamentación del servicio de transporte o de servicio de movilidad, que es intermediado a través de plataformas que es una realidad en el país, que no se va a ir, que hoy comprende a una serie de empresas que ya forman un ecosistema con muchas ganas de trabajar por el país, con muchas ganas de aportar y con muchas ganas de contribuir especialmente a instancias de las circunstancias difíciles que estamos enfrentando hoy.

Este tema no está inventado y desde ya, queremos ofrecer nuestra experiencia en más de ciento cincuenta jurisdicciones en el mundo en las que UBER y estos servicios de movilidad ya se encuentran regulados, solo en el vecindario hay más de ochenta reglamentaciones de este servicio, Brasil tiene muchas de ellas a nivel Federal, a nivel local, México, La Paz en Bolivia, Mendoza en Argentina, Asunción recientemente en Paraguay, Perú está a un voto de conciliación de reconocer esta nueva categoría, en Ecuador se está avanzando en estos días en la Plenaria en el estudio de reconocimiento también de esta nueva categoría de movilidad. Entonces, estos procesos se dan de manera paulatina en unos lugares y en otros se dan de manera más rápida, en Colombia nos hemos demorado más pero pues eso ya es parte del pasado, yo creo que es momento de construir, sí nos demoramos un poquito en hacer ese esfuerzo entre cerrar esa brecha entre realidad y regulación, pero pues llegó el momento y vemos con mucho gusto que desde todas las

vertientes políticas hay un interés por avanzar en este tema y en reconocer su importancia no solo hoy sino que a propósito de todo lo que le viene al país, estamos en unas circunstancias muy difíciles, miles de familias han perdido sus empleos, miles de personas han perdido sus empresas, qué bueno tener el carrito ahí parqueado en el primer piso y poder utilizarlo para generar ganancias y tratar de sobrevivir estos meses difíciles que se vienen, si antes era doloroso que a una persona por tratar de generar ganancias de manera honesta se le llevaran el carrito, hoy en estas circunstancias de Covid y de Poscovid y lo que se nos viene en términos de reactivación sí que sería doloroso que eso sucediera, y para eso pues se necesita seguridad jurídica, reglas claras y una reglamentación que esté enfocada en el usuario, en la libre competencia, en la que todos ganemos, con barreras de acceso razonables, que permitan que estos ecosistemas florezcan y que no solo las personas que lo utilizan para generar ganancias, esos millones de usuarios, sino también los sectores tradicionales se beneficien.

Aquí también hay una pelea común, y es contra el uso del carro particular, ya se utilizaba mal antes de toda esta coyuntura, y es, hay unos números que son dramáticos, el 96% del tiempo los carros están parqueados y una magia que hace la economía colaborativa es que permite darles a esos vehículos un uso mucho más eficiente, para 2030 en Estados Unidos se calcula que el 25% de los viajes que se harán en el mundo van a ser con vehículo compartido, entonces las oportunidades son infinitas, en producción de tráfico, el tema de teletrabajo también puede ser un gran factor para reducir el tráfico, nosotros queremos apoyar, nosotros queremos aportar, como ya se ha mencionado, Fedesarrollo menciona que el aporte de estas plataformas a la economía del país va entre el 0.2 y el 0.3% del PIB y queremos ser actores fundamentales para seguir contribuyendo en esa reactivación.

Vuelvo a la propuesta que nos atañe hoy, el esfuerzo regulatorio es muy importante, estamos listos para aportar, hay una premisa esencial de la que queremos hablar hoy y es de la importancia de que se entienda de que estos son servicios diferentes, de que aquí hay palabras claves que deben tenerse en cuenta al momento de reglamentar la flexibilidad, cómo estas personas utilizan esto para complementar ingresos y solo partiendo de esa base y de la misma naturaleza de intermediación que hacen estas empresas tecnológicas, las reglas a las cuales deben sujetarse deben ser diferentes a las que tenemos hoy para el sector tradicional, no se trata de trasladar ineficiencias de un sector a otro, me atrevería a decir, se trata de que todos nosotros ganemos en eficiencia por vía de la tecnología y no hay mejor nivelador de cancha que la tecnología para poderlo hacer, esto se ha hecho en muchos lados, hay muchos ejemplos de dónde tomar, sabemos que el Gobierno también ha hecho un esfuerzo y lo celebramos.

Creemos que es el momento de pasar a discutir de manera propositiva, de manera positiva, cómo

construimos la mejor reglamentación posible en la que ganen todos los actores de nuevo con la tecnología como dije, con el usuario como eje, y en una reglamentación que esté pensada en el consumidor y en el que las barreras de acceso sean razonables para que esas personas que quieren emprender por vía de estos servicios puedan hacerlo. Creemos que podemos coexistir, en todos los países en donde estamos hemos podido hacerlo, como les digo con mayores resistencias en un lado, con menos resistencias en otro, nosotros venimos con una actitud propositiva, la hemos tenido siempre y queremos trabajar juntos, queremos sentarnos con todos y queremos ofrecer nuestra experiencia para construir la mejor reglamentación posible.

Hoy como ustedes saben contamos con una interlocución institucional muy valiosa como es la Alianza IN creada hace un par de meses y en la cual hemos podido reunir bajo el mismo techo a todas las personas que aglutinan a este ecosistema y tenemos propuestas de país, tenemos ganas de aportar, queremos seguir contribuyendo y tener esa voz institucional para poder adelantar estas discusiones también es un hecho muy valioso. Yo creo que esta es como mi intervención, de nuevo para cerrar con un mensaje claro, creo que podemos coexistir, aquí todos los actores podemos ganar, el taxi puede ganar, la gente puede ganar, el país puede ganar, los usuarios y su derecho a elegir pueden ganar y creemos que este es el inicio de lo que ojalá sea una discusión muy rica y muy valiosa, en lo que viene a la reglamentación de estos servicios de movilidad intermediados a través de plataformas. Hay calle para todos. Muchas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, doctor Óscar, Gerente de Asuntos Públicos de UBER. Tiene la palabra Paula Bernal, Asuntos Gubernamentales de DIDI en Colombia.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Paula Bernal, Directora de Asuntos Gubernamentales de DIDI en Colombia:**

Muy buenos días a todos, muchas gracias por esta invitación, buenos días al señor Presidente, al Representante Gabriel Santos, muchas gracias por esta invitación, a todos los demás Honorables Representantes que nos acompañan y a los miembros de Gobierno y a los demás participantes. Yo quisiera utilizar este tiempo para contarles un poco de DIDI y de lo que ha hecho DIDI en otros países y lo que nos lleva a confiar en que podemos hacerlo también en Colombia. DIDI es una plataforma de movilidad, es la plataforma de movilidad más grande del mundo, es una empresa china que nació hace más de doce años, como una plataforma de taxistas y luego de ser una plataforma para taxis empezó su expansión y su proceso de expansión hacia otros servicios y hacia otros mercados, estamos en Latinoamérica hace ya más de tres años, estamos en Brasil, estamos en México, estamos en Colombia, estamos en Chile

y seguimos nuestra expansión en otros países de Latinoamérica.

Lo que hizo a DIDI, lo que es hoy es precisamente esa mezcla de cosas, es entender que una vez se aplicó la tecnología al sector de los taxistas y se permitió evidenciar cómo la tecnología mejoró para muchos este servicio, y luego entender que el ecosistema de movilidad es uno más grande que eso, digamos es un mercado que debe ofrecer diferentes productos, diferentes ofertas, diferentes visiones fue lo que llevó a que se expandiera a otros servicios de movilidad y hoy en día estamos en diferentes continentes en el mundo entero haciendo ecosistemas de movilidad que integran diferentes soluciones, que tiene en su centro a los usuarios y a los socios conductores, ¿y por qué los tenemos en el centro? Porque así son las economías colaborativas, el corazón de las economías colaborativas no son las empresas, el corazón de las economías colaborativas son los usuarios que en este caso son de dos lados, por lo que ya varios intervinientes han recordado y es que estas plataformas conectan a la oferta y a la demanda.

Entonces, son usuarios para tanto quienes se conectan para ofrecer sus servicios como usuarios que se conectan para demandar sus servicios y estas economías colaborativas se profundizan en el mundo entero hoy en día porque es que la forma de consumir ha cambiado, la forma de ofrecer ha cambiado, y entonces hay personas como nuestros socios conductores tanto taxistas como de carros particulares, que encuentran en la tecnología la forma más eficiente de encontrar a sus clientes, de ofrecer sus servicios y de hacerlo de una manera eficiente, segura y digamos ofreciendo el mejor servicio. Entonces, yo creo que es importante lo que les menciono de cómo DIDI nació como una empresa para taxis porque esa es nuestra promesa de valor, nosotros en los mercados donde operamos queremos mostrar cómo el fin último no de las empresas, sino de las economías colaborativas reitero, es impactar de manera positiva a todas las partes de la ecuación, a quienes necesitan moverse, a quienes necesitan generar ingresos y a quienes vivimos en las ciudades porque al final del día la oferta de valor de DIDI no es solo generar mejores entornos de movilidad, sino poder traducir luego eso en capítulos de ciudades inteligentes.

Y para poder desarrollar ciudades inteligentes se necesita la información que se genera a través de estas plataformas de movilidad, es un insumo supremamente importante y es una forma eficiente de entender el tráfico de las ciudades, de entender las necesidades de los usuarios, de entender las ofertas disponibles. Eso es, digamos, lo que hemos querido ofrecer en Colombia ha sido es una plataforma donde se puede conectar tanto los taxistas, como los propietarios de carros particulares, ¿y por qué? Porque así son los mercados, con variedad de necesidades y debe ser con variedad de ofertas también, al final del día deben ser los usuarios los que puedan decidir en qué se quieren mover y esas decisiones pueden

ser permanentes o circunstanciales, los usuarios pueden preferir un modelo de manera permanente o simplemente en un momento dado encontrar más accesible el uno o el otro, más económico el uno o el otro.

Yo celebro que en Colombia hemos iniciado este camino, esta legislatura, parece mostrar que estamos en el momento de abordar esta regulación, porque sin duda esa regulación nos permitirá a todos como colombianos caminar y avanzar digamos en los beneficios de mejores entornos de movilidad, ¿qué podría hacer esa regulación? Estimular que empresas como DIDI, que en un año de operación que lleva en Colombia ha invertido treinta millones de dólares, sigan haciendo esa inversión o que otras empresas que confíen en que se pueden dar soluciones de movilidad a través de la tecnología lo sigan haciendo también. Como lo decía Óscar, la tecnología es tal vez el vehículo más rápido y más eficiente para equilibrar la cancha, los mercados han mostrado su capacidad de regularse, de generar impactos positivos, de generar equilibrios y de generar innovación que es también lo más importante de estos temas tecnológicos, una regulación que nos permita tomar lo que ya tenemos, incorporar las industrias que ya tenemos, claro, dejarlas desarrollarse y dejarlas incluso profundizarse, pero también insertar de manera adecuada nuevas opciones, nuevas tecnologías, nuevas dimensiones y sobre todo nuevas fuentes de generación de ingresos en un momento como el que cruzamos en Colombia va a ser muy relevante.

Quiero cerrar muy rápidamente con unas cifras de cuál es el momento que vivimos hoy en Colombia, porque no es el mismo momento que vivíamos en la legislatura anterior, toda esta pandemia nos ha hecho a todos repensarnos y a todos buscar las mejores opciones, poner al usuario en el centro en este momento de dificultades que todos vivimos va a ser más importante que siempre, eso desde un punto de vista de un servicio accesible, de un servicio seguro, de un servicio eficiente, que es lo que todos vamos a necesitar en este momento que transitamos y el que transitaremos luego de la emergencia. Pero también llevar la tecnología a esos sectores que ya existían antes y que como todos los demás están pasando momentos difíciles será clave, y en DIDI en nuestra plataforma para taxistas que ha estado operando durante todo este tiempo de la pandemia y que ha estado colaborando a los usuarios que necesitan moverse y que pueden hacerlo dentro de las restricciones, hemos encontrado con mucha satisfacción las siguientes cosas que quiero compartirles, antes de la pandemia más o menos el 10% de viajes de taxi se hacían mediante las plataformas en Colombia, hoy en día ese porcentaje ha subido a 40%, y nosotros en el mundo total de viajes de taxi hemos observado una reducción de cerca de la mitad, obviamente por las medidas de distanciamiento y de cuarentena, pero en las plataformas los viajes han subido casi al doble y los ingresos de los taxistas en las plataformas

también han subido casi al doble. Entonces, tenemos la herramienta que necesitamos para equilibrar las cosas, tenemos como país las condiciones para incentivar que la tecnología nos ayude a generar esos equilibrios y a generar esas ventajas en todo el ecosistema y tenemos también a ciento cincuenta mil conductores en Colombia, que tienen su carro particular, que necesitan generar ingresos, que quieren ayudar a la subsistencia de sus familias y tenemos a 1,5 millones de usuarios en DIDI que se han conectado en un año a la plataforma, que antes eran más sectorizados en algunos estratos más altos, que hoy en día están en todos los estratos 3, 4, 5, y 6 y que queremos atender de la mejor forma con los servicios más inclusivos, eficientes y seguros.

Ese es el corazón de las economías colaborativas y esa es la ventaja que generan en un país que su propuesta de valor está siempre atada a la utilidad y a la ventaja que ofrecen a sus usuarios. Eso es lo que queremos hacer y celebramos estas discusiones, estas conversaciones, esperamos que en Colombia podamos dar el paso a una regulación que nos ponga digamos las condiciones para hacerlo y que nos permita generar estos impactos positivos en el largo plazo. Muchas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, Paula Bernal, la Directora de Asuntos Gubernamentales de DIDI en Colombia. Tiene el uso de la palabra Juan David Guerrero, el Director Legal de Cabifay.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Juan David Guerrero, Director Legal de Cabifay:**

Bueno, muy buenos días Honorables Representantes, respetados dignatarios del Gobierno que nos acompañan y demás asistentes de la presente Audiencia, agradezco mucho la invitación a participar en ella, soy Juan David Guerrero, Director Legal y Responsable de Asuntos Públicos y Gubernamentales de Cabifay, brevemente les quiero contar un poco sobre nuestra compañía, Cabifay es una empresa de origen español, fundada en 2011, con presencia en once países y más de noventa ciudades en el mundo, estamos presentes en Colombia desde el año 2015, actualmente en seis ciudades y ponemos a disposición de los usuarios una plataforma tecnológica que permite la solicitud de diversos servicios de movilidad. Somos una plataforma multimodal en la cual creamos, podemos llamar, un ecosistema tecnológico, donde confluyen diferentes ofertas de servicio, están diferentes conductores de servicio especial, taxistas y conductores de vehículos de placa amarilla, los vehículos particulares.

Bueno, yo quisiera empezar esta breve intervención, sumándome un muy poquito a lo que ya han dicho mis predecesores en la intervención, que existe ese imaginario popular que tal vez aquí estamos en unos sectores antagónicos, los taxistas por un lado, las plataformas tecnológicas por el

otro lado y eso está muy lejos de ser la realidad, nosotros somos unos absolutos convencidos y creo que somos los pioneros en esto, de que en una plataforma tecnológica y en un mercado como este hay espacio para todos, de hecho Cabifay antes era Easy Taxi, era Tapssi, plataformas pioneras en el tema del uso de la tecnología para los propios taxistas. Actualmente contamos con taxistas, con conductores de vehículos particulares como lo dije anteriormente en la plataforma, los cuales pueden perfectamente ofrecer sus servicios y justamente ser el usuario como beneficiario final de los mismos, quien elija el servicio que más se adapte a sus intereses, ¿cuál es nuestro reto? ¿Qué es lo que debemos procurar como país? Que se definan unas reglas de juego básicas, en aquellas cosas que aún no están definidas en una regulación equilibrada, en una regulación audaz, en una regulación ágil, que permita que todos estos intervinientes del mercado compitan libre, justa y lealmente y que se prime el interés del usuario final, que creo que es el centro de toda esta discusión, el usuario como beneficiario del servicio y como finalmente digamos que accede a todos estos beneficios que hoy en día la tecnología permite.

Fiel muestra de ello es esta crisis que a todos nos tiene debatiendo de esta manera virtual, la crisis del Covid-19 nos ha dejado muchas enseñanzas y una de las más importantes es la importancia de esa tecnología para mejorar ese nivel de vida de todos los que participamos en el mercado y hablamos de usuarios, hablamos de plataformas, hablamos de conductores y demás, como lo mencionaba Paula de DIDI, nosotros fuimos un actor o seguimos siendo un actor fundamental en la atención de esta pandemia, al ser el servicio de taxi una de las modalidades permitidas para atender las excepciones de tránsito, de movilización de las personas en la pandemia, pues el taxi se convirtió en un elemento dinamizador, en un elemento que permitió que la economía siguiera en aquellos aspectos que pudiera y muchos de los taxistas que usan nuestra plataforma se vieron absolutamente beneficiados con todas las medidas y con todo lo que nosotros hicimos como plataforma, para que ellos pudieran prestar su servicio, por supuesto tuvimos un crecimiento de las solicitudes de taxi de más de un 50% versus lo que pasaba Precovid, pero esto es solo un ejemplo para decir, que la tecnología realmente presta estos beneficios de una manera directa y tangible para todos.

Quiero también señalar que en Cabifay siempre hemos mostrado nuestra voluntad de adaptarnos a los diversos contextos teniendo en cuenta nuestra experiencia en otros países, sabemos que las discusiones regulatorias van a un ritmo diferente a cada país, sabemos pues existen unas reglas adecuadas a los propios contextos nacionales y estamos en plena disposición de adaptarnos a ello. Creemos que en este momento estamos en un momento afortunado, están confluendo muchos intereses, voluntades para tramitar una regulación rápida, tenemos sobre la mesa más de seis proyectos

de ley al respecto en esta legislatura, por supuesto que habrá que dar el debate de cada uno de ellos, habrá que buscar la mejor regulación, hacer ese análisis regulatorio tan necesario en todos los sectores económicos que nos permita tener la regulación justa y necesaria como lo dije anteriormente, somos convencidos de que podemos participar en este debate, aportar nuestra experiencia, aportar nuestros precedentes regulatorios a nivel mundial para que en Colombia nos convirtamos en un país pionero y ejemplo en este sentido.

Por último, quisiera destacar que en Cabifay también hacemos parte del gremio de la Alianza IN, esta iniciativa que permite que las plataformas tecnológicas tengamos una interlocución especializada, una interlocución que permita visibilizar adecuadamente nuestros mensajes y que seguramente hará que ustedes señores y Honorables Congresistas, puedan tomar las decisiones que deban tomar y surtir estos debates de la mejor manera con el aporte que nosotros a través de esta Alianza podamos aportar. Muchas gracias, doctor Gabriel y a todos los participantes, eso sería todo de mi parte.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Juan David Guerrero, Director Legal de Cabifay, muchas gracias. Tiene el uso de la palabra el doctor Lorenzo Villegas, Profesor de la Universidad de Los Andes.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Lorenzo Villegas Carrasquilla, Profesor de la Universidad de Los Andes:**

Buenos días, es un gusto estar acá con ustedes y un saludo muy especial al Presidente de la Comisión, al Congresista Gabriel Santos, a los demás Honorables Representantes y a los demás representantes. Mi nombre es Lorenzo Villegas Carrasquilla, soy socio de la firma SNC Colombia y dirijo el área de Derecho de Tecnología y llevo más de veinte años trabajando en temas de Derecho Tecnología y entre los muchos temas que he tenido que analizar y estudiar, ha estado el relacionado con este tipo de plataformas intermediadas. Agradezco mucho la oportunidad de dirigirme a ustedes y brevemente quisiera exponer mi opinión al respecto y poder aprovechar esta oportunidad para dar un poco de estas reflexiones al Honorable Congreso.

Creo que evidentemente el Congreso de la República y particularmente la Comisión, se enfrentan a una de las grandes dificultades que es tratar de regular la tecnología y en esencia lo que uno encuentra es que la tecnología es excesivamente dinámica, excesivamente de cambios rápidos y en esa medida hace que sea difícil encontrar modelos regulatorios adecuados de manera general para todos los casos, como se ha visto en estos años los modelos de negocios en internet se han desarrollado y han cambiado constantemente en estos pocos años que lleva el internet y a pesar que son pocos años, un poco más de treinta años en que tenemos internet de manera comercial, lo que sí se ha visto es que son

tantos cambios y tanto el dinamismo tecnológico, que a los reguladores les queda difícil predecir cuáles son las necesidades y los comportamientos de estos modelos de negocio de una manera por adelantado. En esta medida, consideramos que el modelo tradicional de regulación en el que por ejemplo se impone una barrera de entrada al elegir una habilitación por parte del Estado como es una licencia, o un título habilitante, u otros tipos de regulación en las cuales se trata de equiparar los modelos de negocio de internet a los modelos tradicionales, es inapropiado y puede implicar un impedimento para el desarrollo de modelos de negocios de plataformas tecnológicas en Colombia.

Así, en nuestra opinión, la aproximación de cualquier normativa debe basarse en generar incentivos para el desarrollo de plataformas tecnológicas, así como para la innovación de tecnologías disruptivas que generen un desarrollo en la economía del país frente a la globalización. Internet y el comercio electrónico son una oportunidad de desarrollo socioeconómico para Colombia y es imposible minimizar su creciente impacto en la creación de riqueza y puestos de trabajo en la actualidad, la revolución informática ha alterado los medios a través de los cuales el mundo se comunica, se realizan negocios y se prestan servicios, pues ha hecho viable la transmisión de datos en tiempo real a través de múltiples formatos, esto ha sido demostrado de manera exponencial en el crecimiento de las plataformas digitales de acuerdo con los efectos de red pronunciados del ecosistema y el uso de activos intangibles, por ejemplo, en la última década de las plataformas digitales más grandes se encontraron en el índice de Estándar Ampur 500, y las investigaciones muestran que los ecosistemas digitales emergentes podrían representar más de sesenta mil millones de dólares en ingresos para el 2025, que es más o menos el 30% de los ingresos corporativos globales y esto es información reciente del World Economic Fórum del 2018.

En esa medida, es importante que al acercarnos a la regulación de plataformas digitales, se esté pensando en cómo fomentar estas plataformas, en cómo generar un incentivo a la innovación y al emprendimiento en Colombia y cómo darle una oportunidad a que estos modelos de negocio también generen riqueza en Colombia, es decir, una economía basada en el mercado de dos lados, como es un mercado de plataformas tecnológicas de intermediación, en la que la aplicación de la plataforma presta servicios digitales al mismo tiempo a conductores y a consumidores, que constituyen servicios diferentes a los productos y servicios que estas partes intercambian entre sí, aquí es un punto importante y es que el servicio que presta la plataforma intermediaria no debe confundirse con el servicio prestado efectivamente, en esa medida esto digamos existe tradicionalmente en los negocios y en los mercados, el rol del intermediado, solo que a nivel de internet esto se potencializa de una manera exponencial, de tal manera que adquiere

unos niveles muy profundos en la prestación de los servicios y una cantidad de posibilidades de llevarle estos servicios a más usuarios y también hacia el otro lado a los prestadores de los servicios poder llegar a más usuarios.

En ese sentido, cualquier aproximación regulatoria debe tener en cuenta dos principios que ya existen en la ley colombiana, por un lado, el principio de neutralidad en la red y en ese sentido en un principio muy amplio que la Corte Constitucional ha resaltado como parte del derecho fundamental a la libertad de expresión, es decir, la libertad de las personas de poner contenidos y en esa medida también crear nuevos negocios a través del internet. Y en segundo lugar el principio de neutralidad tecnológica que se encuentra previsto en la Ley 1341, que establece que el Estado debe permitir libremente el desarrollo de tecnologías y no debe controlar ni imponer una tecnología específica, en ese sentido Colombia no puede quedarse atrás de lo que está sucediendo a nivel internacional y además este tipo de desarrollos tecnológicos le puede dar a Colombia también un rol muy especial en la competitividad regional, particularmente en estos momentos en que la economía se ha contraído y que es necesario generar a partir de nuevos modelos de negocio un replanteamiento de la economía colombiana.

Así, en ese sentido, creemos que la mejor forma del Estado para regular este tema no es viendo cómo le aplico las reglas tradicionales de servicios públicos, por ejemplo de transporte o de telecomunicaciones a las plataformas tecnológicas y a las aplicaciones. El error más común en ese sentido es tratar de analizar por ejemplo que las aplicaciones intermediadas de servicios de transporte o de conducción como se quieren ver, aplicando las reglas tradicionales de por ejemplo los servicios de taxi o de los servicios de transporte especial o aplicando en general las reglas de transporte tradicional, lo único que hacen es limitar todas las posibilidades de negocio que se pueden desarrollar a través de estas plataformas, si nosotros comparamos por ejemplo plataformas incluso de transporte o de servicios de intermediación de conducción, lo que encontramos es que en los últimos ocho años incluso muchas de las que comenzaron en Colombia ya no existen y han aparecido nuevas y es un fenómeno global donde aparecen servicios de intermediación de muchísima índole distinta.

Por eso, una ley general que busque regular todos estos servicios y además hacia futuro, con las dificultades que tiene también cambiar las leyes constantemente para poderse adaptar al dinamismo tecnológico, pues hacen que se puedan desmotivar y desincentivar las innovaciones que incluso se pueden dar en Colombia, porque no todos los servicios de intermediación son empresas extranjeras que llegan a Colombia, sino que también ha habido iniciativas colombianas que han presentado alternativas a estas plataformas tecnológicas de intermediación de transporte. Eso hace que sea sumamente interesante ver cómo cada plataforma también tiene un modelo

de negocio distinto y la ley no debe buscar pararlas a todas, sino debe permitir necesariamente que estas puedan desarrollarse libremente dándole beneficios tanto a los consumidores como a los prestadores de esos servicios. Lo que hemos visto, es que esto ha generado mayor competencia, ha generado mayores beneficios para los usuarios, muchos usuarios utilizan las plataformas tradicionales de servicios de transporte como los taxis, otros utilizarán otros nuevos servicios.

Pero existe tal necesidad de transporte y de conducción y de movilidad en un país como Colombia, en una ciudad como Bogotá, por ejemplo, que acá no necesariamente estamos viendo un perjuicio hacia la prestación de servicios tradicionales, sino que se convierte en una alternativa incluso para estos servicios tradicionales de encontrar nuevos medios de acceso a usuarios y la posibilidad de diferentes otras personas de prestar también servicios. Durante mucho tiempo aquí en Colombia se hablaba de la necesidad de promover por ejemplo el Carpooling, que la compartición de un vehículo ante varias personas y muchos otros servicios de plataformas lo que permiten es garantizar que se puedan compartir recursos de manera eficiente, es uno de los grandes éxitos digamos que ha tenido el internet en estos años, que es poder utilizar recursos que genera digamos gran cantidad de espacios, de costos, genera eficiencia y permite generar eficiencias en el uso compartido de todo este tipo de bienes que se encuentran subutilizados o utilizados de manera poco eficiente, cuando en un carro solamente va una persona es un uso ineficiente de ese carro, si yo puedo compartir puedo reducir el consumo de combustible y a la vez puedo también reducir el costo del consumo de este combustible que afecta el medio ambiente, o pueden percibir un ingreso por hacer ese tipo de compartición. Entonces para cerrar, digamos...

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Dos minutos adicionales para el doctor Lorenzo Villegas, que ya estaba terminando su intervención.

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Lorenzo Villegas Carrasquilla, Profesor de la Universidad de Los Andes:**

Gracias, solamente para cerrar quisiera decir, la aproximación regulatoria debe tener en cuenta los principios de neutralidad tecnológica, de neutralidad de la red, debe tener en cuenta que a la ley le queda muy difícil aproximarse al dinamismo tecnológico de una manera que no sea generalista, y por esa medida no debe implicar un desincentivo a la innovación y al emprendimiento y un desarrollo de este tipo de tecnologías que tanto han beneficiado a nuestro país. Muchísimas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Doctor Lorenzo, muchísimas gracias por sus conceptos. Tiene el uso de la palabra el doctor

Carlos Pardo, Senior Manager New Urban Mobility Alliance.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Carlos Pardo, Senior Manager New Urban Mobility Alliance:**

Buenos días, muchas gracias por la oportunidad de hablar, de hecho voy a proyectar una cosa ya que estamos con tanta tecnología y les voy a poner el link de la presentación en el chat, para que en cualquier momento puedan acceder a ella y de hecho voy a ver si se las voy actualizando para cuando quieran. Entonces, lo que les quiero mostrar son algunas cosas que son un poco menos tradicionales en estas discusiones y es más bien la parte conceptual de para dónde vamos en el futuro. Yo trabajo en la New Urban Mobility Alliance, nosotros somos financiados por un filántropo de Estados Unidos, para tratar de comprender la nueva normalidad de transporte, entonces no tenemos ninguna financiación de ninguna empresa y somos totalmente libres en nuestra opinión en ese sentido, como van a ver en lo que voy a presentar, les dejo esto que es como la base de nuestro trabajo, son los principios de movilidad compartida para ciudades vivibles, cuando accedan en el link pueden hacer clic aquí abajo y encuentran los diez principios, pero es básicamente cómo es que vamos a entender ese futuro de la movilidad y de qué manera podemos empezar a adaptarlo en la regulación, en la forma como definimos las calles, en la manera como nos asociamos entre el sector público, el privado y la sociedad civil y pues en esto ya podría durar varias horas hablando, pero me quedan solamente ocho minutos y medio.

Nosotros como que estamos empezando a mirar cómo sería esa calle del futuro y estamos dispuestos a comprenderla de la manera más amplia posible, hasta el punto que esta sería una Séptima, ya que todo el mundo está hablando de la Séptima, yo podría proponer esto para la Séptima, carros autónomos, patinetas, bicicletas, un tapete mágico y un carro que preste un servicio como el que estamos hablando hoy y andenes muy, muy anchos para que la gente pueda caminar, porque en realidad pueda que sea así, también vamos a necesitar transporte público definitivamente, pero necesitamos empezar a comprender cómo va a ser ese futuro, principalmente porque lo que normalmente hemos visto en términos de la división de los diferentes modos de transporte ha empezado a ampliarse mucho más y ahora tenemos muchas más cosas y vienen muchas otras en el futuro, incluyendo drones que van a estar tratando de llegar a las calles y a los cielos. Entonces, necesitamos empezar a comprender esto desde ya.

También tenemos una posición donde buscamos que se integren los Sistemas de Transporte, aquí lo que ven es un corredor de transporte público y los diferentes servicios que se podrían conectar y su área de captación, que en sí es todo un tema increíblemente interesante de cómo es que hacemos que haya transporte masivo y haya diferentes modos de transporte que se le integren y así no estamos

peleando de cuál es el mejor, ninguno es mejor, todos tienen alguna cosa buena y necesitamos empezar a conectarlos mejor, y todo esto se vincula porque hemos empezado a ver algunas disrupciones en el transporte tanto desde lo que ahora se llama micromovilidad, como en el transporte público y los microtransporte públicos que son otro tema bien interesante, y después los servicios por demanda y compartidos, y esto es fundamental empezar a comprenderlo bien y definir una buena regulación, porque después van a venir otras cosas tanto que ya conocemos como el transporte público autónomo, los carros autónomos, los drones y yo siempre pongo el tapete mágico, porque hay cosas que no sabemos que van a existir y que no sabemos cómo van a ser, nosotros a partir de eso estamos definiendo también una plataforma donde una persona puede simplemente escribir las características de un vehículo y con eso hay una recomendación en términos de cuáles son las licencias, los precios, los datos, los seguros que tienen que tener el servicio, esto porque necesitamos empezar a ser más flexibles en la manera como definimos esta regulación y tenemos que más bien mirar cuáles son las características del vehículo, cuáles son las características que se le va a dar y a partir de eso sí definir, no decir si es de color amarillo sí es permitido y si es de color negro no, si es el color azul, o del color que quieran poner, porque así no funciona el mundo y uno necesita empezar a adaptarse a eso.

Entonces, lo que me parece más importante, para lo que voy a gastar los últimos cinco minutos que tengo, hay cosas con las que hay que tener cuidado y pues nosotros ya hemos oído mucho la posición de muchas personas dentro de la industria y que es perfectamente válido sus intereses y la manera como presentan estas preocupaciones y cómo se puede avanzar, dentro de lo que nosotros hemos visto en diferentes partes del mundo de cómo funcionan estos servicios, nos hemos dado cuenta que hay problemas de precariedad laboral, de competencia en el mercado, de la manera como se usan los datos y su privacidad, de la necesidad de tener seguros, hay una falsa dicotomía con los taxis que yo en realidad no entiendo muy bien, porque al final finalmente están prestando un servicio muy similar, la forma en como lo presentan es muy distinta, la regulación no tendría por qué ser algo totalmente distinto, y también tenemos que tener en cuenta que hay muchas cosas inesperadas para las que tenemos que ser flexibles. Entonces, en lo que estamos tratando nosotros que pues todavía no tenemos algo para compartir en mucho detalle, pero sí cuáles son esas nuevas maneras de entrar a un mercado y de que el Gobierno llegue a acuerdos con el sector privado.

De tal forma que se tengan en cuenta estos temas y que se comience a ver de qué manera es que podemos generar una legislación y una regulación y unas reglas claras, que aunque sean muy específicas en términos de cuáles son los servicios que se pueden prestar y bajo qué requisitos, sí sean lo suficientemente flexibles para comprender la gran

variabilidad de servicios que van a existir, como los que yo he mostrado acá, o sea, es increíblemente variable lo que va a empezar a suceder y si hoy estamos regulando solamente algo que tenga la cara de los servicios que existen ahora y que las patinetas y los carros que se pidan a través de Apps, si regulamos demasiado detallado esto ahora sin dejar campo a la flexibilidad, no vamos a poder realmente llegar a una legislación adecuada para cuando tengamos camiones autónomos que ya existen y ya están andando, buses pequeños que se piden a través de una App, cuya ruta se define solamente según las personas que se montan y que no tienen conductor y ese tipo de cosas que yo creo que muchas personas ni siquiera saben que ya existen, pero ya existen y van a llegar al país en algunos años, entonces es como una invitación a que podamos comprender esto de manera más flexible y que sepamos cuáles son estos retos que se vienen y podamos afrontar. Muchas gracias por la oportunidad, les regalo los dos minutos y medio que me quedaron para que sigamos con los demás.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Doctor Pardo, interesantísimos sus conceptos, si quiere tomarse un tiempo más disculpe la brevedad y la rigidez del tiempo, suele ser bastante pero si lo quiere usar y necesita más tiempo también estamos aquí es para escucharlos a ustedes los expertos.

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Carlos Pardo, Senior Manager New Urban Mobility Alliance:**

Pues es decir, a mí me parece que es muy útil tener a la gente que esta acá, me parece que es fundamental también tener a personas de taxis que yo veo que ahí en la lista de participantes también hay personas de taxis, y lo que creo en verdad, como que el mensaje fundamental que me parece a mí es, sí es importante flexibilizar la regulación, de tal forma que sepamos cómo prepararnos para todos los diferentes servicios que van a existir y que de verdad olvidemos esa falsa dicotomía que existe con los servicios existentes porque ya están definidos, o sea mi ejemplo típico es, si yo llego donde un abogado de transporte que he hablado con muchos y le digo, tenemos que definir una legislación nueva para este servicio nuevo me dicen, “No, es que eso es ilegal” y yo pues claro yo sé, porque no existen y necesito que logremos una legislación que funcione, y siempre me responden pero es que es ilegal, y yo claro, si yo traigo una nave espacial que va a prestar un servicio usted me va a decir que es ilegal, pero no es la respuesta que deba recibir.

Es cómo vamos a hacer para poder integrar estos diferentes servicios para que presten una mejora de las condiciones de calidad del transporte, sin entrar a debatir que los demás servicios no sean válidos, el transporte público necesita continuar existiendo en el país, las bicicletas se necesitan seguir usando, la gente necesita seguir caminando, pero si tenemos otros servicios que pueden complementar hasta

cierto punto algunas de las maneras de movernos en la ciudad, pues a mí me parece que tenemos que seguir comprendiendo esas características y más allá de decir eso hoy en día es ilegal, es cómo podemos encontrar la mejor forma de que se mejore el servicio y que amplíemos esas oportunidades, y yo creo que lo demás lo han dicho las empresas que han estado hablando y también las personas que están desde el campo académico y desde el derecho, hay una oportunidad, la legislación base existe, las normas claras existen y lo que necesitamos es empezar a pensar entre todos cómo es que podemos formular esta nueva manera de movernos por las ciudades.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Perfecto, doctor Carlos Pardo, muchísimas gracias por su tiempo y sus conceptos. Tiene el uso de la palabra el doctor José Stalin Rojas, Profesor de la Universidad Nacional.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor José Stalin Rojas, Profesor de la Universidad Nacional de Colombia:**

Muchas gracias por la invitación, voy a compartir una presentación, espero que pueda ser visible para todos. Bueno, muchas gracias a ustedes, un agradecimiento muy especial al doctor Alfredo Rafael Deluque, al doctor Julián Peinado y al doctor Gabriel Santos García. Esa presentación va a ser muy breve y está soportada en algunas cifras y al final pues unas sugerencias para la reglamentación, estas cifras están dadas o pues digamos están soportadas en la Secretaría de Movilidad de Bogotá y quizás reflejan una situación de esta ciudad, pero digamos no se alejan mucho de la situación en otras ciudades.

Básicamente lo que queremos decir en esa primera, es que las plataformas han creado un mercado nuevo, cuando uno mira la cantidad de taxis con respecto al 2015, con respecto al 2019 que son las cifras más recientes no han variado mucho, pero lo que sí ha cambiado son los nichos de mercado, o sea en esta presentación lo que queremos mencionar es que la cantidad de taxis ha permanecido igual, pero que han avanzado los autos en las plataformas, pero se han focalizado en unos nichos de mercado y han ganado esos mercados y han desplazado de cierta forma a los taxis pero sin que los taxis pierdan, deberíamos así cantidad o la cantidad de taxis que han salido al mercado, sino que han comenzado unos nichos donde han ganado presencia por la percepción no tanto por la tarifa, es decir, no la elección por precio sino por otros atributos como la percepción de seguridad, comodidad, etcétera. Esa es una primera parte, es decir, las plataformas no han quitado mercado a los taxis, han creado un mercado nuevo.

Esto también es que a pesar de que las plataformas están, quizás puedan demorarse un poco más, los factores de elección de los usuarios son por otras razones diferentes a la parte de precio como tal. Aquí aparecen pues unos estratos, hay una preferencia por estratos, esos datos los tienen las firmas de las



plataformas que se han presentado anteriormente y los estratos 5 y 6 se nota un descenso del uso del taxi, en los estratos 4 y 5 se presenta una reducción del uso del transporte público colectivo, es decir, lo que queremos mencionar aquí es que estamos en un mercado y en ese mercado hay unos espacios de valor donde estas plataformas han colonizado, pero los taxis se han desplazado. También hay que mencionar el otro actor, el transporte público como tipo Transmilenio, lo que queremos mencionar ahí es que el mercado de las plataformas tecnológicas crece o hay veces decrece en función de la presencia de los taxis, pero también en función de la calidad del servicio de transporte público, mientras esas condiciones de inseguridad, mal servicio, etcétera, existan, pues va a existir un espacio de valor para las plataformas y esas plataformas pues digámoslo así, es una realidad como que hay que reconocer en la legislación, colocamos una nota ahí diciendo no sabemos si los señores taxistas se les ha reducido el ingreso, pero la cantidad de taxis con respecto a los últimos cuatro años ha permanecido de forma digamos igual en esa parte.

Es aquí donde quisiera finalizar para ser muy concreto y es unas sugerencias para la legislación, estoy de acuerdo con el doctor Carlos Pardo, que menciona que la respuesta no debe delimitarse a que mientras exista la ley el transporte es ilegal, aquí existe esa Ley, pues del año 2002 donde no existían todavía las aplicaciones y no existían estas realidades como tal, como existen estas realidades y hay veces el mercado digamos aflora unas realidades que hay veces la legislación no las reconoce, pues lo que hay que hacer precisamente es que el mercado y la legislación concilien, consideramos que esa conciliación debe ir en estos cinco puntos: Primero, que no existan legislaciones diferentes para taxis y plataformas, es decir que operen en las mismas condiciones, impuestos, tarifas, responsabilidades, seguros, porque pueden presentarse situaciones de competencia asimétrica, si las condiciones dentro del mercado de los actores no son iguales, ahí puede existir un vacío que es necesario llenarlo con la regulación.

Segundo, que operen como empresas de transporte hasta que no cambie la legislación o se cree una figura jurídica, que es por ahí el espacio, que las defina como empresas ligadas al transporte y no solamente como plataformas, yo sé que han discutido lo ancho y lo largo sobre esto, pero es necesario crear una figura jurídica que las ligue con el servicio de transporte de alguna forma, llámese como se llame. Tercero, que los conductores tengan garantías laborales, las empresas asuman responsabilidades por la labor de conducción, sé que algunas lo han hecho, sé que algunas la mencionan explícitamente, pero que esa labor de conductor a pesar de que sea una labor ocasional de los conductores de taxis, conductores de autos particulares que prestan el servicio, esa labor que conlleva unos riesgos y esos riesgos los tiene que asumir también de alguna forma las empresas de plataformas, que los usuarios

estén protegidos al igual que los usuarios de taxi, es decir, los usuarios, las personas puedan incorporarse en estas plataformas y estar dentro de los autos que cogen de estas plataformas tienen que estar protegidos, eso creemos que es una piedra angular, un punto de partida, un foco en el cual deba existir en la legislación, el defensor del usuario, qué sé yo, alguna figura a la cual los usuarios tengan que responder no solamente a través de un mensaje de texto o a través de un WhatsApp quejándose por el mal servicio, sino también que la legislación, la Superintendencia de Transporte por ejemplo que seguro va a hablar, pueda vigilar justamente la defensa de los usuarios de estas plataformas.

Y por último quizás un punto de modernización del transporte público individual de pasajeros, es necesario, o sea el sector de taxis necesariamente tiene que modernizarse y quizás se necesita una ayuda del Estado para esta modernización. Pues bueno, les agradezco mucho el tiempo que han dedicado a esta presentación, muy amables.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Doctor Stalin muchas gracias por acompañarnos y por la presentación, si nos la puede enviar para compartirla con todos los miembros de la Comisión Primera se lo agradeceríamos mucho, muchas gracias. Tiene el uso de la palabra el doctor Santiago Marroquín, de la AmCham.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Santiago Marroquín, Gerente de Asuntos Públicos AmCham:**

Muy buenos días para todos, muchas gracias, Honorable Representante Gabriel Santos, muchas gracias, a la Mesa Directiva de la Comisión Primera. Lo primero es contarles que la Cámara de Comercio Colomboamericana es una organización que cuenta con más de novecientos afiliados en el país, en donde tenemos empresas de diferentes nacionalidades, pero pues claramente nuestro objetivo principal son las relaciones comerciales entre Estados Unidos y Colombia y una de las grandes relaciones pues es el tema de la inversión extranjera directa, en donde claramente Estados Unidos representa más del 29% de esta inversión. En ese orden de ideas para nosotros es muy importante poder participar y compartir con ustedes lo que nosotros denominamos buenas prácticas regulatorias desde Estados Unidos, Estados Unidos ha sido pionero en este tipo de aplicaciones y de reglamentaciones y pues claramente en esta coyuntura del Covid, pues nos hemos dado cuenta de la necesidad de este ecosistema, vivimos alrededor de las aplicaciones y la utilidad que nos prestan y por lo tanto la importancia de regularlas y de hacer una regulación mucho más moderna, nosotros no podemos quedarnos en esa regulación que teníamos desde el 2000, 1980, 90, en donde claramente no teníamos identificado este tipo de plataformas.

No podemos negar que ha llegado el momento de regularlas para la intermediación del servicio de movilidad, este proyecto de ley que nos convoca,

pues lo que permite al país es avanzar en esa manera decidida hacia la transformación digital, el impulso a la inversión extranjera en el sector de tecnologías de información y las comunicaciones y la certidumbre de darle sentido prejurídico a casi alrededor de ciento treinta mil familias, cuyos ingresos dependen de este tipo de aplicaciones de economía colaborativa. En el centro de la economía colaborativa pues no me quiero detener mucho, porque pues ya mis antecesores lo han explicado, pero pues ahí encontramos la tecnología y la innovación cuyo objetivo principal es lograr solucionar los problemas del día a día y están concebidas de una manera que permiten interactuar a todos de una manera sencilla, es necesario hoy en día bajo nuestra realidad, poder contar con esta reglamentación moderna en un proceso de inversión económica que se nutra de la capacidad transformadora de la economía colaborativa en un entorno regulatorio que pueda promover la inversión privada, la producción focalizada, la sensibilidad de las pequeñas y medianas empresas y la regeneración del ecosistema de emprendimiento que requiere nuestro país.

Desde una perspectiva de necesidad es importante reconocer el contenido que debería contener este proyecto, pues su objetivo es apelar a la viabilidad que han desarrollado los consumidores para acceder a productos y servicios de una forma mucho más expedita, en este mismo sentido estas plataformas colaborativas de intermediación para servicios de movilidad, pues ha respondido a las expectativas de lo que nosotros necesitamos hoy en día frente a los servicios de transportarse, ya lo han mencionado cómo se incrementó el uso de estas plataformas durante esta situación de pandemia, por supuesto la entrada de estas plataformas a nuestro país implica un cambio en el paradigma económico pero la forma de superar este dilema es entendiendo que la innovación es el eje central para tener una economía más productiva y competitiva, tal como lo ha venido impulsando Estados Unidos desde hace más de dos décadas. En Colombia la apuesta por la innovación no debe ser excluyente con la regulación, en la medida en que se estimulará la libre competencia respetando el principio de neutralidad de la red, reglamentar esas plataformas con el fin de dinamizar el mercado laboral y buscar elementos que atraigan mayor inversión extranjera.

El Gobierno y el Congreso de la República hoy tienen la oportunidad de legalizar una actividad que adicionalmente que paga impuestos en el país, contribuye a la generación de empleo, generando un ecosistema viable en donde coexistan tanto prestadores del servicio de transporte convencionales como los que se prestan a través de las plataformas de intermediación, ambos grupos afectados por la llegada de la pandemia y que hoy en día no necesariamente están recibiendo subsidios o beneficios sociales derivados de esta emergencia económica. A nivel mundial economistas han apoyado las economías colaborativas por sus efectos en el mercado y adicionalmente es más conveniente

enfocarse en desarrollar los principios de la libre competencia, atendiendo al trato justo y equitativo establecidos en los Tratados de Libre Comercio, como el Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos para mayor atracción de inversión. Por otro lado, la regulación tal y como se pretende en un Proyecto de Ley de esta naturaleza, consideramos que debe enfocarse en aspectos como la seguridad de los usuarios, que contengan el tema de las pólizas de seguro para la prestación de los servicios y la modernización del servicio público de transporte que también se ha venido afectando, el servicio público de transporte igual ha venido modernizándose y ha venido modernizando este tipo de plataformas, pero consideramos que hay cabida para todos. Ejemplos ya los han nombrado, Brasil, en Estados Unidos claramente la regulación que se estableció en la ciudad de Washington, en donde se promueve la innovación atendiendo al verdadero espíritu de estas plataformas, buscando la seguridad de los pasajeros frente a la alta demanda que pueden presentar.

Para terminar, queremos incentivar este tipo de discusiones que se hagan de una manera respetuosa y argumentada al interior del Congreso, pues finalmente se debe responder al acceso y a las decisiones de consumo de que trata el libre comercio, esto no es un debate entre buenos y malos, es un debate para generar un buen ambiente regulatorio favorable para todos, en donde el centro de la discusión está el usuario, el país que requiere modernizar esta regulación y para insertarse en las dinámicas regionales de inversión y de transformación. Bueno, esto era la intervención de nosotros desde la Cámara de Comercio Colomboamericana, igual ofrecemos todos los estudios y documentos con los que podemos apoyar esta iniciativa, compartir las buenas prácticas, tenemos conocimiento desde los Estados Unidos y poderlas compartir con ustedes. Muchas gracias por darnos este espacio y el tiempo para participar en la Audiencia.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, Santiago Marroquín. Tiene el uso de la palabra el doctor Ricardo Triana, Director Ejecutivo de la CEA.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Ricardo Triana, Director Ejecutivo del Consejo de Empresas Americanas (CEA):**

Buenos días a todos, muchas gracias al señor Presidente de la Comisión, a la Secretaria, al Representante Gabriel Santos, por esta muy amable invitación y por esta iniciativa, saludo también a todos los Representantes que conozco, Juanita Goebertus y Ángela Robledo y a todos los demás miembros de la Comisión, bienvenidos a los demás que han intervenido que conozco, también muchas gracias. El Consejo de Empresas Americanas y ya pues lo comentó mi colega Santiago Marroquín, es una asociación que existe hace más de cincuenta y ocho años en Colombia, agrupa más de ciento diez empresas y exclusivamente de capital estadounidense

en el país y lo que hacemos básicamente es apoyar a esa inversión, que como decía Santiago, pues es el país principal socio en inversión extranjera, principal socio comercial tanto en importaciones y exportaciones.

La economía digital, pues ya han hablado todos y básicamente pues es reconocer que estos son modelos de negocios que conectan particulares y que ofrecen e intercambian servicios, esta conexión se da por medio de plataformas en línea, por lo cual se trata de modelos de negocio innovadores y sobre todo disruptivos y de ahí creo que la dificultad que ha tenido Colombia en adaptar la legislación a estos modelos que han venido, y si uno mira el Harvard Business For You, los beneficios de la economía colaborativa son varios, ellos comentan que el ahorro porque la mayoría de productos o servicios se ofrecen a través de estos sistemas son de precios módicos, incluso simbólicos, desarrollo sostenible, pues la economía colaborativa estimula el segundo uso de los productos, lo que alguien tiene y ya no necesita pues puede tener un nuevo destinatario en alguna red de contactos, se aboga por un consumo moderado, ingestión de recursos, otro principio de la economía colaborativa es que si a alguien le sirve una cosa lo más probable es que a otra persona también y por qué no compartirlas, el mejor ejemplo son los vehículos que pueden servir para llevar varios pasajeros a destinos próximos y eso pues obviamente genera muchos beneficios.

La mayor oferta, los productos con un segundo uso y los servicios compartidos amplían la oferta de los mercados tradicionales y sin la economía colaborativa es posible que nunca vieran la luz este tipo de servicios. Hay un beneficio medioambiental obviamente, porque se maximizan y se potencializan el uso de los vehículos de manera compartida y obviamente eso influye muchísimo en el medioambiente, pero adicionalmente lo que también comentaba Santiago, la atracción de la inversión extranjera directa, hoy en día que es un propósito en esta pandemia de todos los países del mundo, estamos compitiendo realmente con todos y los flujos de inversión extranjera pues llevan muchísimos beneficios a los países, traen empleo formal, capacitado, hay generación de riqueza para el país, se pagan impuestos y se benefician las comunidades de donde operan estas empresas y entonces esto hace que Colombia tenga que pensar mucho en qué beneficios tiene que dar a estas empresas que van a invertir en el país y a las que están inclusive en el país, ya habló Santiago también, de tener certeza jurídica, que me parece que es fundamental, unas reglas de juego claras, para que estas empresas puedan permanecer en el país, nosotros tenemos empresas americanas ya que llevan más de cien años en Colombia, donde yo diría que con 97% de empleados colombianos en esas empresas trabajando, pues son empresas colombianas, más del 70% de los presidentes de las empresas estadounidenses en Colombia son colombianos y muchos de ellos tienen responsabilidades regionales

desde acá, o sea, que es bien importante tener esos incentivos para que llegue más inversión y más ahora donde todo el mundo está compitiendo por lo mismo o por lo poquito que queda, lo poquito que hay en esta crisis económica mundial.

En términos de empleo, pues con la destrucción de empleo que hemos tenido en el país, creo que esto es un punto donde las plataformas generan empleo, ese empleo que de otra forma no existiría, por lo cual es un argumento muy importante para la economía colaborativa, y lo que también decía Óscar Cadena de UBER, estas plataformas ya están con reglamentación en muchos países del mundo, en Estados Unidos cuarenta y ocho de los cincuenta Estados ya la han reglamentado, pero también países en el resto de América como México, como Brasil, varios países de Centroamérica, Mendoza en Argentina, en fin, uno pudiera hacer lo que se llamaría en inglés un *benchmark* con todos estos países y mirar cómo es la reglamentación, yo he oído y veo las dificultades que va a tener el legislativo en introducir en la reglamentación a una plataforma que es dinámica y todo lo tecnológico está cambiando día a día, lo hemos visto en estos cuatro meses de confinamiento que hemos tenido en Colombia, cómo se ha desarrollado la economía digital en el país a unas velocidades que nadie se imaginó, así es de que los invito a que seamos muy creativos, que el Congreso y el Representante Santos, quien está liderando esta iniciativa, pues mucha innovación, mucha creatividad y por favor cuenten con nosotros en todo lo que necesiten para ayudarles a traer información, para que esta legislación salga lo más pronto y realmente podamos, digamos, legalizar estas plataformas que no solo son de transporte, sino de muchos otros servicios que hay en el país. Así es de que muy agradecidos, les dejo, como decían, los tres minutos de regalo para los demás y seguimos muy en contacto. Muchas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Doctor Triana muchas gracias, un gusto verlo de nuevo a usted así sea a través de una pantalla, gracias por su tiempo. Tiene el uso de la palabra el profesor Daniel Monroy, profesor de la Universidad Externado de Colombia. No veo conectado al profesor Monroy, por cuanto entonces nos lo saltamos, un segundo, mientras logra conectarse y le damos la palabra al doctor Ignacio Gaitán Villegas, Gerente de iNNpulsa si se encuentra conectado. Tampoco, así que mientras tanto la señora Viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama ¿Si se encuentra conectada? Ya contactamos a los funcionarios del Gobierno, voy a hacer una breve intervención, me la pidió un Representante, sé que es poco usual que en este momento hablen los miembros de las Comisiones, sin embargo, considerando que mal haríamos en no tener en cuenta la posición de unas personas que debo reconocer, ha liderado esto de manera pública, me pidió hacer una intervención breve, así que yo le ruego me excusen, sé que esto es poco usual, que nosotros los Congresistas hagamos este

tipo de intervenciones e inmediatamente después seguimos con los invitados, ya veo a la Viceministra. Viceministra si me regla una intervención breve antes de usted el Representante Mauricio Toro, a quien de nuevo le reconozco su liderazgo y participación en este tiempo.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Mauricio Andrés Toro Orjuela:**

Representante muchas gracias, a mis compañeros de la Comisión Primera un saludo súper especial, a todos los que se han conectado y a los funcionarios del Gobierno, en buena hora este debate tan importante para el país. Y yo quiero entrar, ya nos han dado cifras técnicas de la importancia de proyectos de este tipo, hoy tenemos una particularidad, pasamos de tener un proyecto que reunía a casi todas las fuerzas políticas a casi siete atomizados con diferentes visiones de lo que implica la reglamentación, lo bueno de esto es que ya pasamos de hablar de si se debía o no reglamentar a que sí, pero ahora hay que definir el cómo y el cómo es muy importante dentro de esto.

Lo primero que quiero decir, es que quienes llevan la peor parte de la ausencia de reglamentación es el sector taxista, porque hoy es el sector que está trabajando con una cantidad de cargas e imposiciones que no tienen las plataformas en este momento, entonces lo primero es entender que aquí lo que hay que hacer es una modernización legislativa, una modernización normativa que nos permita equilibrar realmente la cancha, actualizar las normas que rigen al sector taxista, que ya son obsoletas, de los ochenta, de los noventa, con unas cargas supremamente elevadas por un lado y en otro lado pues ponerle unas responsabilidades a las plataformas, de tal manera que se piense en el usuario y en el ciudadano, este debate tiene que ir enfocado en el ciudadano, que es quien tiene que escoger con libertad en qué se quiere movilizar, nosotros no le podemos cercenar la libertad a los ciudadanos de escoger, el ciudadano tiene que tener esa posibilidad de decir yo quiero usar taxi porque me siento cómodo, yo quiero usar una de las tantas plataformas porque me siento cómodo, o simplemente porque el precio se adapta a las necesidades económicas que yo tengo.

Y es ahí donde tenemos que enfocar este marco de discusión, en el ciudadano y en la libertad de escoger, las plataformas llegaron para quedarse, el hablar de prohibirlas y el prohibicionismo en épocas de tecnología y de globalización es completamente imposible, entonces hay que empezar a enseñar la importancia de la reglamentación, esto no se puede volver una guerra de los taxistas contra las plataformas porque tampoco es la idea, esto no puede ser de polarizaciones, uno encuentra buen servicio en los taxis, uno encuentra buen servicio en las plataformas y encuentra también mal servicio en plataformas y en taxis, lo importante es que equilibremos la cancha con una modernización transparente, con una modernización de la normatividad inteligente que es la preocupación que yo tengo frente a la propuesta

del Ministerio de Transporte, y uno de los Proyectos que hay liderado por el Ministerio en cabeza de una bancada de Gobierno, y me preocupa mucho porque lo que está tratando es, de alguna manera, de taxificar las plataformas, es decir, de adaptar las normas obsoletas y poco idóneas a una tecnología que es completamente distinta.

Entonces, la reflexión aquí es pensar un poco más allá de las normas y pedirle al Gobierno nacional en cabeza del Ministerio una participación activa, a mí me preocupa muchísimo que la Ministra de Transporte nunca ha estado en estos debates tan importantes para el país, usualmente envía un delegado que pocas veces es incluso a nivel de viceministerio, entonces yo creo que llegó la hora de hablar de frente al país, cuál va a ser la mejor normatividad que proteja a los taxistas, los taxistas están en una situación compleja, que proteja a las plataformas y a los conductores que generan ingresos, doscientas veinte mil familias honestas que generan ingresos para sus hogares por medio de las plataformas y los ciudadanos a quien tenemos que protegerlos con pólizas que garanticen su tranquilidad y la de los peatones. Así que es la reflexión, al Representante Gabriel, agradecerle porque siempre ha estado en el bate con este debate tan importante, hemos tenido la oportunidad de compartir documentos y es muy estudioso de estos temas que a mí me trasnochan, entonces le agradezco mucho el espacio y siempre estar dispuesto a mediar entre lo que implica un río de llegar a una reglamentación inteligente, que nos permita defender a ambos sectores que se están afectando con la ausencia de normas y reglas claras. Muchas gracias Representante.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias a usted Mauricio, Representante Toro, también mal haría cualquier persona en reconocer su liderazgo en estos temas, en reconocer también que usted ha puesto el dedo en la llaga cuando ha sido necesario y en estos temas es más necesario que nunca. Continuamos entonces señora Viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama, la acabo de ver conectada, hace un segundo la vi conectada:

Señora Viceministra tiene el uso de la palabra por diez minutos. ¿Entiendo que no puede activar el micrófono? Ya veo que se conectaron todos, así que continuemos con el orden que teníamos para darle celeridad a la Audiencia Pública. Tiene el uso de la palabra el profesor Daniel Monroy de la Universidad Externado de Colombia.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Daniel Monroy, Profesor de la Universidad Externado de Colombia:**

Bueno pues como siempre agradecido con la invitación de Javier que, pues, traiga a la academia a este tipo de conversaciones y sobre todo a esta tan especial y que seguramente todos estamos a la espera de que en esta legislatura que arranca se vea una solución a este tema de las plataformas de transporte.

A lo que yo quisiera referirme en esta presentación, es pues hablar un poco de cómo es el tema de que se ha manejado el tema de las plataformas en otras jurisdicciones y digamos un punto inicial ahí es efectivamente ver que la tendencia a nivel global, a nivel mundial está en torno a habilitar una especie de nuevas posibilidades de empresas de transporte que se han denominado pues las empresas de transporte en red, digamos esa es una tendencia mundial tanto en países de Europa como en la propia Estados Unidos y otros países y ciudades de Latinoamérica.

Entonces, digamos que estas empresas básicamente tienen tres características, por un lado, la utilización de las plataformas en línea, la idea de que estas plataformas por un lado conectan a pasajeros y por otro lado conductores y que se habilite, se permita la posibilidad de que se usen vehículos de uso personal para este tipo de plataformas. Bien, en el caso de, por ejemplo, Europa, digamos la tendencia de la regulación en Europa sobre este tema de las empresas de transporte en red, es que efectivamente se aplica una excepción de regulación, lo cual significa básicamente que la regulación por parte de las autoridades nacionales siempre se ha entendido como el último recurso, de suerte que lo que efectivamente se premia al interior de la Unión Europea es que haya mayor libertad para el ingreso de este tipo de plataformas, pero pues, sin embargo, también es importante mencionar que en varios países de Europa como Bulgaria, Dinamarca, la ciudad de Londres entre otras, pues efectivamente se ha tomado una posición de prohibición a la utilización de estas plataformas, hay otros países como Italia, Francia, Alemania o España que lo que hacen es establecer parcialmente permisos para el funcionamiento de estas plataformas o efectivamente, por ejemplo, para el caso de Colombia, pues prohíben que ciertos tipo de vehículos, digamos, de características menores presten el servicio y lo que se habilita es para vehículos de alta gama que presten estos servicios.

Lo que ha ocurrido en Estados Unidos, pues Estados Unidos también muestra una experiencia mixta en el tema de la regulación de estas plataformas, ahí efectivamente, pues yo creo, es conocido por todos ha habido problemas en diferentes ciudades de Estados Unidos por diferentes razones, a veces por razones laborales, a veces por temas de usos indebidos de software por parte de las plataformas, pero digamos uno de los casos paradigmáticos en Estados Unidos es el caso de la ciudad de Austin Texas, allá efectivamente por una presión regulatoria que ejerció el Gobierno local, en definitiva las plataformas como UBER y LIFE decidieron salir del mercado voluntariamente por la presión regulatoria, pero es bastante curioso que una vez salen las plataformas de transporte de la ciudad, digamos, por esta presión regulatoria lo que sucedió es que incluso los propios habitantes de Austin Texas han encontrado nuevas formas de rehabilitar las plataformas, no a través digamos de lo que uno normalmente conoce en las aplicaciones de transporte, sino que lo hacen a través de grupos de WhatsApp

e incluso grupos de Facebook en que efectivamente conectan a pasajeros y usuarios, incluso con tiempos de respuesta incluso menores, establecen tarifas y de manera voluntaria entre conductores y eso. Y lo que ha ocurrido efectivamente en otras ciudades y países de Latinoamérica, está por ejemplo, el caso de la Ciudad de México que yo creo que es bastante conocido por todos, en las cuales efectivamente se crea la categoría de servicios de transporte privado solicitado a través de plataformas tecnológicas y ahí se ha establecido que hay una exigencia de licencia anual para los conductores y un recargo del 1.5% de la tarifa, para la recuperación de mayas viales, está también el caso de Mendoza en Argentina, en la cual efectivamente también se crean las empresas de redes de transporte, las cuales efectivamente cargan a su tarifa un 1% adicional efectivamente para temas relacionados con la política de tráfico y transporte dentro de la ciudad.

Por otro lado, es importante yo creo que mencionar que el Instituto de Desarrollo de Política del Transporte, ha fijado una serie de principios, criterios generales acerca de lo que debiera ser la regulación en materia de plataformas, por un lado el primer principio o el primer criterio que demarca, es que la regulación de las tarifas que se establezcan para este tipo de plataformas deben incentivar de sobremanera el uso de los carros compartidos, lo que normalmente se conoce como el *carpooling*. Por otro lado, el segundo principio que establece es que tienen que existir bases para obtener información y evaluar el impacto que genera la creación de estas empresas de prestación de servicio a través de plataformas, sobre todo en lo que impacta en lo relacionado con temas de congestión y con temas de contaminación, yo creo que también es conocido por alguno de los asistentes, que varios de los problemas que han suscitado el uso de las plataformas son los temas relacionados con estos temas de congestión y contaminación e incluso hay varios documentos de varios profesores y profesoras en Estados Unidos que recogen este punto. El otro principio que demarca el tercer principio, es que la regulación tiene que estar dirigida sobre todo para recabar información en tiempo real acerca de lo que hacen las plataformas y acerca de lo que hacen conductores y pasajeros, sobre todo para establecer en temas de cómo se están desplazando las personas al interior de la ciudad y también monitorear cómo se está comportando el tránsito. Y finalmente, el cuarto principio, es que se exige que haya una coordinación tanto a nivel nacional, a nivel de países, regulación nacional, como a niveles regionales y locales, eso son los cuatro principios que demarca.

Para terminar esta breve intervención que, por supuesto, se quedan muchos aspectos por fuera de esto, quiero señalar cinco conclusiones de esta intervención, por un lado que esta idea de las empresas de transporte en red, ya esto es una tendencia mundial con diferentes características, por supuesto, en Europa con sus diferencias en Estados Unidos, con sus diferencias también en ciertos países

de Latinoamérica y yo creo que efectivamente pues estamos en mora de ahora de avanzar hacia una regulación de esta naturaleza, en Estados Unidos es conocido también que, digamos, estas plataformas están funcionando acá en Colombia desde hace más de siete u ocho años y, digamos, si no se aprovecha esta nueva oportunidad que se abre para la regulación, pues en definitiva como lo muestran las experiencias que señalé, incluso en Estados Unidos, y que efectivamente incluso se replican en varias ciudades de Colombia, pues, en definitiva serán los propios usuarios que haciendo uso de su propia tecnología de tecnología, o sea, de tecnología que ya está disponible para ellas como grupos de WhatsApp, Facebook, efectivamente ellos van a tratar de proveerse el servicio.

La segunda conclusión es que si hay una tendencia y creo si es importante tener en cuenta ese aspecto, hay una tendencia por lo menos en Latinoamérica de que parte de las tarifas que cobran las empresas a sus propios usuarios y conductores se establezca un impuesto adicional para ejecutar temas relacionados con política de tránsito y transporte en las localidades donde están prestando el servicio. La tercera conclusión, yo creo que ahorita estaba hablando el Representante Toro y efectivamente él en las charlas ha hecho alusión al tema de nivelar la cancha entre las plataformas y las empresas de taxi.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Profesor Monroy, ¿Cuánto tiempo necesita para concluir? Perfecto profesor Monroy, por favor concluya. Muchas gracias.

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Daniel Monroy, Profesor de la Universidad Externado de Colombia:**

Entonces estaba abordando el tema de la nivelación de la cancha y que efectivamente el tema de la nivelación de la cancha supone ni otorgar privilegios a estas empresas a través de plataformas, pero pues tampoco reforzar los privilegios que incluso hoy día tienen los regulados las empresas de taxi. La cuarta conclusión es que por otro lado si existen indicios a nivel global en diferentes países, de que tanto las autoridades regulatorias como las autoridades que efectivamente llevan el control de eso, tienden a estar capturadas por los intereses privados de estas empresas de taxi, ahora, ¿Hacia dónde debería ir la regulación? Tres aspectos que quiero finalmente resaltar sobre esto, primero, que la regulación que se establezca sobre este punto tiene que servir no solamente para la mera habilitación de las plataformas sino también que tiene que ser una herramienta de gestión urbana. La segunda es que tiene que considerarse aspectos sobre la contaminación, congestión y accidentalidad que eventualmente tiene a la habilitación de estas nuevas posibilidades de transporte y tercero, sobre todo también, tener la importancia de la coordinación a nivel local, regional y nacional de todas las autoridades, para poder garantizar de mejor manera

la prestación de estos nuevos servicios que se vienen. Muchísimas gracias Gabriel a los demás asistentes y pues nada, dejo la palabra a Gabriel. Muchísimas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Profesor Monroy, muchas gracias a usted por su intervención. Entonces continuamos como veníamos antes, señora Viceministra de Transporte creo que ya pudo ingresar, tiene el uso de la palabra la señora Viceministra de Transporte, Carmen Ligia Valderrama. Viceministra si trata, mientras tanto doctor Ignacio Gaitán Villegas, Gerente de iNNpulsa, mientras tanto seguimos con él. Tiene el uso de la palabra el señor Gerente de iNNpulsa.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Ignacio Gaitán Villegas, Gerente de iNNpulsa:**

Aquí estoy, querido Representante Gabriel, gracias por tenerme en cuenta, como te imaginarás resulta para nosotros totalmente pertinente esta conversación y debo confesarte que he estado conectado desde las 9:00 de la mañana y he tenido la oportunidad de oír varios de los acercamientos de las plataformas, me parecen muy enriquecedor, también ahorita que el Representante Toro nos hacia un marco de un poco demarcando aquellas cosas que cree en que no debemos fijarnos y un último paso que me parece muy interesante, lástima no haber oído a mi querida amiga, Carmen Ligia, porque creo que es el marco de la visión de administración de transporte es muy importante.

Yo solo quiero aportar dos temas, porque creo que cuando hemos tenido tanta transversalidad volver a repetir todo me parece un poco redundante, primero felicitarlo porque me parece que esto es lo que nos va a todos los que estamos ahorita en esta legislatura trabajando temas de emprendimiento, nos hace caer en cuenta un poco en la reflexión de qué cosas acotamos y qué cosas nos faltaron para acotar, como tú sabes, radicamos el Proyecto de ley de Emprendimiento el pasado veinte de julio, con la iniciativa del Gobierno, con el acompañamiento de varios Congresistas y un poco me preguntaban si nosotros vamos a trabajar o vamos a llegar a regular a la Ley de emprendimiento a las plataformas o los diferentes ejes y un poco el simbolismo que he querido crear es que nosotros vamos a tirar con la Ley de emprendimiento una autopista, actualizando la Ley 1014 de 2006 que es el antecedente en temas legislativamente de haber tratado el tema de emprendimiento y crearíamos que la autopista hoy debe tener más carriles, debe tener más tecnología, peajes electrónicos, haciendo un poco de simbolismo, porque en quince años lo que ha pasado en innovación y en emprendimiento pues no hay que ni siquiera analizarlo, en quince años hoy gran parte de los emprendimientos que generan industria no existían, gran parte de la apropiación de tecnologías 4.0 no se había logrado, entonces estamos jugando un poco a crear un marco, pero en esa autopista

que queremos que quepan camiones de dos ejes, carros último modelo, carros modelo 50, en donde realmente sientan todos aquellos que están tanto en emprendimientos de tecnología y no de tecnología, que estamos generando un marco jurídico para ello.

Y creo que la discusión es muy importante, porque nosotros deberíamos lograr, por ejemplo gran parte de las discusión que tú has planteado, es qué tanto nosotros del lado del Gobierno estamos acercándonos siempre desde la innovación a estar al lado de ese proceso, yo siempre tengo la apreciación es que menos mal nosotros no nos anticipamos legislativamente a los temas de innovación, porque entonces no habría innovación, la innovación tiene exactamente que ver con la posibilidad de estar delante de, pero si hay un tema muy importante en el Proyecto de ley de emprendimiento que es muy recurrente hoy, es que hay un artículo que queremos abrir la posibilidad de tener zambos regulatorios en temas de innovación para emprendedores, y yo creo que tú te acordaras, estuviste en la discusión del Plan Nacional de Desarrollo, en donde hubo un primer acercamiento a temas de zambos, en temas financieros básicamente y aquí estando de avanzada como pasa en Corea, por ejemplo, que lo tienen similar, queremos abrir un mayor espacio regulatorio para que estemos permanentemente en esa discusión de estar al lado de la norma y de poder al lado de la norma generar un poco de regulación en paralelo y probando para que nos permita entender desde el punto de vista de la aplicación, en qué temas deberíamos o no involucrarnos.

Con un tema muy importante que creo que muchos de acá estamos de acuerdo, es no caer en la trampa de regular todo, creo que hay que tener mucho cuidado, sino básicamente estar monitoreando qué temas son objeto de regulación para impulsar, y ese es un poco el Proyecto de ley de Emprendimiento, somos básicamente habilitadores de esas cosas querido Representante, que hemos recogido en todas las regiones, que hemos recogido en el Plan de Gobierno del Presidente que como usted bien sabe, tiene de eje el tema de emprendimiento para temas de legalidad y equidad, que hemos podido entender el emprendimiento desde la base hasta el emprendimiento escalable, que es mucho lo que hemos hablado en esta mañana, entonces básicamente nos vamos a concertar en cinco momentos en la Ley de Emprendimiento, temas de habilitadores legales que es muy importante, temas normativos como el Invima para poner un ejemplo, que sabemos que en temas de emprendimiento son muy importantes, temas de instrumentos financieros que hoy tácitamente muchos lo hablamos, hay que tener un ecosistema de financiación mucho más importante, para que Colombia realmente sea realmente una nación para emprender, algo que es fundamental en la discusión es el tema de compras públicas para emprendedores y pequeñas y medianas empresas, creo que ese tema México y Chile en un momento lo trajeron a la discusión y fue

muy potente y lo último es temas de formación de competencias para emprendedores.

Pero me quería parar en el tema de innovación, porque si hemos querido entender que si nosotros vamos a hacer la Ley de Emprendimiento, tenemos que dejar un marco que abra la discusión para todo tipo de emprendedores, plataformas, tecnológicas, drones, emprendimiento en agro negocios, emprendimiento tradicional, emprendimiento social y que haya un marco claramente que permita rehabilitar todos esos obstáculos que hemos encontrado a través de informes de literatura internacional etcétera, etcétera que existe. Entonces, únicamente ese era un poco el rol que estamos cumpliendo desde iNNpulsa y último algo muy importante, haciéndole seguimiento a mucho a lo que usted presenta muchas veces en el Congreso, querido Representante, es también darle mayor institucionalidad al tema del emprendimiento, queremos recoger, hay una oferta muy grande, más de la que nos imaginamos en Colombia para temas de emprendimiento, más de veinte entidades que recogen instrumentos de emprendimiento, la idea es organizar con el Departamento Nacional de Planeación y con muchas entidades, la oferta para generar mayor foco y mayor eficiencia en los instrumentos que tenemos para fortalecer el ecosistema de emprendimiento en Colombia, equilibrar un poco esa mega y es que Colombia se consolide como una nación emprendedora tanto para adentro como para otros países de América Latina.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, ¿Terminó la intervención doctor Ignacio? Bueno, doctor Gaitán Villegas muchísimas gracias, le agradecemos. Señora Viceministra ¿Si pudimos arreglar los problemas de sonido? Bueno, vamos siguiendo, señor Superintendente de Transporte Camilo Pabón Almanza, muchísimas gracias, tiene el uso de la palabra señor Superintendente, muchas gracias por acompañarnos.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Camilo Pabón Almanza, Superintendente de Transporte:**

Honorable Representante Gabriel Santos García muchas gracias, saludo cordialmente al Presidente Alfredo Deluque, al Vicepresidente Julián Peinado, a la Viceministra, a los demás Congresistas y las personas que nos están viendo; doctor Gabriel, lo primero que yo quiero transmitirle es que de parte del Gobierno esta y las demás iniciativas, la Ministra ha dicho explícitamente que estamos acompañando el debate en protección del interés general, acá hay un compromiso con la legalidad, como funcionarios públicos defendemos la Constitución y la ley, ya explicó por qué esto es relevante para este debate, y particularmente un compromiso con la protección de la vida de las personas frente a epidemias y ya voy a explicar, también, por qué eso es relevante para este debate.

Acá no estamos, Representante, discutiendo en esencia un problema de innovación, acá estamos discutiendo en esencia un problema de protección de vidas, en la teoría de regulación económica, que aprovechando tantos académicos que celebros que usted haya invitado, en esta teoría de regulación económica la intervención del Estado se justifica cuando existe de por medio un riesgo para la sociedad, cuando hay una actividad riesgosa, la actividad de conducir vehículos en nuestro país y en las demás jurisdicciones es considerado una actividad riesgosa, esto tiene más de cien años de jurisprudencia, la Corte Constitucional también lo ha reiterado sistemáticamente como es que hay un riesgo inherente de lesión o muerte, para las personas que son usuarios de los vehículos, los pasajeros, como también para los terceros, como, por ejemplo, los peatones, motociclistas y demás personas usuarios de la vía.

Es por eso que, Representante, que los accidentes de tránsito desde hace mucho tiempo son considerados como una epidemia para la sociedad, dado que hay más de cincuenta millones de lesionados por año en el mundo y más de 1.2 millones de muertes por año en el mundo como consecuencia de accidentes de tránsito, hasta ahora yo no me he referido a ningún problema de innovación, si estamos de acuerdo o no con la innovación, es un problema de protección de vidas y de protección de los mandatos constitucionales como funcionarios públicos, y esto se lo digo Representante porque la Corte Constitucional lo otro que ha dicho de manera sistemática, y voy a permitirme con su venia leer, dice *“El poder de regulación del transporte no solo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que este se de en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal”*. Entonces, tiene un cuestionamiento relevante del por qué existe la regulación en temas de transporte, uno porque hay un servicio público de por medio, que de eso ya implica una responsabilidad del Estado y particularmente en este caso del legislador, de poner los controles para que el servicio público funcione como lo manda la Constitución Política.

Pero el otro nivel tiene que ver con cuáles controles deben imponerse para proteger la vida de nuestros ciudadanos, y el primer nivel en la teoría de la regulación viene marcado por quién puede prestar este servicio, cuando hay un riesgo, por ejemplo, los médicos, no cualquier persona puede decidir que va a ser médico cirujano, ahí se ha entendido que hay un riesgo respecto de quien ejerce esa actividad y el Estado ha decidido poner licencias para permitir el ingreso a esta actividad. Los pilotos de avión, cualquiera de estos ejemplos que estoy poniendo son barreras que pone el Estado, pero justificado en que quien ingrese a prestar el servicio tienen que tener unas cualificaciones que mitiguen el riesgo que en algunos casos insisto es inherente a la actividad. Y una vez están adentro del mercado, el segundo nivel de discusión viene en cómo se

presta el servicio, cómo se ejerce esa actividad, y en este caso particularmente tenemos controles a los conductores, quienes conducen para su propia necesidad tienen unas licencias de conducción distintos a quienes conducen como una actividad económica, que seguramente están conduciendo ocho horas al día, que necesitan una pericia mayor porque además están prestando un servicio público, entonces hay unos controles distintos en quienes conducen estos vehículos.

Ahora los vehículos mismos, un vehículo particular no tiene que hacer avistamientos diarios como si lo tiene que hacer un vehículo de servicio público, un vehículo particular no tiene que someterse a revisiones bimensuales, un servicio particular tiene una periodicidad distinta de las revisiones técnico mecánicas, ¿Por qué se justifica imponer más controles para el servicio público? Y es insisto, perdón, porque el Estado ha considerado que en la medida que hay tantos intereses constitucionalmente legítimos e importantes se hace necesario reforzar los controles de cómo se presta este servicio. Yo no me voy a extender mucho más Representante, porque sé que ya van varias horas de intervenciones, lo único que le quiero reiterar y con esto cierro, es que el Gobierno y para estos efectos en cabeza mía de la Superintendencia de Transporte, pero alineados y además no estamos delegando, yo soy la cabeza de la Superintendencia para estos efectos, la señora Viceministra también está del nivel directivo del Ministerio escuchándolos muy atentamente, porque reconocemos la importancia del debate por el interés general que hay de por medio, y hasta este momento no se ha mencionado nada de innovación, son intereses constitucionales, de protección de la vida y del servicio público y en esa medida, señor Presidente, Vicepresidente y honorables Representantes, vamos a acompañar el debate en protección del interés general, con una discusión tan seria como la que ustedes están planteando el día de hoy, con un compromiso por la legalidad y por la protección de las vías frente a la epidemia que supone los accidentes de tránsito. Muchas gracias por su invitación y muchas gracias por el espacio.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Señor Superintendente a usted muchas gracias por acompañarnos. ¿La señora Viceministra habrá podido arreglar los problemas de comunicación? Perfecto, Viceministra la escuchamos, tiene el uso de la palabra.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Carmen Ligia Valderrama Rojas, Viceministra de Transporte:**

Muchas gracias, pues nada, permítame primero saludarlos, a usted Representante Santos, por supuesto, Presidente y Vicepresidente de la Comisión y pues a todos los que hacen parte aquí de esta jornada, yo también he logrado e intentado estar la mayor parte del tiempo conectada, porque



creemos no lo digo a título personal sino institucional por supuesto, creemos firmemente que estos son los escenarios que se necesitan, digamos es claro y ya lo han manifestado diferentes personas de las que han intervenido, como es necesario regular pero hay que regular bien, no se trata de regular por la urgencia sino por el contrario producto del análisis que podamos hacer, y estos escenarios en los que todos los actores podemos intervenir son los que nos van a permitir y eso esperamos por supuesto, llegar al mejor resultado posible, sabemos que hay varias iniciativas legislativas al respecto entorno a las plataformas y el servicio público de transporte, y para nosotros absolutamente todas son importantes, son valiosas y deben ser tenidas en cuenta, no descalificamos ninguna, ni ningún proyecto en general, ni ninguna propuesta en particular, porque creemos que de hecho solo en la conjugación de todas podemos llegar al mejor de los resultados.

Del ejercicio de esta mañana, creemos que hay algo muy valioso, lo más valioso y es que podemos concluir que se ha llegado a puntos en común, puntos de encuentro, conclusiones comunes, que no es lo mucho que llegar a muchas conclusiones, y creo que aquí poder llegar a esas conclusiones comunes son las que nos permitirán pues ir justamente ir avanzando. Miren, creo que lo primero es hacer referencia a cómo estamos frente a una realidad en la que, sin duda alguna, hay que regular, esto pareciera una obviedad pero no para todos es así, de manera que conclusiones como esta es importante tenerla presente, porque si hay una realidad que en su mayoría por lo menos o a todos los que hemos intervenido en la mañana de hoy hemos podido llegar a ella, y es que no podemos seguir manteniendo el statu quo en el que nos encontramos porque hay una situación que debemos de considerar.

La siguiente gran conclusión, es que definitivamente hay que regular, con las disposiciones vigentes no se están dando las condiciones suficientes para que se pueda entrar a operar vía plataformas en el sector transporte, y no con las condiciones esperadas por todas las variables que se han mencionado, aquí además bien se mencionaba desde el comienzo, la primera persona que intervino, el doctor Yonhai y que decía cómo es importante llegar a conceptos precisos, que coincidamos inclusive desde el punto de vista conceptual ¿Qué es plataforma? ¿Qué es lo que se quiere con ellas? Y todos esos aportes van a ser muy relevantes al momento de fijar cuál es ese marco jurídico que necesita el país, para que definitivamente podamos abordar el tema óptimamente. Otro punto en el que podemos llegar a un gran encuentro, es que hay más de un participante en el mercado y hay que considerar a todos estos participantes en el mercado, de manera que equiparar la cancha, como se ha venido diciendo, pues definitivamente es otro de los derroteros, y para ello, pues generar esas condiciones en el mercado seguramente van a ser las que mejor van a poderse poner en práctica.

Otro adicional, es que estamos frente a un servicio público de transporte, sin lugar a duda lo que hay aquí ya de por medio está haciendo así planteado por todos los intervinientes, los académicos que además digamos de manera muy asertiva hicieron algunos aportes todos muy valiosos, llegaban siempre al análisis o partían del análisis de que estamos frente a un servicio público de transporte y eso pues nos genera condiciones como las que ya mencionó el Superintendente, cuando hacía referencia a que este es un servicio que por esencia, digamos esto ya está bastante decantado en nuestras altas Cortes, es un servicio de alto riesgo que generan entonces unas condiciones que no podremos obviar, ejemplo en materia de seguros, será en otro de los frentes en los que seguramente habrá que plantear una alternativa.

Y cierro yo con una de las grandes conclusiones y que creo que todos concluimos, y es que la protección al usuario como bien lo decía alguno de los intervinientes también, uno de los profesores, es un punto angular en este tema, aquí hay considerar no solamente las partes que están participando en el mercado como empresarios, sino los usuarios también, si nos damos cuenta todo este escenario pues nos lleva justamente a ir fijando algunos focos, algunos derroteros en los cuales nos debemos dirigir y en los que sin duda alguna como lo hemos manifestado desde el comienzo, el Gobierno nacional estará acompañando permanentemente, no ha pasado una actividad en la que nos hayan invitado que nosotros no hagamos presencia, justamente para poder hacer nuestros aportes, hay un análisis jugosísimo, muy rico a nivel internacional con diferentes experiencias, hay todos los extremos, el que ha regulado al máximo y por eso a desincentivado el mercado o el que simplemente a liberado el mercado, hay toda clase de regulaciones, de manera que no siquiera los referentes internacionales serían aquí una respuesta absolutista, porque como ya lo hemos venido escuchando, son tan diversos que lo que nos hacen es abrir las alternativas para tener en cuenta de manera comparativa todas esas experiencias a través del mundo entero.

Colombia pues no será la excepción, cada país vive su propia realidad, nosotros estamos viviendo nuestra propia realidad en donde creemos firmemente que ha llegado el momento en el que abordemos este tema, si nos ha correspondido, creemos que debemos hacerlo de la manera más responsable y rigurosa, de forma que le quede al país pensando no solo ahora sino inclusive hacia el futuro, una regulación que permita que todas estas actividades en esta línea de las plataformas, que de hecho ya en el sector vienen desarrollándose como ya bien lo mencionaban anteriormente una de las persona que intervino, sean posibles para esta clase de servicios que se están poniendo sobre la Mesa en discusión. De manera que seguiremos aquí muy atentos, como siempre conectados como Gobierno nacional y como Ministerio puntualmente, por supuesto las entidades de las cuales se requieran sus aportes estaremos muy atentos para poder hacer nuestros aportes uno a uno

dentro de este proceso, que seguramente será el más positivo si lo construimos entre todos. Muchísimas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, señora Viceministra, le agradecemos el tiempo, yo sé que esta ha sido una sesión algo larga, pero no queremos que se olviden de nuestro querido expresidente, el doctor Lozada y en la ausencia de almuerzos que teníamos en las sesiones con él, esto es un homenaje a su tenacidad y a su trabajo. Así que tiene el uso de la palabra el señor Santiago Pinzón, Vicepresidente de Transformación digital de la ANDI.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Santiago Pinzón Galán. Vicepresidente de Transformación Digital de la ANDI:**

Buenas tardes muchas gracias por la invitación, un saludo especial al Presidente de la Comisión, a los honorables Congresistas, honorable Representante Santos muchas gracias por invitarnos. La ANDI como ustedes bien conocen tiene setenta y seis años de historia como entidad gremial, y por eso pues nos estamos adaptando desde hace mucho tiempo a lo que está ocurriendo en términos de transformación digital, por eso en el 2016 creamos la Vicepresidencia de Transformación Digital para ayudar a que los empresarios sean innovadores y digitales, no importa el tamaño, no importa el sector, lo que estamos buscando precisamente es que se trabaje en temas que son muy estratégicos para que el país sea una Colombia digital, eso implica el tema de talento digital, de conectividad, de ecosistema, de economía y de Gobierno digital. Y entrando ya particularmente porque sé que hay que ser muy concretos en el tema, ya han hablado durante toda la mañana diferentes elementos, dejaremos unos primeros mensajes, el primero, es celebrar esta voluntad politécnica, la podríamos llamar así, ya hay una voluntad política que se está construyendo después de tantos años de discusión sobre esto, el mundo claramente está cambiando y refleja que ya no estamos en una competencia que es diferente entre compañías y productos que eran los siglos anteriores, a competencia entre ecosistemas.

Y digo técnica, porque estamos haciendo una discusión que sea técnica con fundamento y que precisamente busque encontrar el mejor camino de una regulación inteligente, y ese contexto de regulación inteligente está enmarcado a lo que está ocurriendo y es una era digital donde estamos hablando de cocreación, de cooperación y claramente de lo que ya algunos han mencionado de economía colaborativa, por eso es tan valioso tener ese *benchmarking* del que hablaban anteriormente y encontrar que por ejemplo, sobre esto otros países y otras regiones están siendo también analizadas, el índice de competitiva digital de la IMD, habla que precisamente cuando se está abordando estos temas es para encontrar como las economías adoptan las tecnologías digitales, que le permiten

la transformación tanto al Gobierno como a los modelos de negocio y la sociedad, y si uno tiene claro ese escenario pues estamos teniendo una oportunidad muy valiosa en temas muy concretos, el COES nos está dando una inyección para cambiar esa mentalidad, eso es lo que buscamos desde la Vicepresidencia de Transformación Digital, desde la ANDI como tal, es ese cambio de chip para poder tener ese escenario que nos permita tener calidad de vida y productividad.

Bill Gates hablaba hace poco en su carta que hace anualmente, que el mundo construirá una ciudad como Nueva York cada mes en los siguientes cuarenta años. Entonces los ecosistemas urbanos, los desarrollos que se están dando en estos momentos que viene siendo acumulados, pues tienen un gran componente de innovación tecnológica pero en el centro de todo tiene que estar el ser humano, y hay que humanizar esta conversación que se está dando, porque precisamente la pandemia que si ustedes tienen presente hace cien años en Inglaterra fue el tema de la epidemia de Cólera, influyó también el desarrollo urbano, ahora estamos teniendo claramente esta influencia del Covid para efectos de lo que está ocurriendo, ahí es donde si uno encuentra ese ciudadano, ese consumidor que tiene que tener las alternativas para poder escoger qué tipo de transporte va a manejar, qué tipo de alternativa le está dando la competencia, cómo se está desarrollando, pues viene la conversación de cuales tecnologías y el manejo de éstas que se están desarrollando tan evidentemente para todos nosotros.

Yo veo y pongo en el ejemplo sobre la mesa para los honorables Congresistas, que es muy útil como el estudio de Fedesarrollo, que no sé si lo van a comentar acá o lo han mencionado anteriormente, un análisis muy bueno de la OSD sobre elementos para esa discusión que mi colega Yohai hablaba, de qué es una plataforma digital, qué alcance tiene, no es lo mismo, no aplica para todos la misma circunstancia conceptual y sobre eso pues precisamente la apropiación tecnológica tiene que ser muy cuidadosa en términos de lo que va a hacer, vemos la importancia de una regulación inteligente precisamente frente a una realidad y es que ya convivimos en estas circunstancias para movernos, para pedir cosas, como hablaba María Fernanda Quiñones, para lo que es términos de empleo, el impacto social tan grande, estos doscientos mil y quizás más personas, que están siendo precisamente identificadas en esto de plataformas tecnológicas para el sector transporte, pues son las que uno tiene que encontrar para donde va ese desarrollo de la economía y para donde va nuestro país, y en términos prácticos pues uno está hablando de nuevas formas de trabajo y estamos buscando también la conversación de formalización del mercado laboral, y sobre eso pues es evidente que estamos hablando también de la simplificación frente a estas nuevas formas de trabajo para que tengan acceso a la salud, para que tengan pensión, para que tengan protección, pero eso claramente también identificando que no se puede

atacar o matar la innovación y el emprendimiento en modelos del siglo XXI con cargas del siglo XX.

Yo dejaría esta pequeña intervención y esos elementos para poner obviamente a disposición la ANDI, buscamos que todos los sectores económicos como mencionábamos aprovechen esto, tenemos la Encuesta de Transformación Digital que acabamos compartir hace muy pocos días, y en esa los empresarios nos dicen que hay que tener una regulación frente a la economía digital. Entonces, señor Representante, muchísimas gracias por la participación estamos a disposición de ustedes, sabemos que existen diferentes proyectos de ley, buscamos precisamente que esto sea un desarrollo sostenible, que sea una oportunidad para el país, que Colombia sea un protagonista como está siendo en otras circunstancias, en una era digital que lo que busca es calidad de vida y mejorar la productividad también de nuestro país. Muchas gracias.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, doctor Santiago Pinzón. Continuamos con Ricardo Ruge, de la Liga del Usuario, acá lo veo conectado tiene el uso de la palabra por diez minutos, muchísimas gracias por acompañarnos hoy.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor Ricardo Andrés Ruge Cabrera, de la Liga del Usuario:**

Muchísimas gracias a usted, señor Representante Santos, a todos los asistentes a esta sesión, esta nueva sesión donde estamos discutiendo o más bien estamos trayendo a la discusión algo que viene el Gobierno aplazando durante mucho tiempo, que es una regulación inteligente como muchos de los que me anteceden han nombrado, pero también una solución que evite costos en vías, costos administrativos y una regulación que tenga como centro la ciudadanía. En este sentido nosotros como Liga del Usuario, estamos organizando líneas de trabajo conceptuales de las cuales para nosotros son muy importantes tener en cuenta, ya que los usuarios es la fuerza viva activa, que pone en movimiento todo el ejercicio tanto tecnológico como financiero que hoy es materia de discusión.

En ese sentido, si los usuarios cualquiera que sea el rol que ejerzan pues no se hubiera sentido en la discusión, por eso es que el centro de esto debemos ser pues nosotros, todo el sin número de usuarios, ahora que hay que poner la discusión en el lugar donde es, porque están colocando los gremios a disputarse en un campo económico que si el taxi, o los carros particulares, no, yo creo que la discusión tiene que ir más allá y es cómo avanza la sociedad, como crece en materia tecnológica el mundo y como nosotros no nos podemos quedar atrás en estas discusiones, y lo digo es porque para nosotros los usuarios hay unos puntos importantes como el marco de derechos, para estas leyes o sea el espíritu de que el Congreso legisle es que esa legislatura este a la altura de las necesidades y de la realidad social,

que tenga un contexto y este marco de derechos debe entender que hoy existen modalidades o modelos de economía y movilidad inteligente, en este sentido hay que tener en cuenta que hoy no solo nos movemos en carro, nos movemos en ciclas, en patinetas, en monopatines, en taxis, bueno hay una diversidad de modalidades de movilidad, que asisten hoy o concurren más bien en esta sociedad para solucionar algo que nosotros los usuarios tenemos y es cómo llegar de un punto a otro.

En ese sentido, la libertad de poder nosotros escoger en qué nos movilizamos debe ser también un objetivo de la ley, y es que se le garantice la libertad a toda la ciudadanía de poder decir en qué me muevo, y esa libertad y esa garantía de poder decir en qué me muevo tiene que conllevar otras cosas que quiero enumerar y una es unas reglas claras, o sea, no puede seguir ocurriendo que nosotros vayamos en un servicio o si bien sea prestado por plataformas, o bien sea prestado hoy con la nueva realidad que tenemos por taxi y todavía hayan vacíos jurídicos que no se les haya dado herramientas a las leyes o que no tenga este instrumento jurídico que nos pone en riesgo, y que nosotros podemos ir en la vía y un policía de tránsito ni siquiera puede determinar si estamos en el marco de una actividad irregular o ilegal, y esto hace que legítimamente ya ahí hay un derecho constitucional violado para nosotros los usuarios. Entonces, lo primero que decimos es que deben haber unas reglas claras, que debe ser este marco regulatorio, que tienen que tener como uno de esos referentes las tarifas, las tarifas para nosotros es algo que ha hecho que nos migremos a usar las plataformas digitales, porque es que las plataformas digitales entendemos que esta transacción que hay entre un socio conductor para el caso de carros y un socio usuario, es que hay una tarifa determinada por el trayecto y por otras condiciones que determina la aplicación, eso debe tener una regulación en el sentido de que tienen que haber unos criterios generales tanto para el uso del taxi como el uso de las plataformas que intermedian el transporte privado, es cual ese marco regulatorio para implementar estas tarifas, si son tarifas justas o injustas para nosotros los usuarios.

Estándares altos y máximos de calidad y seguridad, ahorita lo decía el señor Superintendente y es la improtección de las vías, yo creo que el ejercicio de conducir un automotor es un ejercicio, una actividad peligrosa, pero en ese sentido la ausencia de esta regulación no solo lo ha puesto en peligro vidas en el sentido de la calificación de del conductor del servicio, sino pone en riesgo vidas al momento de no permitir este Gobierno regular el uso de las plataformas que intermedian el transporte, porque no hay unas condiciones y unos estándares claros de calidad y seguridad, encontramos que tanto socios conductores como usuarios, hemos sufrido la inseguridad a través de cualquiera de los servicios ya bien sea taxi, ya bien sea transporte privado, hemos sufrido nosotros la inseguridad y la baja calidad. Para un proyecto de ley como estos

hay que tener en cuenta estos estándares y tiene que estar al mayor nivel, la identificación de los usuarios, cuál es el conductor que me lleva, si tiene las cualidades en este marco regulatorio para que haya total seguridad de que la persona que me lleva a mí es idónea, segura y que estamos compartiendo un servicio entre personas que conocen y que son reales, eso lo quiero decir es porque han ocurrido accidentes o eventos, por ejemplo, si se le queda a uno el computador en un carro y que no sea posible nosotros determinar quién fue la persona que nos llevó, eso también es grave y eso debe estar en la mirada de los legisladores, de ustedes, porque son cosas que le dan sentido realmente a las normas.

Regular esto es poner en sinergia diferentes actividades económicas y diferentes actividades económicas que producen un efecto financiero al servicio de la ciudadanía y regular significa es garantizarle a las ciudadanía altos estándares en la regulación donde ese servicio no solo salve vidas, sino que satisfaga las necesidades de la ciudadanía, porque no es salvar vidas, porque la discusión tiene que ser integral, tiene que salvar vidas pero también satisfacer las necesidades de movilidad de la ciudadanía. Además de esto yo creo que aplazar más esta discusión de la regulación, es un atentado contra la moralidad pública, por ejemplo, en el caso de Bogotá, la sola persecución a este servicio para imponer comparendos D12, con la categoría D12, ha generado un mayor desgaste administrativo que el recaudo que ha hecho la ciudad por perseguir esto, ¿Qué quiero decir? Que solo el aparato administrativo ha conllevado que el Distrito se gaste más o menos cuarenta mil millones de pesos al año persiguiendo esta actividad que para ellos es una actividad ilegal, pero es una actividad irregular que falta regularla en nuestra legislación, quiero decir con esto que no podemos seguirnos gastando el recurso público persiguiendo gente que está percibiendo un ingreso adicional y personas que quieren movilizarse de un punto al otro en cualquiera que sea el vehículo o el servicio que lo haga. Yo creo que en esta nueva realidad regular significa regular también por la vía, desde la Liga del Usuario hicimos una propuesta al Gobierno junto con organizaciones de conductores, redes de apoyo de los conductores y usuarios de las plataformas, una campaña para salvar treinta y cinco mil vidas a los usuarios de la salud, que nunca fue contestada positivamente ¿Pero en qué consiste? En este momento en que la realidad nos invita a descongestionar los medios de transporte.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

No veo conectado al doctor Ruge. Mientras se vuelve a conectar, el doctor Ruge, continuamos con las personas que se inscribieron, tiene el uso de la palabra el doctor Rafael Triviño, representante de Taxis de Ibagué, lo veo aquí conectado en la plataforma. Sí, perdón doctor Ruge, si nos regala esta intervención como se había salido, para que después del doctor Triviño pueda concluir, si nos regala esta intervención. Entonces doctor Triviño

si usted me disculpa y nos regala un minuto para que termine el doctor Ruge, muchas gracias muy amable. Doctor Ruge.

**Continúa con el uso de la palabra el doctor Ricardo Andrés Ruge Cabrera, de la Liga del Usuario:**

Para cerrar, el Congreso se tiene que poner a la altura de las necesidades que tiene hoy esta nueva realidad que atravesamos todos. Proteger vidas es regular inteligentemente, que no haya un desgaste legislativo por egos, sino que haya un desgaste legislativo que produzca resultados inteligentes que satisfagan las necesidades y los nuevos retos de la ciudadanía. Un abrazo y mil gracias, seguiremos acá presentes para seguir aportando ideas.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, doctor Ruge, ahora sí discúlpenos, doctor Triviño, tiene usted el uso de la palabra, doctor Rafael Triviño, representante de Taxis de Ibagué.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al Señor Rafael Triviño, Representante de Taxis de Ibagué:**

Muy buenos días, un saludo muy especial para la Presidencia, la Vicepresidencia y la Secretaria de la Comisión Primera de la honorable Cámara de Representantes. La verdad es que primero que todo quiero agradecer a usted, doctor Gabriel Santos García, por la oportunidad que nos da de poder manifestar nuestros puntos de vista y de ser partícipes del desarrollo muy proactivo que ustedes vienen haciendo junto a nosotros, digamos el componente comunitario que es la esencia del trabajo de ustedes, para quienes va dirigido este trabajo. En primer lugar si bien es cierto nosotros hemos estado analizando con mucho detenimiento los proyectos de ley que han sido presentados por algunos honorables Representantes a la Cámara, entre ellos el doctor Carlos Eduardo Acosta, el doctor Ciro Rodríguez, el mismo Senador Álvaro Uribe en sus últimos proyectos de ley también con relación a las plataformas y al sector del taxismo en Colombia, al archivado proyecto de tránsito legislatura 292 presentado por el honorable Representante Mauricio Toro, con el Proyecto de ley número 003 que habla de las plataformas y prácticamente de la prestación del servicio público individual de pasajeros a través de vehículos de carros particulares presentado por el Senador Horacio Serpa y el honorable Representante a la Cámara Edwin Ballesteros y otros.

En fin, tenemos un abanico de proyectos de ley que verdaderamente nosotros hemos considerado que al ser disruptivos, pues se nos convierten en unos proyectos evolutivos también aplicando estrategias muy persuasivas e implementando técnicas y prácticas que conducen solamente a ejecutar a acciones progresivas, pero para beneficiar a un sector que viene de manera informal trabajando y que quiere entrar a intermediar la prestación del servicio individual de pasajeros, haciendo menos

viable y en tiempo récord el taxismo legal en el país. Ese en nuestro punto de vista y por lo tanto y de manera muy respetuosa quiero manifestarles a ustedes que una gran parte de la franja del sector taxismo en Colombia, pues obviamente hace oposición y más en estos tiempos de pandemia, donde afectados tanto desde el punto de vista económico pues psicológicamente también se afecta el progresivo desarrollo tecnológico que se presenta no solamente en nuestro país sino a nivel global.

Quisiera no alargarme, porque es mucho lo que he si escuchado con relación a las plataformas digitales y obviamente que nosotros no somos y nunca desconoceremos el avance rampante y galopante del desarrollo tecnológico y debemos estar inmersos dentro de estos desarrollos, porque no debemos hacernos a un lado sino que tenemos que mirar a ver cómo apunta para lo que se pretende en este momento de hacer regulación con relación a las plataformas digitales, pues también beneficien a nuestro gremio que mucho lo ha querido y que viene desarrollando hace más de diez años. Nosotros no estamos por fuera de aceptar las plataformas, para lo cual pensaríamos nosotros que de todos los proyectos de ley tendría que haber uno de pronto entre comillas ideal, que sea aceptado en lo mínimo por lo menos por el gremio de transporte en el servicio individual de pasajeros o taxis actualmente establecido.

Hay algunas cosas que me invitan a llamarlos a ustedes a una reflexión y es preguntar ¿Si sería oportuno que ustedes honorables Representantes, honorables Congressistas en vez de estar buscando soluciones a las unidades de transporte existentes en el país, entre los cuales estamos nosotros allí como servicio individual de pasajeros, que estén trabajando en proyectos de ley que de pronto apuntan también al detrimento del transportador? Somos muchos los que estamos inmersos dentro de esta actividad, se habla según el RUN de más de doscientas ochenta mil carpetas vehiculares del servicio público en taxi y allí giramos aproximadamente seiscientos mil personas directas, que a bien lo decían antes, lo mencionaba creo que uno de los intervinientes, que son ciento cincuenta mil conductores particulares, pero que estamos apuntándole a beneficiar a un grupo también que quiere prestar el servicio a través de los carros particulares, colaborando aquí también con el medio ambiente, nosotros estamos haciendo hasta uso de la Ley 1964 del 11 de julio del año pasado, del año 2019, aquí en Ibagué por lo menos estamos ya trabajando con los carros eléctricos, ya hay carros eléctricos trabajando propiciando un mejor ambiente para que seamos sostenibles hasta en la parte ecológica, reducción de emisiones contaminantes, gases de efecto invernadero, etcétera, etcétera, es decir una movilidad sostenible, eso estamos haciendo los taxistas en este momento.

Entonces, yo sí los invito a que esta reflexión sea tomada en cuenta por parte de los honorables Representantes y de aquellos Representantes que han presentado todos los Proyectos de ley, que sea

bien dicho, pretenderían más bien contratar, eliminar o hacer a un lado al servicio individual de pasajeros, cuando lo que hemos querido es precisamente evolucionar paralelamente al desarrollo tecnológico y buscar posibilidades de mejorar económicamente, socialmente y hasta políticamente porque no decirlo. Total, de que yo los invito a que cada vez que desarrollen Mesas de Trabajo seamos nosotros aquellas personas que podamos compartir con ustedes ideas y que podamos generar verdaderas ideas que vayan a beneficiar a nuestro gremio del taxismo en Colombia. Creo que con esto es más que suficiente, ya hemos escuchado mucho y lo último que quiero decirles es que como ciudadano integrante del gremio de taxistas en Colombia, los invito a no generalizar a todo nuestro gremio especialmente, y aquí sabrá quién me esté escuchando, a tildar a las empresas, a los propietarios de monopolio con los mal llamados cupos porque no es así, la capacidad transportadora que es un nombre técnico y está definida por el mismo Ministerio de Transporte es del ente territorial, de los mismos municipios y ello hace que no exista ese famoso monopolio. Los cupos son la capacidad transportadora y es de propiedad única y exclusiva de los municipios, de los entes territoriales. Muy cordial para todos ustedes, debemos mejorar, obviamente que debemos mejorar y hemos querido hacerlo, pero unos pocos no pueden opacar lo que se ha hecho, porque somos muchos los que estamos trabajando para el bienestar de una comunidad colombiana y estamos buscando espacios para ser partícipes también del desarrollo tecnológico. Muchas gracias por su atención.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, doctor Rafael Triviño, representante de Taxis Ibagué, por compartir con nosotros sus apreciaciones. Tiene el uso de la palabra el doctor José Alejandro Hernández, representante del gremio de taxis, Taxi Express.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al señor José Alejandro Hernández, Representante de Taxi Express:**

Buenas tardes, un gusto y un placer poder ser escuchado por parte de la honorable Cámara y del Presidente, muchas gracias. He visto y he escuchado las diferentes ideas y pues tengo una determinación y tengo la necesidad de expresar que el abrir la puerta a quienes el servicio público de transporte individual taxi se abra para que sea prestado por servicios particulares, es la desarticulación de todo el servicio de transporte en realidad, ¿Por qué razón lo digo y lo expreso? Creo que es fundamental también expresar que si abrimos esta puerta también se va a generar que cualquier tipo de transporte sea vulnerado o sea intercambiado por otro transporte mucho más económico, aquí hablamos de economía colaborativa, pero estamos también evadiendo que las diferentes plataformas utilizan mecanismos como socios colaboradores para evadir la responsabilidad del formalismo laboral, en donde se requiere

seguridad social, prestaciones sociales, adicional a eso unos mínimos vitales para los trabajadores.

Aquí estamos hablando de que no solamente vamos a tocar o vamos a afectar a un grupo de personas porque están generando trabajo, sino también estamos afectando a más de doscientas mil personas que viven de este servicio, el servicio de taxi sí necesita modificaciones, necesita mejoras, pero nosotros aquí en ningún momento estamos diciendo que no tenemos tecnología, que no queremos recibir la tecnología e incluso existen hoy en día muchísimas plataformas del servicio de taxi que reciben pagos, que dan información de los conductores, que prestan absolutamente todo lo que hoy en día están prestando las plataformas ilegales, ahora, para nosotros es muy difícil y es complejo competir contra un sector que está totalmente desregularizado, que viene a romper y a quitar las leyes que por muchos años han trabajado y nos hemos puesto en la tarea de cumplir. Adicional a eso, nosotros como gremio nos vemos afectados porque primero tenemos una normatividad como bien lo dijo el señor Superintendente, en donde tenemos unas obligaciones del vehículo con revisiones técnico mecánicas, tenemos una obligatoriedad en el tema de la reglamentación y renovación de las licencias de tránsito, incluso tenemos como compañía y hablando de parte mía de Taxi Express, que es una de las empresas más grandes en Colombia, estamos generando una serie de protocolos de revisiones, de informes hacia la Secretaría de Movilidad y a las diferentes entidades gubernamentales, para que el servicio de taxi sea lo más seguro y lo más eficiente posible.

El abrir esta brecha de que el servicio particular, el servicio como lo llaman de una economía colaborativa y que está generando empleo y que está quitándole, por así decirlo, el hambre a las personas que no tienen un trabajo, está también generando una necesidad a nuestros conductores, a nuestros propietarios que hoy en día y que hace mucho tiempo invirtieron para poder sacar a sus familias adelante, adicional a eso quiero hacer el apunte en que es muy bien que veamos y busquemos la necesidad de modificar las leyes que hoy en día nos rigen, pero nosotros no contamos con un par de conductores malos, nosotros tenemos personas con talento, personas con buen servicio, personas que día a día viven su trabajo y lo muestran a todos los usuarios, aquí lo que necesitamos es que el mismo Gobierno nos ayude a nosotros como gremio a mejorar, qué necesitamos, qué debemos estructurar para poder prestar un mejor servicio, qué es lo que la ciudadanía necesita para poder nosotros ofrecerle y trabajar con ella, adicional a eso, hacia una de las personas que expusieron su punto de vista algo muy cierto, creo que fue el Superintendente que decía, “Yo por ser dueño o socio o accionista de Transmilenio yo no puedo salir a coger el Transmilenio y manejarlo, yo necesito unas capacitaciones, yo necesito una reglamentación para poder operar este tipo de servicios”. Estamos tratando con ciudadanos, con

personas que día a día se pueden ver vulneradas en un servicio de transporte y más hoy en día que sabemos que el tema del servicio de taxis y el servicio de transporte común necesita de regulaciones y de seguridad para nuestros ciudadanos, adicional a eso hablando sobre el tema ambiental, esto no está generando ningún beneficio ambiental, hoy en día hemos estado moviéndonos a una congestión vial, una contaminación en el medio ambiente, adicional a eso estamos generando una informalidad en el servicio, porque para nadie es un desconocimiento que todos los conductores que pertenecen al servicio de transporte ilegal no están asegurados con seguridad social, con ARL, con pensión, ni siquiera están regulados bajo esos parámetros.

Adicional a eso los vehículos no tienen una normatividad, no tienen un seguimiento, es solo ver que yo no tengo trabajo, veo que tengo algo fácil, tengo una licencia activa, y cojo un vehículo de cualquier referencia no importa si es grande o pequeño, viejo, antiguo, grande, si tiene seguros o no tiene seguros, es solo llevar una persona, acá tenemos que ir más allá de generar una ambientación a un servicio particular y es más bien ligar a como mejoramos lo que ya tenemos, como lo estructuramos y como prestamos un mejor servicio a la ciudadanía, adicional a eso nosotros como gremio y es triste ver como día a día vienen los propietarios y conductores aquí a la compañía a decir, estamos en quiebra, estamos mal, estamos en una necesidad precaria y los conductores del servicio ilegal cada día cogen más ciudadanos, más servicios y yo digo está bien, vamos a legalizar algo pero vamos a dejar de afectar a las familias que se van a morir de hambre por esta legalización, adicional a eso quiero dejar muy claro que nosotros como empresas no le vemos el miedo a competir con las plataformas, antes eso nos ayuda a mejorar proactivamente muchísimo, pero hay que manejarlo desde la forma legal, de la forma en donde las leyes que existen deben cumplirlas todas las plataformas, incluso uno de los exponentes decía como en Dinamarca, Bulgaria, Hungría diferentes países han sacado a UBER por la desregularización que está generando, aquí lo que estamos hablando de que las plataformas llegaron para quedarse, totalmente de acuerdo no estamos en la negación de tener las plataformas, pero sí que se fundamenten bajo las normas y las reglas que nosotros y que todo el Gobierno durante muchos años han venido trabajando.

Adicional a eso, nosotros como empresa y como gremio queremos también hacerles entender a ustedes que queremos cambiar, e incluso la mayoría de nuestros conductores y propietarios prestamos un excelente servicio. Y para acabar, muchísimas gracias por la atención, por la oportunidad de poder intervenir y también que de parte de ustedes nos escuchen y tomen esto de buena forma, nosotros no queremos entorpecer, no queremos quitar y abstenernos a generar tecnología, esto va mucho más allá de que una plataforma nos dé un servicio o que nos dé un precio mucho más económico que

es lo que hoy en día sabemos, que muchísimas personas están tomando los servicios es por la economía que existe, pero también debemos ver la parte de seguridad, de control de parte de nuestros ciudadanos de que si el ciudadano llegase a tener un accidente, un inconveniente ese vehículo que esté totalmente protegido, que realmente sí preste las necesidades y las virtudes que debemos tener como empresas y como gremio de transporte. Muchísimas gracias, gracias por la atención y gracias por permitirme intervenir.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias, doctor José Alejandro Hernández, representante del gremio de taxis de Taxi Express. Tiene el uso de la palabra el doctor Juan Carlos Pulido, representante de Fenaltax.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al señor Juan Carlos Pulido, Representante de Fenaltax:**

Muy buenas tardes a todos, muchas gracias al señor Representante Santos por esta intervención, un saludo por supuesto a toda la Mesa Directiva de la Comisión Primera, a todos los que han intervenido, a todos los compañeros. Bueno, primero que todo quiero decirles desde que orilla estoy hablando para que tengamos un contexto, Fenaltax es la Federación Nacional del Taxismo y está integrada por conductores, digamos asociaciones, sindicatos, está integrada también por propietarios y empresarios del servicio de taxi, es una organización heterogénea, diversa que tiene una capacidad de consenso y de articulación de miradas divergentes muy importante, no somos la única por supuesto, hay muchas organizaciones en el país, pero tenemos una visión fresca, queremos ser un jugador importante en todos estos debates y queremos que nos sigan invitando a todas estas discusiones.

Dicho eso, estamos de acuerdo que el centro del debate de todo este Proyecto de ley, de todo este debate, no hablemos de proyecto de ley porque son más de cuatro los que están patinando, sino más bien de toda esta reforma y toda esta adecuación normativa que se está pensando y que se tiene que hacer ni más faltaba, el mundo cambio y la ley actualmente está anquilosada en unos preceptos y en unos fundamentos de casi de los años 90 con muy pocas reformas, estamos de acuerdo que hay que darla y que hay que darla alrededor del ciudadano, digamos el ciudadano tiene que ser el principal criterio para abordar con excelencia y con estándares de eficiencia impecables, en este gremio estamos trabajando en tres frentes importantes, el primero es hacer una articulación digital, y otro frente que estamos haciendo es mejorar el servicio con una serie de acciones que estamos haciendo, y el tercer frente es la adecuación normativa y en este punto queremos decirles desde el gremio, después de amplios debates que hemos tenido en la federación, es que nosotros estamos dispuestos a flexibilizar, estamos dispuestos a ampliar el debate, estamos dispuestos a

revisar como coexistir en las nuevas dinámicas del mundo, porque entendemos que cambió, pero aquí una reflexión importante, lo más flexible que puede ser el legislador, lo más flexible que puede ser el Estado es legitimar y, digamos no es que esté mal es para dónde va el mundo, es legitimar a un servicio particular para prestar servicios de transporte, eso es lo más flexible que se puede hacer y seguramente tendremos que llegar a revisarlo.

Pero antes de llegar a eso, hay una cosa muy importante que han dicho muchos colegas y muchos expositores atrás, y es la importancia de flexibilizar, de modernizar el servicio de taxi en Colombia que tiene muchísimas taras, esa sería la primera invitación de esta exposición y es como empezamos a trabajar una modernización del sector taxi, antes de ir al paso B porque no revisamos un poquito el paso A y en ese sentido Fenaltax tiene una serie de propuestas de reforma, de adecuación institucional a toda la estructura legal que tiene el taxi en Colombia, en los diferentes decretos incluso la ley, sobre lo cual es importante que empecemos a revisar, entonces con mucho gusto yo voy a enviarla al correo que enviaron una propuesta que tenemos de modernización del sector, para que se revise antes de pasar a otra parte que también hay que llegar allá por supuesto.

Esa modernización del sector tiene que incluir varias cosas, no me voy a ampliar en eso, porque es bastante lo que hay que liberar al sector taxismo de muchas taras y de mucha sobrerregulación a lo largo de tantos años, pero el tema de servicio compartido es importante, el taxi está vetado para ese tipo de servicios, hay que revisar el tema de cómo mejoramos la regulación, los entes de control como operan sobre el taxi, que a veces también se vuelve un obstáculo para que al final del día podamos llegar a la ciudadanía con más eficiencia, el tema de tarifas, bueno, una serie de cosas, pero aquí un tema muy importante y es que se alcanzó también a regular internet para el taxismo, yo quiero contarles aquí una historia, el taxismo en Colombia casi que un consenso con todas las empresas y con todos los gremios es que tenemos que prepararnos para dar el juego en la esfera internet, tenemos que ser competitivos ahí, tenemos que articularnos mejor, tenemos que integrar diferentes iniciativas y ahí hemos avanzado muchísimo, hay muchísimas aplicaciones de taxi, ahora lo que falta es como se integran y como le llegamos al ciudadano con un acceso mucho más eficiente, y llegando a ese punto donde el taxismo se prepara para dar la pelea, dar la batalla en el marco de internet pues nos encontramos que ahora también se va a regular internet para el taxismo, en el pasado se decía que no se podía ceder a las pretensiones del taxismo por el tema de neutralidad de red y por el tema de libertad tecnológica, pero cuando nosotros nos preparamos y vamos a hacer las inversiones, las adecuaciones pertinentes para eso llegamos como tarde y ya se le va a regular al taxismo también esa parte. Entonces, es como una primera invitación a trabajar en el

marco de internet con las libertades que se apelaban hace unos años.

Otro tema muy importante que quiero abordar en este punto, es que el acuerdo que lleguemos, vamos a tener que llegar a un acuerdo, vamos a tener que llegar a un acuerdo como sociedad, el legislador, el acuerdo digamos tiene que ser incluyente y tiene que regir para todos, es importante que no queden cabos sueltos, actualmente tenemos algunos jugadores que hoy son intermediadores de usuarios con servicio de transporte, pero mañana son alquiler y depende de cómo va siendo la norma van cambiando y es como que muy difícil llegar a un acuerdo. Entonces en ese sentido ahí va como la primera propuesta y es entender que no vamos a regular un servicio público de transporte privado, de transporte particular, sino es que vamos a regular precisamente lo que es, es un servicio colaborativo, entonces darle su justa dimensión a lo que es el servicio colaborativo y mantener en su justa dimensión lo que es el transporte público, que es el que usualmente está bien regulado y genera toda una serie de alcances como bien lo dijo el señor Superintendente, en materia de protección a la vida y también una serie de consideraciones extras que hay que tener en virtud de los ciudadanos, entonces, es entender que es un servicio colaborativo. Y en ese marco, entendiendo que es un servicio colaborativo y no un servicio público ahí sí empezar a dar el debate de cómo vamos a jugar y cómo vamos a existir, después haber dado el debate de cómo vamos a modernizar el taxismo. El servicio colaborativo yo pienso que tiene que tener unos alcances, como lo decía el Superintendente y lo han dicho muchos es que el centro es el ciudadano, los conductores tienen que tener unas competencias y tiene que tener unas capacidades adicionales y unas pericias para poder transportar a los ciudadanos, que es muy distinto a la persona que tiene un vehículo que le puede hacer un aprovechamiento y que pueda hacer un par, unos cuantos viajes, en ese espectro, en ese sentido el colaborativo pues no tendría el carácter de servicio público.

Otro tema muy importante y es como para dar unas pinceladas para abrir el debate, y es quienes prestan un servicio colaborativo lo hacen en su vehículo, no es esas flotas que montamos, hay personas que compran de tres, cuatro, diez vehículos y los ponen a trabajar porque para eso entonces está el servicio de taxi y más bien trabajémosle a la modernización del servicio de taxi, yo creo que hay que poner unos límites de horario, pero ya hay que coexistir a la vez que se fortalece el servicio de taxi formal que es el servicio público. Quería dar esos tres puntos, son como los tres mensajes que quiero dejar ahí ya para terminar, entonces, modernizar el servicio de taxi, es como el primer paso que deberíamos dar, demos ese debate, hay vamos a poner sobre la Mesa algunos elementos sobre ello, revisemos como le damos un carácter de servicio público al servicio de taxi como habitualmente esta y más bien como revisamos ya después de que hayamos regulado, como vamos

a coexistir en el marco de unos alcances y unos límites a los servicios colaborativos en el marco de su alcance real. Esos son como los puntos que yo quería poner sobre la Mesa, queremos que nos sigan invitando a los siguientes debates, a las siguientes exposiciones, les vamos a presentar unas cuantas propuestas que tenemos sobre la modernización y muchas gracias por la oportunidad.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Doctor Juan Carlos muchas gracias, le recomendamos por favor enviar el documento para que desde la Secretaría se pueda socializar para todos los miembros de la Comisión, con las propuestas que usted acaba de mencionar. Tiene el uso de la palabra el doctor Clemente Hernández del gremio Tax Express. Bueno mientras tanto entonces ya para ir cerrando nos quedan dos intervenciones, tiene el uso de la palabra la doctora Angie Ardila de BEAT Colombia.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la doctora Angie Ardila de BEAT Colombia:**

Hola a todos, bueno yo quiero como mantener esta intervención un poco corta, gracias Gabriel por la invitación a este espacio, nos parece bastante útil que la discusión se empiece a dar de esta manera, muchas de las empresas de las que representamos este sector somos empresas multinacionales, lo que ha permitido contar con experiencia regulatoria en otros países que vale la pena traer al espacio latinoamericano y especialmente al espacio colombiano, este espacio es muy relevante precisamente por eso, lo aplaudimos precisamente y nos interesa mucho participar para establecer unas reglas de juego claras para todos. Desde BEAT nos parece muy, muy importante contar una definición clara de esto, que permita, que deje ver un poco el entendimiento del modelo como se opera en su totalidad, que deje ver las realidades de un ecosistema mucho más grande que simplemente el transporte, digamos que el estudio de Fededesarrollo deja ver como otros actores se han beneficiado por la existencia de estas innovaciones, del sector bancario un poco aumentando el índice de bancarización de las personas y son diferentes actores que vamos a participar en un ecosistema, entonces nos parece relevante que esta conversación trascienda más allá de esto.

Para nosotros es de vital importancia que se logre esta definición del modelo de negocio como tal, que se entienda cuáles son los principios de economía colaborativa en los que están basados, nosotros hemos hablado de propuestas concretas que sabemos que están sobre la Mesa, un poco la necesidad de definir y de categorizar este tipo de servicios que se dan a través de plataformas de movilidad o plataformas tecnológicas, que finalmente benefician es al ciudadano y hablo del ciudadano más allá de usuarios, porque el beneficio va desde el conductor hasta el pasajero, adicionalmente la ciudad que se ve alimentada por nuevas alternativas de movilidad y si



bien el contexto actual del Covid nos ha dejado ver es como la tecnología jugará un rol importante en la construcción de ciudades que se enfrentan a estos retos como la movilidad un poco más segura a la hora de tener trazabilidad en los viajes, más fuente de ingreso para las personas que si bien tenemos una cifra de desempleo como la tenemos en el país, entonces es importante que veamos como la tecnología nos permite apalancar muchos sectores y muchos retos que enfrentan las ciudades.

Sabemos que desde BEAT como industria, podemos ser de gran utilidad y le pedimos al Gobierno y al Congreso actualmente donde se están dando las conversaciones, y es que nos usen como sector de tecnología e innovación para apoyar todo lo que se nos viene en este año en temas de reactivación económica, y un poco de cómo podemos juntos superar la crisis dando una conversación regulatoria, que si bien está un poco en deuda por el tiempo, es importante dar reconocimiento a los pasos que se están dando hoy para regular. Entonces ese es el mensaje que quiero dar y agradecer a todos por la oportunidad.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias Angie Ardila. La última intervención el señor exministro de las TIC y ahora el director de la Alianza In, el señor David Luna, tiene el uso de la palabra, muchísimas gracias por acompañarnos hoy.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al doctor David Luna Sánchez, Presidente de Alianza In:**

Doctor Gabriel muchas gracias a usted por la invitación, un saludo muy especial al doctor Alfredo Deluque, Presidente de la Comisión, al doctor Peinado Vicepresidente, a nuestra querida Amparito también un saludo muy, muy especial, al Representante Mauricio Toro, que como usted lo dijo también ha estado promoviendo distintas iniciativas, al señor Director de iNNpulsa, a la señora Viceministra, al señor Superintendente de Transporte, a todos los invitados que han participado a esta muy importante audiencia. En primer lugar, permítame decirle que para mí es un honor y una satisfacción volver a estar sentado en esta Comisión, en esta ocasión de una manera distinta, pero siempre recordaré mis cuatro años en los cuales pasé por la Comisión Primera de la Cámara, creo que es una institución maravillosa, donde la democracia vive y adicionalmente donde se permite el debate con respeto, un debate sano.

Yo arrancaré señalando que Colombia es un país muy importante en la región, porque tiene, doctor Gabriel, en materia de tecnología una política de Estado, no una política de Gobierno, hemos construido sobre lo construido durante los últimos veinte años y por eso es que este país logró tener una infraestructura que soportó esta crisis y esta pandemia tan valiosa, una infraestructura que permite que millones de colombianos estemos

conectados diariamente, y eso tiene un significado muy importante, porque la tecnología lo que hace es acercar a los ciudadanos, facilitarle sus vidas, resolverle sus problemas y hay algo que nunca se dice, es que el Congreso de la República tuvo una muy importante tarea y unos muy importantes aciertos en toda esta política pública, fue el Congreso de la República quien tomó la determinación en su momento de pasar del Ministerio de Comunicaciones al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, fue el Congreso de la República quien en su momento ideó la forma de subastar el espectro para que fuera absolutamente democrática, para que tuviéramos la posibilidad de intercambiar y de estar conectados, y ojo con esto que fue muy, muy importante, fue el Congreso de la República quien creó en una ley de la República el principio de neutralidad de red y adicionalmente el principio de neutralidad tecnológica. Algunos se equivocan, cuando hablamos de este tipo de servicios a través de plataformas señalándolos como ilegales, porque es que ha sido el Congreso de la República quien no en una, sino en dos leyes ha señalado que este tipo de servicios se puede prestar bajo el amparo de la ley, pero adicionalmente fue el Congreso de la República quien creo el Fondo TIC, que hoy permite que miles de personas tengan acceso a la tecnología sin tener los recursos y es el Congreso quien ha logrado algo tan importante como es crear un tema de ciudades sostenibles, de ciudades inteligentes.

Dicho eso, querido doctor Gabriel, Presidente y amigos, es importante entonces mencionar ¿Qué se entiende por economía colaborativa? Y yo se lo resumiría en una frase, es la economía del bien común, es la economía donde los ciudadanos están en movimiento, es la economía en donde se lucha frontalmente contra el cambio climático, es la economía donde se busca que el sector privado verdaderamente construya responsabilidad social y genere economías compartidas y es la economía que permite vencer el desempleo, se los resumo de la siguiente manera, doctor Gabriel, es la economía del usuario y es ahí donde el Estado, la ciudadanía, el Congreso tiene que tener presente algo, la decisión que se va a tomar con la discusión de estos proyectos no es una discusión para regular un sector, no es una discusión para regular unos vehículos, no es una discusión para regular unas plataformas, es una discusión para regular nada más y nada menos que un modelo de vida, que la calidad de vida de los ciudadanos que van a tener la posibilidad entre otras no solo de escoger, sino adicionalmente de beneficiarse, porque mire usted, tenemos más de cuatro millones de usuarios en materia de servicios de movilidad, de domicilios médicos, de comercio electrónico y lo decían hace un rato, esos cuatro millones están en ascenso, pueden llegar fácilmente a diez millones de usuarios, cualquier decisión que se tome en estos momentos no va a afectar a una empresa, o no va a afectar a unas personas que tengan la capacidad de generar impactos negativos o positivos, van a tener la posibilidad de generar algo tan importante como es la acción de la ciudadanía,

y además de los ciudadanos es importantísimo tener que estamos hablando de más de doscientos mil usuarios, bien sea algunos conductores u otros mensajeros, u otros que terminan generando un impacto en su ciudadanía y en su sociedad.

Pero mire, le sumaria lo siguiente, doctor Gabriel, cuando hablamos de ciudades sostenibles, cuando hablamos de ciudades inteligentes, no hablamos solamente de censores, no hablamos solamente de semáforos inteligentes, hablamos de niños felices, una ciudad es más inteligente cuando su sociedad vive feliz y ¿Qué necesitamos? Aprovechar la tecnología para vivir más feliz, por ejemplo, las plataformas, lo dice Fedesarrollo, ahorran nada más y nada menos que cuarenta mil toneladas de CO<sub>2</sub> anualmente, cuarenta mil toneladas que permiten generar pues un mejor medioambiente y obviamente tiene la posibilidad de disminuir el tráfico con unos impactos muy importantes que van a hacer esenciales para lograr desarrollar esta actividad. Entonces, esto que se ha mencionado el día de hoy pues tiene que ser entendido en la medida que el usuario, que el consumidor es el centro y es el centro de las determinaciones y de las decisiones para lograr no solamente disminuir tráfico, para lograr no tener flota dando vuelta buscando pasajeros sino que sean los pasajeros los que busquen la flota, a los vehículos y por supuesto para tener mejores oportunidades, ya lo decía el doctor Ignacio Gaitán, en la decisión que se tome en el Congreso de la República usted no está impactando a unas empresas, o a unos socios conductores, o a unos usuarios conductores, usted está impactando todo un ecosistema que va a ser fundamental para este proceso.

Y le menciono otra cosa, doctor Gabriel, después de esta crisis del Covid, el consumo cambió, la gente está pensando en consumir productos que respeten los Derechos Humanos, productos que respeten los datos personales, productos que respeten la diversidad y en ese sentido este tipo de regulaciones van a ser fundamentales. Yo por eso termino señalándole que bienvenido el debate, este es un debate muy importante y afortunadamente es democrático y es un debate en donde no se debe pensar solamente en regular sino se debe también pensar en desregular, me parece muy interesante la posición de Fenaltaxi, por ejemplo, pensando en modernizar el sector del taxismo, pensando en la posibilidad de coexistir y algo valiosísimo que creo todos estamos de acuerdo, estas empresas son empresas de tecnología no de transporte, no tienen flotas y claro que sí, no deberían tener más número de vehículos indicados para poder desarrollar esta actividad.

Pero terminaría diciendo, como lo dijo la señora Viceministra y como lo dijo el Superintendente, hay actividades que requieren del control del Estado, pues que importante que estas actividades se puedan dar en esta medida, el mercado hasta donde sea posible, el Estado hasta donde sea necesario, el Estado tendrá la posibilidad de avanzar en este sector. Por último, para usted y para todos los honorables

Representantes que interesante saber cuáles van a ser las reglas de discusión de estos Proyectos, como lo han dicho algunos ya hay unos presentados, otros por presentar, sería muy interesante habilitar ese debate para tener la capacidad de impactar porque acá lo requerimos, como sociedad, como país en estos momentos de coyuntura económica tan complejo, de desempleo tan alto, es tomar decisiones en beneficio de nuestra sociedad. Muchas gracias doctor Gabriel.

**Honorable Representante Gabriel Santos García:**

Muchas gracias a usted, doctor Luna, por acompañarnos. Con esto, apreciado Presidente, damos por concluida la lista de invitados inscritos para el día de hoy, así que Presidente muchas gracias a usted por la oportunidad y a mis compañeros muchas gracias por estar así de atentos, a los invitados gracias por tomarse el tiempo de participar en este tipo de audiencias, que yo lo único que espero es que se pueda nutrir un debate sumamente técnico y complejo con distintos puntos de vista, esto sin duda enriquece una de mis posiciones, posición que hare pública en los próximos días presentando un proyecto de ley que, muy seguramente, estará a consideración de ustedes más adelante en el semestre esperamos, pero a todos ustedes, de nuevo, muchísimas gracias a los que se tomaron el tiempo de estar acá, de escuchar, de compartir sus opiniones, sus posiciones y esperamos verlos de nuevo muy pronto Presidente, Amparito, muchas gracias a ustedes.

**Presidente:**

Gracias, Representante Santos, por su participación y su buena dirección de la Audiencia, en esta Audiencia Pública precisamente. Vamos a concederle la palabra al Representante, como lo habíamos establecido primero hablaban los invitados, luego los que se habían inscrito, al ser una Audiencia Pública pues se trata de ello y tengo como primer inscrito en el chat para hablar al Representante Jorge Eliécer Tamayo, luego el Representante Lozada y luego la Representante Adriana Magali Matiz. Representante Tamayo tiene el uso de la palabra.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda:**

Gracias Presidente, un saludo fraterno a todos y a todas. A ver, yo más que una intervención hago unas preguntas, para que me las respondan cada uno en su interior que es lo que tenemos que hacer con esa nueva dimensión de operar, de prestar servicios, porque mi apreciación fui Ponente del otro proyecto que fue de iniciativa precisamente del operador UBER, que hizo un acto de iniciativa popular, una Ley de iniciativa popular y desafortunadamente no se puedo tramitar porque el enfoque no es regular la prestación del servicio de transporte particular. Yo estoy convencido hoy más que nunca que la regulación tiene que ser la prestación de servicios y venta de bienes y servicios a través de plataformas, eso hay que regularlo, porque la gran mayoría no

tienen un soporte de tipo legal, porque entran en una competencia desleal, desigual con quienes de manera formal, directa y física lo prestan, que tienen que cumplir una serie de requerimientos y obligaciones que no están para los que prestan los servicios que no son empresas de transporte, que no son empresas de suministros o de ventas de servicios en el sector hotelero, en el sector turístico, una cantidad de cosas que se viene aquí y que vamos a tener que regular necesariamente.

Entonces yo pienso que tenemos que hacer ese trabajo y hacerlo de manera muy seria y responsable, entonces yo genero un par de inquietudes fundamentales, en el desarrollo a nivel no local sino mundial, el tema tributario, el tema de pago de impuestos tiene que generarse desde el escenario del uso de esas plataformas, o de esas economías colaborativas, allí cómo vamos a entrar a regular eso porque el Estado tiene que seguir generando unos ingresos y hoy en día lo que estamos viendo es que hay una gran evasión a través de estas plataformas en las ventas de los servicios y también de la venta de bienes de todo tipo. El otro aspecto es cómo vamos nosotros a armonizar o a trabajar para que quienes hoy prestan los servicios de manera cómo empresas transportadoras en el caso particular de transporte público, cómo vamos a hacer para igualar esa brecha que hay entre el uno y el otro, el uno tiene un aseguramiento y en esto salgo en defensa de los usuarios, tiene un aseguramiento superior frente a eventualidades y accidentes y a responsabilidades a terceros, el uno paga rodamientos, el uno paga una serie de tributos, cómo vamos a hacer para cerrar esa brecha entre el uno y el otro, como la vamos a cerrar e ir pensando en las otras porque yo pienso que la regulación debe de ser esencial y fundamentalmente no para el tema de transporte sino para la utilización de plataformas y aplicativos, en la venta de bienes y servicios que se hagan a través de ellas. Gracias Presidente.

**Presidente:**

Representante Tamayo, ¿Tiene a alguien, en especial, de los invitados que quiera que le conteste la pregunta que usted hizo, aquí veo al doctor Pinzón, al doctor Luna?

**Continúa con el uso de la palabra el honorable Representante Jorge Eliécer Tamayo Marulanda:**

Yo pienso que la pregunta es de carácter general, porque todos opinan, todos han hablado, tienen unas argumentaciones donde, pues, nos invitan a que caminemos hacia ese desarrollo, a esa modernidad, a esas posibilidades, pero yo desde esa mirada que me llevó al estudio del proyecto anterior, entonces quiero hacer como esas revisiones, porque yo me voy a sentar, tengo mucha literatura, tengo mucha información que recaudé a nivel nacional y a nivel internacional y voy a hacer unas participaciones profundas y a defender de un lado a los usuarios y de otro lado al Estado colombiano, que tiene que mirar

unas fuentes sustituidas de lo que no va a dejar de recibir por este tipo de servicios.

**Presidente:**

Gracias Representante, entonces entiendo que lo que fue al final fue una reflexión para todos los intervinientes. Entonces antes de proceder con el orden de la palabra como habíamos establecido, voy a darle la palabra al Representante Albán que la pidió, desde esta mañana en el chat, no lo había visto pero simplemente él va a dejar una constancia corta y luego seguimos con el Representante Lozada. Representante Lozada es que el doctor Albán me había pedido la palabra desde muy temprano y simplemente él va a dejar una constancia sobre un tema y ya enseguida seguimos con el orden que es el Representante Lozada, la Representante Adriana Magali y el Representante Lorduy.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Luis Alberto Albán Urbano:**

Muchas gracias, señor Presidente, la idea era incluso hacer esta constancia antes de entrar en el tema de la Audiencia. Es una constancia de impotencia, de indignación porque siguen los hechos violentos contra los integrantes del Partido de La Rosa, ayer en la zona alta de Buga tirotearon a un compañero que está todavía debatiéndose entre la vida y la muerte, con varias perforaciones en el intestino y nosotros desde la Fuerza Alternativa lo que estamos exigiendo es que cesen ese tipo de acciones contra los integrantes de la Fuerza Alternativa, contra los firmantes de la Paz. Eso es lo que estamos exigiendo, que haya garantías de vida y garantías de implementación del Acuerdo. De otro lado, muy interesantes los planteamientos, de acuerdo que nos toca jugar un papel esencial en el sentido de combinar los intereses tanto de los usuarios como los intereses de los prestadores de servicio, como los intereses de la nación, y eso pues necesita de un buen tino y de mucho estudio. Muchas gracias.

**Presidente:**

A usted, Representante Albán. Entonces sigue con el uso de la palabra el Representante Lozada.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante Juan Carlos Lozada Vargas:**

Gracias Presidente Deluque, un gusto que me dé por primera vez la palabra en esta Comisión. Un saludo muy especial para todos y para todas, pero yo quiero hacer un saludo aún más especial el exministro David Luna, que nos da mucho gusto tenerlo aquí por supuesto y un saludo además muy especial para el doctor Pinzón Galán, que yo no sé si ustedes lo saben pero yo comencé haciendo política con el doctor Pinzón Galán cuando él fue candidato a Edil por la localidad de Chapinero, yo lo apoyé en aquella ocasión hará ya hace muchos años doctor Santiago muchos, muchos, cuando usted y yo integrábamos las filas del entonces Concejal y

por ese momento casi que candidato a la Alcaldía de Bogotá, el doctor Juan Carlos Flores, esto es historia patria, yo sé que usted y yo no estamos tan viejos pero es historia patria, pero a veces hay que recordar la historia patria, querido Santiago, así que aquí le mando un gran abrazo a usted y al exministro y por supuesto a los demás invitados a esta Audiencia Pública.

Yo quería dejar constancia, Presidente, que no pude estar durante buena parte de esta Audiencia porque yo hago parte de la Comisión Legal Afro y hoy estábamos eligiendo Mesa Directiva y por eso me perdí una buena parte de la Audiencia, cuestión por la que yo les pido disculpas pero era mi deber estar en la Comisión Legal, pude escuchar varias de las últimas intervenciones de la Audiencia y realmente han sido muy ilustrativas y muy interesantes, yo quería simplemente recordar aquí que tal vez hace más de seis o siete años ya querido exministro Luna, usted recordará con la entonces Representante Liberal Olga Lucía Velásquez, y un grupo de Senadores, nosotros habíamos presentado el primer proyecto que pretendía regular este tema, que le da unas facultades al Ministerio de Transporte para fueran ellos quienes regularan la creación de una nueva modalidad de transporte que no existe hoy en la legislación colombiana, que es el transporte digamos que individual de pasajeros a través de plataforma digital, así lo habíamos titulado tal vez en aquella época.

Obviamente, tal vez ese proyecto hoy pues ya no sea el proyecto que el país está necesitando puesto que las cosas han ido cambiando, la sociedad se ha ido moviendo y tal vez ya no sea necesaria una regulación por parte del Ministerio de Transporte, aunque en algunos aspectos todavía no será necesaria, sino que tendrá que ser el Congreso de la República el que entra a regular directamente estos asuntos, porque los pactos políticos se hacen es en el Congreso de la República no en los Ministerios y esto se está necesitando un enorme consenso político, para que no quedemos en el ostracismo de intentar parar a la tecnología de manera abrupta, pero que al mismo tiempo ello tampoco implique un detrimento para los trabajadores de nuestro país y mucho menos para los usuarios, razón por la cual yo quería era felicitar al doctor Gabriel Santos por citar esta Audiencia Pública, y por supuesto que el debate está abierto, aquí continuaremos, pueden contar con nosotros para ese dialogo como lo hicieron durante tanto tiempo todos los actores aquí, UBER, Cabifay, y demás quienes se acercaron a nosotros justamente hace ya tanto tiempo con la idea de poder darle una solución y una salida en la que todo el mundo pudiera quedar de alguna manera satisfecho y eso no se ha logrado hasta el momento y creo es la hora de hacer un llamado a todos los partidos políticos, para que a través de un gran pacto político logremos sacar una legislación que permita la equidad, pero que también permita el avance, amabas cosas deben estar ahí incluidas. Así que bueno Presidente, muchas gracias, despidiéndome de mi amigo Santiago Pinzón Galán y del doctor David Luna y de todos los demás, les

agradezco mucho por este instante de intervención. Muchas gracias.

**Presidente:**

Muchas gracias Representante Lozada. Continúa la doctora Adriana Magali Matiz con el uso de la palabra.

**La Presidencia concede el uso de la palabra a la honorable Representante Adriana Magali Matiz Vargas:**

Presidente muchas gracias, un saludo muy especial para todos y para todas. Yo celebro sin duda alguna esta Audiencia, Gabriel, y te felicito por haber tenido esta iniciativa, este es un tema supremamente importante, tal vez aquí lo manifestaron algunas de las personas que intervinieron, aquí no estamos discutiendo un problema de innovación, sino que es un problema o mejor la protección de la vida es la que estamos discutiendo en esta Audiencia Pública y con esta clase de Proyectos, y si bien es cierto estamos frente a una realidad que hay que regular porque no podemos quedarnos en el statu quo como lo decía la Viceministra, pues también es cierto que para poderlo regular hay que tener en cuenta a todos los participantes del mercado y de ahí mi intervención, Gabriel, porque yo sí quisiera solicitarte a ti y a esta Comisión, Presidente, que escucháramos en lo regional también a los Representantes del transporte, a mí me parece supremamente importante, allá ustedes en Bogotá podrán escuchar algunos criterios, pero nosotros aquí en las regiones, en nuestros departamentos y en los municipios escuchamos también otros criterios que hay que tener en cuenta para poder sacar esta normatividad.

Y me parece importante que no solamente hagamos esta Audiencia, sino que empecemos a hacer unos foros regionales y a través de esos foros regionales escuchemos a esos Representantes de los taxistas también, que quiero decirle que son trescientos cincuenta mil taxistas que hoy existen en el país estamos hablando de trescientas cincuenta mil familias que viven de ese servicio de taxi y que por supuesto no deben verse afectadas porque aquí debemos tener en cuenta muchos de los aspectos en aras a que obviamente la legislación no vaya a operar en condiciones diferentes entre las plataformas y en los mismos taxistas, es decir, que no exista esa diferencia como tal ni que ellos la vayan a sentir, pero también tener en cuenta dentro de esas condiciones los impuestos, las tarifas, las responsabilidades, los seguros, que operen como empresas de transporte de esas plataformas, que los conductores tengan las garantías laborales y que se les brinde esas garantías laborales a través de la legislación que vamos a aprobar en el Congreso de la República. Entonces si bien es cierto esta es una realidad y es una realidad que debemos regular y por eso celebro esta iniciativa, yo si quiero solicitarte Gabriel y quiero solicitarle a la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional, que escuchemos en lo regional a los representantes de todas estas empresas de taxis, que tienen mucho para decirnos y tengamos en cuenta obviamente que es con ellos,

que es con las plataformas, que es con el Gobierno y obviamente el Congreso, con quienes debemos construir estos proyectos de ley, yo sé que se han presentado cinco proyectos, que hay otros proyectos que están por presentarse, pero es entre todos que podemos construir una buena normatividad y con esa normatividad, por supuesto, entrar a regular esta clase de servicios. Presidente, muchas gracias y Gabriel, te felicito por esta iniciativa tan importante.

**Presidente:**

Gracias a usted Representante Adriana Magali. Representante César Lorduy continúe.

**La Presidencia concede el uso de la palabra al honorable Representante César Augusto Lorduy Maldonado:**

Gracias Presidente, es un honor obviamente que usted me dé la palabra, no tengo tantas anécdotas que contar como las de mi amigo Lozada, pero obviamente sea la oportunidad para saludar al doctor David Luna, con el cual tengo unas relaciones de afecto de vieja data mas no políticas, pero los afectos matan política y obviamente sea la oportunidad para saludar y para felicita al doctor Gabriel Santos por esta magnífica Audiencia, como siempre larga pero sustanciosa, porque a veces son largas pero no sustanciosas, ¿Cuál es la conclusión de todo esto? Complemento de lo que ha dicho la doctora Adriana, definitivamente llegó el momento en que tenemos que tomar una decisión, esto hay que hacerlo, esto hay que aprobarlo, ¿Qué es? No lo sabemos, pero lo que sí definitivamente espera la ciudadanía es que este debate ya está suficientemente hecho, suficientemente evaluado, con todos los conocimientos del caso, un poco más de socialización, pero el proyecto ha enriquecido sumando el proyecto del doctor Santos, sumado el Proyecto del doctor Toro, sumando el proyecto de quien sea, pero yo creo que el país espera una decisión. Muchas gracias, doctor Alfredo.

**Presidente:**

Creo que con la intervención del doctor Lorduy se acaban las peticiones de palabra de los honorables Representantes, de manera tal que, agotándose ya este punto, en este momento habiendo hablado todos los invitados, habiendo hablado también las personas que se inscribieron en el libro que está en la Secretaría y habían hecho intervención los Representantes a la Cámara, creo que se agotó el punto y le pediría entonces a la señora Secretaria que leyera el siguiente punto del Orden del Día de hoy.

**Secretaria:**

Sí señor Presidente, el siguiente punto es: Lo que propagan los honorables Representantes, aún Presidente sabemos que hoy no se pueden aprobar Proposiciones, toda vez que es Audiencia Pública, no tengo nada en la Secretaría, así que Presidente usted puede dar por terminada esta Audiencia Pública.

**Presidente:**

Bueno no siendo más, le agradecemos entonces en primera medida al Representante Gabriel Santos, por haber tenido la iniciativa y realizar una Audiencia Pública en esta materia, en un tema tan de actualidad que yo pensaría que al final del camino es transversal no solo al tema de transporte, sino muchos otros temas que están en la actualidad en la vida común y corriente de los ciudadanos, que van desde la banca personal hasta estos temas por ejemplo los de transporte, pasando por salud y otros muchos aspectos importantes que van a empezar a variar el comportamiento de la actividad económica de los países de una forma dramática muy pronto, ya lo venía haciendo, pero lo va a seguir haciendo muy pronto.

Le agradezco a todos los asistentes que han estado hoy con nosotros, desde la academia, desde los gremios, desde las empresas, desde los usuarios, muy participativa la Audiencia, muy diciente esto de la importancia de la misma y bueno también le agradezco a los señores Representantes que nos acompañaron en el día de hoy en esta importante reunión. No siendo más entonces damos por terminada la Audiencia, acordándoles que tenemos Plenaria a las 2:00 de la tarde. Muchas gracias a todos por su participación y gracias por haber estado con nosotros hoy.

**Secretaria:**

Así se hará, señor Presidente, ha sido terminada la Audiencia Publica siendo la 1:42 de la tarde, recordarles a los honorables Representantes que el jueves está citado un debate de Control Político a las 9:30 de la mañana. Buenas tardes para todos.

Anexos: Cuatro (4) Folios.

LLAMADO A LISTA

**H.R. MIEMBROS DE LA COMISION PRIMERA CONSTITUCIONAL 2018 - 2022**

APPELLIDOS Y NOMBRES	PARTIDO POLITICO	PRIMER LLAMADO	LLEGOS.	SEGUNDO LLAMADO	LLEGOS.
ALBAN URBANO LUIS ALBERTO	FARC	✓			
ARIAS BETANCUR ERWIN	C. RADICAL		✓		
ASPRILLA REYES INTI RAUL	A. VERDE	✓			
BURGOS LUGO JORGE ENRIQUE	P.U.				
CALLE AGUAS ANDRÉS DAVID	LIBERAL				
CÓRDOBA MANYOMA NILTON	LIBERAL	✓			
DAZA IGUARÁN JUAN MANUEL	C. DEMOCRATICO				
DELUQUE ZULETA ALFREDO RAFAEL	P.U.	✓			
DÍAZ LOZANO ELBERT	P.U.	✓			
ESTUPIÑAN CALVACHE HERNÁN GUSTAVO	LIBERAL	✓			
GOEBERTUS ESTRADA JUANITA MARÍA	A. VERDE	✓			
GONZALEZ GARCIA HARRY GIOVANNY	LIBERAL	✓			
HOYOS GARCÍA JOHN JAÍRO	P.U.	✓			
LEÓN LEÓN BUENAVENTURA	CONSERVADOR	✓			
LÓPEZ JIMÉNEZ JOSÉ DANIEL	C. RADICAL	✓			
LORDUY MALDONADO CESAR AUGUSTO	C. RADICAL	✓			
LOSADA VARGAS JUAN CARLOS	LIBERAL		✓		
MATIZ VARGAS ADRIANA MAGALI	CONSERVADOR	✓			
MENDEZ HERNÁNDEZ JORGE	C. RADICAL				
NAVAS TALERO CARLOS GERMAN	POLO				
PADELLA OROZCO JOSÉ GUSTAVO	CONSERVADOR	✓			
PEINADO RAMÍREZ JULIAN	LIBERAL				
PRADA ARTUNDIAGA ALVARO HERNAN	C. DEMOCRATICO				
PULIDO NOVGA DAVID ERNESTO	C. RADICAL	✓			
RESTREPO ARANGO MARGARITA MARÍA	C. DEMOCRATICO		✓		
REYES KURI JUAN FERNANDO	LIBERAL		✓		
ROBLEDO GOMEZ ANGELA MARÍA	C. HUMANA	✓			
RODRÍGUEZ CONTRERAS JAIME	C. RADICAL	✓			
RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ EDWARD DAVID	C. DEMOCRATICO	✓			
SANCHEZ LEÓN OSCAR HERNAN	LIBERAL	✓			
SANTOS GARCIA GABRIEL	C. DEMOCRATICO	✓			
TAMAYO MARULANDA JORGE ELIECER	P.U.		✓		
TRIANA QUINTERO JULIO CESAR	C. RADICAL				
USCATEGUI PASTRANA JOSÉ JAIME	C. DEMOCRATICO	✓			
VALLEJO CHUFTI GABRIEL JAIME	C. DEMOCRATICO	✓			
VEGA PÉREZ ALEJANDRO ALBERTO	LIBERAL	✓			
VILLAMIZAR MENESES OSCAR LEONARDO	C. DEMOCRATICO	✓			
WILLS OSPINA JUAN CARLOS	CONSERVADOR	✓			

ACTA NUMERO Audiencia Poltica HORA DE INICIACION 9:30  
 FECHA Julio 29 / 2020 HORA DE TERMINACION \_\_\_\_\_



**RESOLUCIÓN No. 001**  
(Julio 24 de 2020)

**"POR LA CUAL SE CONVOCA A AUDIENCIA PÚBLICA"**

La Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Honorable Cámara de Representantes

**CONSIDERANDO:**

- a) Que mediante Proposición aprobada en la Sesión Remota de Comisión del día miércoles 03 de junio de 2020, suscrita por el H.R. GABRIEL SANTOS GARCÍA, con el tema: "el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales", ha solicitado la realización de Audiencia Pública.
- b) Que el Artículo 264 de la Ley 5ª de 1992, faculta a los Congresistas a celebrar audiencias para el mejor ejercicio de su función.
- c) Que el Artículo 230 de la Ley 5ª de 1992, faculta a la Mesa Directiva, para reglamentar lo relacionado con las intervenciones y el procedimiento que asegure la debida atención y oportunidad.
- d) Que la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia, en relación con las Audiencias Públicas ha manifestado: "(...) las Audiencias Públicas de participación ciudadana decretadas por los Presidentes de las Cámaras o sus Comisiones Permanentes, dado que el propósito de éstas no es el de que los Congresistas deliberen ni decidan sobre algún asunto, sino el de permitir a los particulares interesados expresar sus posiciones y puntos de vista sobre los temas que se estén examinando en la célula legislativa correspondiente; no son, así, Sesiones del Congreso o de sus Cámaras, sino Audiencias programadas para permitir la intervención de los ciudadanos interesados".
- e) Que la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes según artículo 2 de la Resolución 0777 del 4 de abril de 2020, adicionada por la Resolución 1125 de 2020, permite que mientras subsista la declaración de Emergencia Sanitaria, todas y cada una de las funciones que le corresponden a los Representantes a la Cámara de acuerdo con la Ley 5 de 1992, pueden realizarse a través de medios virtuales, digitales o de cualquier otro medio tecnológico, bajo el principio de asegurar en todos los casos, que se den a conocer oportunamente a los Representantes a la Cámara y de la sociedad en su conjunto, todo lo relacionado con el trabajo legislativo que se adelanta en las Comisiones y Plenarias de la Cámara de Representantes.

**RESUELVE:**

**Artículo 1º.** Convocar a Audiencia Pública remota para que las personas naturales o jurídicas interesadas, presenten opiniones u observaciones



sobre "El servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales"

**Artículo 2º.** La Audiencia Pública remota se realizará el día martes 26 de julio a las 9:30 a.m., en el ID: <https://meet.google.com/srs-lqme-xbc>, de la plataforma Hangouts Meet.

**Artículo 3º.** Las inscripciones para intervenir en la Audiencia Pública remota, podrán realizarse hasta el día lunes 27 de julio de 2020, en el correo electrónico [debatescomisionprimera@camara.gov.co](mailto:debatescomisionprimera@camara.gov.co).

**Artículo 4º.** La Mesa Directiva de la Comisión Primera de acuerdo a la lista de inscritos, fijará el tiempo de intervención de cada participante.

**Artículo 5º.** La Secretaría de la Comisión, efectuará las diligencias necesarias ante el área administrativa de la Cámara de Representantes, a efecto de que la convocatoria a la Audiencia sea de conocimiento general y en especial de la divulgación de esta Audiencia en el Canal del Congreso.

**Artículo 6º.** Esta Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

**COMUNIQUESE Y CUMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los veinticuatro (24) días del mes de julio del año dos mil veinte (2020).

Presidente,

**ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA**

Vicepresidente,

**JULIAN PEINADO RAMIREZ**

Secretaria,

*Amparo Calderón*



Para contestar cite:  
Radicado MT No.: 20201080400671  
  
27-07-2020

Bogotá D.C., 27 de julio de 2020

Doctora  
**AMPARO YANETH CALDERON PERDOMO**  
Secretaría  
COMISIÓN PRIMERA DE CÁMARA  
CONGRESO DE REPÚBLICA  
[Comision.primer@camara.gov.co](mailto:Comision.primer@camara.gov.co)

Asunto: excusa y delegación a la invitación a la Audiencia Pública sobre "el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales".

Respetada Secretaria Calderón:

Debo excusarme por no poder asistir a la Audiencia Pública que se llevará a cabo el día de mañana, martes 28 de julio de 2020 a las 9:30 am, sobre el servicio privado de transporte Intermediado por plataformas digitales, ya que debo atender compromisos previamente adquiridos.

Reconozco la importancia de dicho evento y por lo tanto delego a la Señora Viceministra de Transporte, la Doctora Carmen Ligia Valderrama Rojas, para que atienda la mencionada invitación en representación del sector transporte e infraestructura.

Cordialmente,

Financiada digitalmente por:  
ANGELA MARIA OROZCO GÓMEZ  
CÓDIGO 30003327 154632  
8898  
**ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**  
MINISTRA DE TRANSPORTES

Revisó: Diego Velásquez Álvarez - Asesor Ministro de Transportes  
Elaboró: María Alejandra Orrego - Oficina Entiende Congreso cargo

Avenida La Esperanza (Calle 24) No. 62-68, Complejo Empresarial Gran Estación II, Costado Enfería, Pisos 8 y 10, Bogotá Colombia. Teléfonos Línea de servicio al ciudadano: (571) 3240800 op. 2  
Línea gratuita nacional 0800 715042  
<http://www.mintransporte.gov.co> - PQRs-1919: <http://gestioidocumental.mintransporte.gov.co/pqr/>  
Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., Código Postal 110221

**Alfredo Rafael Deluque Zuleta**  
Presidente

**Amparo Yaneth Calderón Perdomo**  
Secretaria