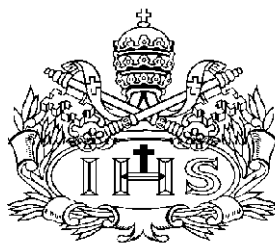


Sistematización de Experiencia
Problemática del Transporte Público Colectivo Urbano TPCU en su Operador
SIBUS del Municipio de Sincelejo: Los Efectos del Mototaxismo sobre la
Viabilidad del Servicio¹

Presentado por:
Pedro Antonio Paternina Gulfo
pedropaternina1@gmail.com
Cel.: 3145462513

Maestría en Gobierno del Territorio y Gestión Pública

Asesor:
Fernando Rojas



Pontificia Universidad Javeriana
Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales
Bogotá D.C. 30 de junio de 2020

¹ Este manuscrito es el resultado de una investigación aplicada en el municipio de Sincelejo, Sucre durante el periodo que comprende las vigencias del 2019 y 2020.

Resumen

En la ciudad de Sincelejo, Sucre se logró evidenciar diferentes problemáticas que afectan el Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) y a su operador SIBUS, partiendo de una serie de efectos que impiden su correcto funcionamiento financiero y operativo. En este orden de ideas, se propuso la presente investigación que tiene por objetivo identificar cuáles son los factores que han llevado a que el TPCU este enfrentando una crisis financiera y un funcionamiento deficiente. Para lo cual, se propuso una sistematización de experiencia que permitió recolectar información de tres actores fundamentales como lo son, el secretario de tránsito, el gerente de la empresa SIBUS y el ex gerente de la empresa Metrosabanas S.A.S. Lo anterior permitió evidenciar las características del tránsito del municipio, la matriz DOFA del TPCU y las principales problemáticas que lo afectan. Finalmente se obtuvo como resultados que las problemáticas que afectan el TPCU parten de la deficiencia económica de la empresa SIBUS y una mala relación con el Ente Territorial (ET) que no logro implementar las estrategias correctamente para contrarrestar el mototaxismo presente en la ciudad.

Palabras Clave: problemática pública, TPCU, SETP, mototaxismo, sistematización de experiencia.

Abstract

In the city of Sincelejo, Sucre, it was possible to demonstrate different problems that affect Urban Collective Public Transport (UCPT) and its operator SIBUS, based on a series of effects that impede its correct financial and operational functioning. In this order of ideas, this research was proposed, which aims to identify what are the factors that have led the TPCU to face a financial crisis and poor functioning. For this, a systematization of experience was proposed that allowed the collection of information from three fundamental actors such as: the transit secretary, the manager of the SIBUS Company and the former manager of the company Metrosabanas S.A.S. The aforementioned allowed to show the characteristics of the traffic of the municipality, the DOFA matrix of the TPCU and the main problems that affect it. Finally, it was obtained as results that the problems that affect the TPCU start from the economic deficiency of the SIBUS Company and a bad relationship with the Territorial Entity (TE) that failed to implement the strategies correctly to counteract the mototaxism present in the city.

Key Words: public problems, UCPT, SPTS, motorcycle taxis, systematization of experience.

Tabla de Contenido

	Págs.
Resumen	2
Abstract	2
Introducción	6
1. Problema de Investigación	7
1.1. Pregunta de Investigación	9
2. Objetivos	9
2.1. Objetivo General	9
2.2. Objetivos Específicos	10
3. Justificación	10
4. Marco de Referencia	12
4.1. Antecedentes de la Investigación	13
4.1.1. Antecedentes Internacionales	13
4.1.2. Antecedentes Nacionales	15
4.2. Marco Histórico	17
4.2.1. El Municipio de Sincelejo	17
4.3. Marco Teórico	18
4.3.1. Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU)	18
4.4. Marco Conceptual	20
4.5. Marco Normativo	23
4.5.1. El TPCU del Municipio de Sincelejo	25
4.5.2. El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)	26
4.5.3. El SETP del Municipio de Sincelejo	27
5. Diseño Metodológico	31

5.1. Enfoque de Investigación	31
5.2. Situación Inicial y Elementos del contexto	32
5.3. Objeto de Conocimiento	33
5.4. Fases para el Desarrollo del Proyecto	33
5.5. Población	32
5.6. Situación Final o Actual	33
5.7. Mediciones e Instrumento	32
5.8. Lecciones Aprendidas	34
6. Resultados de la Sistematización de Experiencia	35
6.1. Características del Tránsito del Municipio de Sincelejo	36
6.2. Matriz DOFA del TPCU	40
6.3. Problemáticas que afectan el TPCU	44
6. Conclusiones.....	48
7. Recomendaciones.....	50
Bibliografía	51
Anexos	56
Anexo 1. Entrevista Secretario de Tránsito de la Ciudad de Sincelejo	56
Anexo 2. Entrevista Gerente del Operador del TPCU - SIBUS del municipio de Sincelejo	57
Anexo 3. Entrevista Ex Gerente del SETP - Metrosabanas S.A.S.....	58

Lista de Gráficas

	Págs.
Gráfica 1. Actores que Intervienen en el TPCU.....	19

Lista de Tablas

	Págs.
Tabla 1. Atributos que permiten Medir la Calidad en el TPCU	20
Tabla 2. Matriz DOFA del TPCU del Municipio de Sincelejo	41

Introducción

Uno de los temas más álgidos a tratar dentro de un Ente Territorial (ET) es el transporte público enmarcados en la políticas públicas de movilidad aplicadas en el contexto del municipio de Sincelejo, los actores involucrados en él y en la problemática generada en la actualidad, y el tratamiento que se le ha dado a la situación actual para mejorar sus condiciones mediante estrategias de mejoramiento continuo que resultan del análisis de la problemática. En este orden de ideas, esta investigación se fundamenta en la sistematización de experiencia con lo que se busca conocer en profundidad la situación actual de un territorio determinado, teniendo en cuenta el problema presente en el transporte público colectivo del municipio de Sincelejo, el operador encargado del mismo, la participación de actores y la entrega de nuevas soluciones para mejorar las condiciones del servicio actual.

El primer paso en la investigación para lograr la sistematización de experiencia fue el análisis del operador del Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU), es decir la empresa SIBUS, que en la actualidad cuenta con una serie de problemáticas que afectan su correcto funcionamiento y la prestación del servicio a la comunidad. Lo anterior, ha puesto en riesgo su estabilidad financiera y operativa, incluso llevando a que se piense en el cierre definitivo y la entrada de un nuevo operador, esta vez mediante la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), para lo cual está encargada la empresa Metrosabanas S.A.S. con posibilidad de entrar en operación para el año 2021.

Desde los inicios de la puesta en marcha del TPCU en el municipio de Sincelejo se realizaron una serie de estudios que permitieron determinar la factibilidad del mismo, y encargar de la operación a la empresa SIBUS pero debido a diferentes circunstancias no se ha logrado cumplir las metas propuestas para la empresa y no se están generando los ingresos suficientes que permitan garantizar su funcionamiento. Con el abordaje de esta sistematización de experiencia en el

municipio de Sincelejo, se busca realizar un análisis desde la perspectiva de los principales actores involucrados en el tema, y en todo lo referente a la movilidad del municipio, las realidades del TPCU, y las expectativas del SETP, entre los que se tienen al Secretario de Transito, el Gerente de la empresa SIBUS, y al Ex Gerente de la empresa Metrosabanas S.A.S., con lo cual se logrará conocer todo lo referente a las temáticas planteadas con anterioridad.

Como ya se ha venido mencionando, en este trabajo se optó por la utilización de una metodología denominada sistematización de experiencia, con ella se busca explorar el arte contextualmente a partir de las experiencias que surgen en la práctica, permite la reflexión desde el que hacer, se logra enfatizar en temas puntuales y en un contexto seleccionado, para lo cual la sistematización de experiencia se puede convertir en un eje que contribuye a la buena gestión pública permitiendo desarrollar y conocer las condiciones actuales y proponer nuevas soluciones al problema propuesto.

Dentro de la presente investigación se enmarcan cuatro conceptos fundamentales, a partir de los cuales se focaliza la temática a investigar. Estos conceptos son: movilidad, Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU), Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) y el Mototaxismo.

1. Problema de Investigación

En la actualidad, teniendo en cuenta lo expuesto por Pardo (2009), los SETP se han convertido en la respuesta a múltiples problemáticas y situaciones que se presentan en la movilidad y en el transito urbano, la búsqueda de la reducción de la accidentalidad, el mejoramiento del acceso de los ciudadanos a diferentes partes del municipio, y los problemas de inequidad causados por las diferentes temáticas expuesta con anterioridad.

Los SETP son la respuesta a una serie de necesidades que nacieron debido a un mal manejo del transporte urbano; este tipo de sistemas permiten que las ciudades en las que se implementan sean más eficientes, ya que se busca incrementar la movilidad de pasajeros por unidad de espacio, menor consumo energético y disminución del impacto ambiental, lo que se constituye en una respuesta sostenible a las necesidades planteadas.

Por este motivo, este tipo de sistemas son importantes en los municipios en los cuales el desarrollo económico y el crecimiento poblacional están en constante crecimiento. El municipio de Sincelejo, en la actualidad cuenta con un sistema TPCU operado por la empresa SIBUS, que a pesar de contar con los estudios de factibilidad pertinentes, enfrenta una serie de problemáticas desde su concepción. Esto ha permeado su estabilidad y viabilidad económica, llevando incluso a pensar en un cese de actividades, debido a una serie de problemáticas que impiden su correcto funcionamiento y la viabilidad del servicio.

Delo expuesto anteriormente se tiene problemáticas como un diseño inadecuado de las rutas: son poco atractivas para los ciudadanos y no garantizan su participación en el sistema, problemáticas en la operación del servicio, deficiente pedagogía ciudadana: no crea una cultura de utilización responsable del SETP como estrategia de movilidad segura y con garantías para los habitantes del municipio, y problemas con el transporte informal que desincentivan el uso del SIBUS (mototaxismo).

Estas problemáticas han llevado a que se presenten dificultades en la prestación del servicio, por lo que es necesario determinar cuáles son los factores que han afectado el transporte público. La Constitución Política de 1991 promueve en su artículo 1 que Colombia es un Estado Social de Derecho, por lo cual se deben garantizar los derechos fundamentales de las personas, además de otros derechos como el de la garantía de un transporte digno para los usuarios (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

Según el estudio de Pico, González, & Noreña (2011), exponen que los informes de Medicina Legal y Ciencias Forenses reflejan que en Colombia no existe una cultura ciudadana alrededor de la movilidad segura, lo que se ha promovido en contraposición a los planteamientos estatales es la desmesurada comercialización de vehículos que alimentan el transporte ilegal y que en la actualidad no cuentan con una regulación por parte del gobierno nacional y que propone una serie de efectos negativos sobre el transporte público legal.

Se puede notar que en el momento el Estado colombiano no ha promulgado Políticas Públicas que garanticen el mejoramiento de las condiciones del TPCU para las ciudades en desarrollo, permitiendo una participación en el mercado sin la presencia agentes que promuevan la competencia desleal y la ilegalidad en el transporte público, lo cual potencializa la problemática financiera del operador SIBUS.

1.1. Pregunta de Investigación

¿Cuáles son los factores que han llevado a que el Transporte Público Colectivo Urbano en Sincelejo, con su operador SIBUS, este enfrentando una crisis financiera y un funcionamiento deficiente?

2. Objetivos

2.1. Objetivo General

Identificar, mediante una sistematización de experiencia, cuáles son los factores que han llevado a que el Transporte Público Colectivo Urbano en Sincelejo, con su operador SIBUS, este enfrentando una crisis financiera y un funcionamiento deficiente.

2.2. Objetivos Específicos

- Identificar las características del tránsito del municipio de Sincelejo, en especial las directamente relacionadas con la calidad de operación del TPCU en su operador SIBUS.
- Realizar la recolección de información pertinente para ser analizada mediante una matriz DOFA para el TPCU en la actualidad.
- Determinar las diferentes problemáticas que afectan en la actualidad el TPCU en su operador SIBUS en el municipio de Sincelejo.

3. Justificación

Para efectos del presente trabajo de investigación, se utilizará como ya se mencionó, la sistematización de experiencia como metodología para abordar la temática propuesta, la cual según Expósito & González (2017), se trata de una interpretación crítica de una o varias experiencias que, a partir de su ordenamiento y reconstrucción, descubre o explicita la lógica del proceso, los factores que han intervenido en él, cómo se han relacionado entre sí y por qué lo han hecho de ese modo.

Esta sistematización se justifica en la necesidad de comprender la situación actual del TPCU del municipio de Sincelejo, operado por la empresa SIBUS. Para lo cual se requiere identificar las diferentes problemáticas que impiden la viabilidad del servicio, lo cual permitirá realizar una descripción completa del problema. En este orden de ideas, es necesario tener en cuenta las distintas fuentes oficiales, investigaciones académicas, publicaciones en revistas indexadas, entre otras, con ellas se logrará realizar el diagnóstico adecuado de la problemática y los efectos de la misma en el municipio de Sincelejo anteriormente referenciado.

El objetivo que se pretende alcanzar mediante la sistematización de experiencia propuesta es el de analizar cuáles son los factores actuales que han permitido que

el TPCU en su operador SIBUS del municipio de Sincelejo este presentando actualmente una crisis financiera que lo tiene a portas de cerrar sus operaciones. Por otro lado, se busca reconocer cómo se pueden corregir y reorientar el rumbo, para generar nuevos conocimientos producto de la crítica y la autocrítica que permite la transformación de la realidad.

Este tipo de investigación basado en la sistematización de experiencias busca implementar tres factores importantes para la transformación de la problemática detectada. En primer lugar, reconocer los factores que provocan la problemática; en segundo lugar rectificar mediante propuestas; y por último, desarrollar métodos que permitan el mejoramiento de la problemática detectada.

Durante los últimos años el país ha venido enfrentando una serie de situaciones complicadas en el ámbito económico, político y social; además de problemáticas que afectan el entorno social, altas tasas de desempleo, desplazamiento rural a los centros urbanos, entre otros. Lo cual ha generado que la movilidad en las ciudades intermedias sea más complicada y genere un caos que impide el correcto funcionamiento de los sistemas de movilidad que se implementan en la actualidad. Las diferentes problemáticas sociales promueven que el TPCU enfrente diferentes variaciones que impiden el cumplimiento de sus objetivos (Tejedor, 2012).

Es por esto que este trabajo de investigación va enfocado al análisis profundo de los diferentes fenómenos que afectan el TPCU, mediante una sistematización de experiencia que permita una interpretación crítica de una o varias experiencias que, a partir de su ordenamiento y reconstrucción, descubre o explicita la lógica del proceso, los factores que han intervenido en él, cómo se han relacionado entre sí y por qué lo han hecho de ese modo (Expósito & González, 2017).

El trabajo está estructurado en cuatro capítulos fundamentales, el primero se expone todo lo referente al problema, la pregunta de investigación, la justificación y

los objetivos, los cuales entregaran un panorama de la actualidad de la situación percibida y lo que se busca con la investigación a desarrollar.

El segundo capítulo “marco referencial”, se muestra la descripción de cada uno de los conceptos planteados para la sistematización de la experiencia, toda aquella información de antecedentes, teórica, legal y conceptual necesaria para sentar las bases de la investigación, la cual está sustentada por diversos autores que han publicado acerca de cada uno de los temas propuestos que permiten cerrar el círculo para llegar a la sistematización.

El tercer capítulo propone la metodología, en la cual se propone claramente el recorrido que se desarrollara para lograr la sistematización de la experiencia, teniendo en cuenta aspectos como el enfoque de la investigación, las fases para el desarrollo del proyecto, la población, la situación inicial y los elementos del contexto, la intencionalidad y el proceso de intervención, la situación final y las lecciones aprendidas.

Finalmente, en el cuarto capítulo se proponen los resultados, se plantea la sistematización de la experiencia con la cual se dará respuesta a cada uno de los objetivos específicos y al objetivo general de la investigación, lo que permitirá posteriormente entregar las respectivas conclusiones y recomendaciones de todo el trabajo desarrollado.

4. Marco de Referencia

El marco de referencia contiene cuatro apartes a saber, en primer lugar los antecedentes de la investigación que muestran diferentes investigaciones internacionales, nacionales y regionales que permiten entender como se ha tratado el tema; en segundo lugar el marco teórico, en el cual se puntualizan teorías sobre diferentes categorías de análisis importantes para la investigación; en tercer lugar el marco conceptual, que propone diferentes una serie de conceptos importantes; y

finalmente el marco legal, en el que quedan expuestas las diferentes leyes, decretos y regulaciones que ha propuesto el Estado colombiano en cuanto al transporte público colectivo.

Cada uno de estos apartes son importantes dentro de la investigación, esto se debe a que es necesario teorizar antes de proponer la investigación de campo que se requiere dentro de la sistematización de experiencia, lo que permite hacer claridad en diferentes puntos del proceso.

4.1. Antecedentes de la Investigación

Para abordar este tema de investigación, es necesario realizar una revisión de los diferentes antecedentes que hacen presencia dentro de la problemática planteada y que de alguna manera versan sobre cómo se han tratado los problemas que se presentan en los TPCU ya sea a nivel internacional, nacional y regional. Cabe aclarar que la presente investigación tiene su campo de acción en la Costa Caribe, más exactamente en el municipio de Sincelejo. Pero es necesario revisar que antecedentes similares se pueden encontrar que sirvan de apoyo a la situación evidenciada en el contexto de estudio.

4.1.1. Antecedentes Internacionales

Una primera mirada al desarrollo del transporte público a nivel internacional es la expuesta por Torres (2017), en la que se propone que la principal problemática de Chile y que se evidencia en la ciudad de Santiago a nivel de transporte, el cual se centraliza en el transporte público, que en la actualidad no presta un buen servicio a los habitantes de la ciudad y no cuenta con la capacidad necesaria para satisfacer la necesidades de los mismos.

Para lo cual, se parte de un análisis detallado del actual sistema de transporte público de autobuses (denominado Transantiago), sus orígenes y experiencias a lo

largo de los últimos años, con el fin de descubrir las causas de sus deficiencias así como las eventuales posibilidades de mejora. Dentro de las conclusiones a las que se pudieron llegar es que las mayores deficiencias del Transantiago surgieron antes de su implementación, pues se hallaban presentes en las bases de licitación aprobadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.

Por otra parte, el análisis del sistema Transantiago de la ciudad de Santiago de Chile muestra diversos errores como lo son menos autobuses de los necesarios, falta de recorridos, escasa frecuencia, ausencia de infraestructuras, información insuficiente a los usuarios, nula reducción de los tiempos de viaje, altos niveles de hacinamiento, falta de fiscalización, flotas de autobuses antiguos sin certificación de calidad y contaminación, entre otras.

Por otro lado, un aporte muy importante al dialogo del transporte público es el entregado en la investigación de Carranca (2017), entregando un análisis de las causas de la congestión y saturación vial que se ha incrementado paulatinamente en el Área Metropolitana de Monterrey (AMM). Esto en conjunto con la búsqueda actual del mejoramiento ambiental, la implementación de la movilidad como parte de los asentamientos humanos y una clara deficiencia del transporte público del AMM conlleva a generar propuestas para generar valor al transporte público. La metodología implementada estableció como primer paso el establecimiento de las preguntas de investigación y los objetivos a alcanzar:

- ¿Cuál es el marco jurídico que rige a Nuevo León y que potencialidades tiene en el marco metropolitano?
- ¿Cuáles son las carencias en infraestructura y gestión del transporte actuales del AMM?
- ¿Qué herramientas de desarrollo y financieras tiene el estado de N.L. y sus municipios?
- ¿Cuáles son las mejoras que se le puede dar a la gestión del sistema de transporte público en el AMM?

De todo el recorrido investigativo se concluyó que para el AMM es necesario establecer modificaciones a la red de transporte, generación de un organismo metropolitano con competencias sobre el transporte público y actuaciones sobre el centro metropolitano del AMM.

Finalmente, a nivel internacional la investigación de Mendoza (2013), se expone que uno de los temas más difíciles de gestionar en una ciudad, y más en Managua. Un indicador de esta complejidad es el hecho de que el transporte a diferencia de todos los demás componentes de la ciudad, no se mejora con el desempeño económico sino que se empeora. Es decir, el crecimiento del Producto Interno Bruto de una ciudad normalmente es acompañado de un mayor nivel de congestión vehicular, y de todas las externalidades asociadas (contaminación, accidentalidad, entre muchas otras).

Luego del recorrido investigativo se logró concluir que realizar el análisis de las problemáticas del transporte público permite mejorar sustancialmente la calidad del servicio, evidenciar las necesidades de la población en cuanto a cobertura, y que se evidencia una necesidad de capacitación para los usuarios, lo que permute la prestación de un servicio eficiente.

4.1.2. Antecedentes Nacionales

Un antecedente muy importante a nivel nacional es el expuesto por Vargas (2018), en el que se puntualiza sobre la importancia del servicio de transporte público como una herramienta indispensable en la vida cotidiana de la mayoría de personas, especialmente en las que habitan en ciudades grandes como Bogotá, teniendo en cuenta que la movilidad es un factor importante en la sociedad se busca la manera de mejorar el transporte público de la ciudad, mediante el análisis de diferentes variables que afectan la movilidad y las problemáticas ambientales que acarrea esta.

Por medio de herramientas como el método Ishikawa² se observarán cuáles son las causas por las que la movilidad en la ciudad no es la mejor y acorde a esto se propone un plan de mejoramiento que permite mostrar en detalle la afectación que genera cada una de ellas y qué estrategias pueden mitigar los daños ocasionados. De lo que se obtuvo como resultado que la gran demanda poblacional que existe en la ciudad y que se encuentra en constante crecimiento ha impedido que el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) sea eficiente, además de generar grandes efectos negativos sobre la movilidad, uso de energía, emisiones atmosféricas y accidentalidad. De ahí que pudo afirmar que el transporte y la gestión de movilidad en Bogotá son de nivel muy bajo en cuanto a seguridad, infraestructura y distintos modos de transporte público, la poca variedad de transporte público en la ciudad la coloca en desventaja con otras ciudades.

Por otro lado la investigación de Villegas (2015), buscó realizar un análisis de la movilidad en bus como sistema de transporte urbano en Bogotá D.C, frente a las diferentes ciudades capitales europeas (Berlín, Madrid, París, Roma y Londres), puesto que el transporte público juega un papel clave la formación de las sociedades urbanas modernas. Además, analizar la movilidad de las personas en las ciudades europeas se enfatiza que ésta se realiza en diferentes circunstancias de comodidad, seguridad y tiempo, por lo que el uso excesivo del transporte privado hace necesario el fomento del transporte público urbano.

En los resultados se pudo constatar que los retos actuales de organización del transporte urbano pasan por determinar el lugar que debe ocupar el automóvil y la accesibilidad tarifaria, temporal y territorial del transporte público colectivo, pues el sistema de transporte tiene una gran afinidad y puede llegar a conseguir que un área como Bogotá tenga identidad territorial propia.

² El método Ishikawa tiene como objetivo permitir la organización de grandes cantidades de información, sobre un problema específico y determinar exactamente las posibles causas y, finalmente, aumenta la probabilidad de identificar las causas principales (Romero & Díaz, 2010, pág. 128).

Finalmente, los resultados permitieron exponer que el transporte público es un agente en el cual se puede evidenciar plenamente la convivencia social, por lo que resulta importante tal y como lo expone Sánchez (2012), proponer un sistema de transporte sostenible que permita mejorar diferentes aspectos de la movilidad, disminuir la contaminación por emisiones atmosféricas y ruido, para lograr que las ciudades sean más amables con sus habitantes.

Con esta perspectiva el transporte público colectivo urbano (TPCU) tiene una alta importancia y la manera como se lo presta en calidad de servicio es esencial, pues si ésta es adecuada por parte de las empresas se incentivará su uso. Finalmente se muestra una reflexión sobre las deficiencias que según los usuarios del TPCU se están dando en la calidad del servicio de las empresas de transporte, relacionadas con su administración, su operación y sus políticas de servicio al cliente.

4.2. Marco Histórico

4.2.1. El Municipio de Sincelejo

El municipio de Sincelejo es la capital del departamento de Sucre, centro subregional del sistema urbano del Caribe colombiano. Se encuentra ubicado al noreste del país a 9° 18" latitud norte, 75°. 23" latitud oeste del meridiano de Greenwich.

Tiene una extensión total de 28.504 hectáreas, que representan el 2.67% del área total del departamento, contando con un 92% que corresponde a la zona rural y un 8% que corresponde la casco urbano, posee una altura sobre el nivel del mar de 213 metros. Limita al sur con el Sincelejo de Sampués y con el Departamento de Córdoba; por el oeste con los Municipios de Palmito y Tolú; por el norte con los Municipios de Tolú y Tolú Viejo y por el este con los Municipios de Corozal y Morroa

(Alcaldía de Sincelejo, 2015). Sobre el contexto de la economía que desarrolla este municipio a partir de datos de la Alcaldía de Sincelejo, en lo contenido de su Plan Municipal de Desarrollo (2016) se señala que:

Por su función de capital del departamento de Sucre, Sincelejo concentra la mayor parte de actividades administrativas y terciarias del departamento, constituyéndose como la principal fuente de ingresos por este concepto las transferencias provenientes del gobierno nacional y la oferta de servicios públicos y sociales que representan aproximadamente el 30% de toda la actividad económica del departamento (pág. 36).

Al contar con los datos adecuados, se logra tener una idea clara sobre la caracterización socioeconómica del municipio, las cuales permitirán realizar el análisis (Sincelejo), además se puede entrar en el contexto de la problemática que se ha evidenciado, la cual está permitiendo que TPCU y su operador SIBUS presente una serie de problemáticas de tipo financieras que afectan su estabilidad, viabilidad y funcionamiento en un futuro cercano.

Teniendo en cuenta lo anterior, dentro de su historia se han evidenciado diferentes problemáticas que han afectado la movilidad del municipio entre las que se encuentran el mototaxismo, la falta de inversión en malla vial, la falta de asociaciones público privadas que fortalezcan las estrategias planteadas, entre otras.

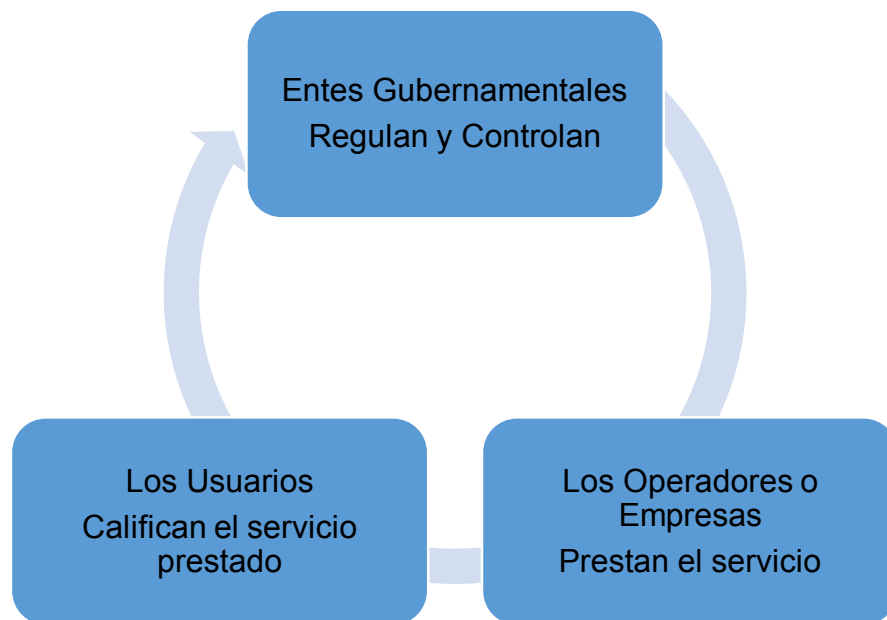
4.3. Marco Teórico

4.3.1. Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU)

El transporte público según el Decreto 170 de 2001 es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto

a una contraprestación económica. Por lo cual los TPCU están conformados por empresas que se encargan de colocar en marcha el servicio a los usuarios mediante el cumplimiento de la Ley y el amparo de la misma para garantizar la asimilación y correcto funcionamiento sin problemas en la ejecución (Pastrana, 2001).

Teniendo en cuenta lo anterior, y mediante la investigación de Sánchez (2012), el TPCU cuenta con una serie de actores que interactúan en el proceso del servicio de transporte público colectivo urbano en una ciudad determinada entre los que se pueden nombrar los siguientes tal y como lo expone la siguiente gráfica:



Gráfica 1. Actores que Intervienen en el TPCU

Fuente. (Sánchez, 2012, pág. 48)

En este orden de ideas, y teniendo en cuenta los objetivos del transporte público, el TPCU permite satisfacer las necesidades de sus usuarios con respecto a la prestación de un servicio eficiente que permite promover una evaluación de la calidad desde la mirada crítica del usuario, partiendo de una serie de atributos con los cuales debe contar el servicio y el operador del mismo. La siguiente tabla muestra cómo se puede medir la calidad en el TPCU.

Tabla 1. Atributos que permiten Medir la Calidad en el TPCU

Atributos	Características
Fiabilidad	El TPCU debe garantizar la correcta frecuencia de los viajes, los horarios suficientes para satisfacer la demanda dependiendo la movilidad, las rutas suficientes para garantizar la cobertura, los horarios de operación que le permitan a los usuarios acceso al servicio, y la información necesaria que permita que el usuario se asegure de obtener lo que necesita.
Comodidad	El servicio debe garantizar un comportamiento adecuado del conductos con los usuarios, debe garantizar un grado de ocupación del vehículo que no impida su correcto funcionamiento, debe mantenerse el vehículo limpio en todo momento, debe garantizar los asientos dependiendo el tipo de usuario, y debe contar con las condiciones de seguridad y protección en las paradas.
Rapidez	El servicio debe contar con un proceso de viaje puntual, con una velocidad de operación que asegure la comodidad y seguridad del usuario, deben existir transferencias, tiempos de acceso adecuados y tiempos de espera mínimos y cómodos en las paradas y en el terminal en general.
Accesibilidad	Debe poseer accesibilidad al bus y a la terminal adecuada.
Seguridad	Debe mantener todas las condiciones de seguridad para el usuario durante el viaje.
Economía	El costo del pasaje debe ser asequible para los usuarios que requieren el servicio.

Fuente. (Sánchez, 2012, pág. 49)

4.4. Marco Conceptual

El marco conceptual que se desarrolla en la presente propuesta de investigación es el siguiente:

- **Transporte Público:** El transporte público colectivo es un sistema que facilita la conectividad entre territorios y personas, es un instrumento que promueve la cohesión, la integración y la identidad. El transporte público de pasajeros posee un rol que permite cumplir diferentes procesos de inclusión social (García, 2014). Para lo cual:

Es necesario un modelo de desarrollo para el transporte urbano capaz de discernir una nueva movilidad para una nueva ciudad y una nueva sociedad. Un transporte sustentable, no sólo ambientalmente, sino también económica y socialmente” (pág. 8).

- **Sistemas Estratégicos de Transporte Público:** Según Rodríguez, Bernal, & Beltrán (2018), en su estudio para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) expone que el SETP es una estrategia de las Ciudades Inteligentes consignada en el Plan Nacional de Desarrollo:

“Estado Comunitario: desarrollo para todos”, los cuales buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía.

- **Sistema económico:** Teniendo en cuenta lo expuesto por Méndez (1996) y citado por More (2014) en su investigación, plantea que:

Un sistema económico tiene por base la estructura económica surgida de la existencia de necesidades humanas que plantean los problemas económicos básicos, las estructuras económicas están delimitadas por la propiedad de los medios de producción los cuales se resuelven a

través de las actividades económicas fundamentales, realizadas gracias a la existencia de factores productivos (pág. 9).

- **Problemática social:** conjunto de factores que imposibilitan el desarrollo y crecimiento de una sociedad, en valores, garantía de derechos, calidad de vida y condiciones de convivencia en una comunidad particular. Los niveles en aumento de todos estos factores implicados puede llegar a generar caos en un grupo o varios grupos (Alfageme, 2016).
- **Informalidad laboral:** Es la actividad económica que se ejerce sin cumplir los requisitos establecidos en la Ley para su ejercicio, y que por ende está prohibido su actuar. Para Guataquí, García, & Rodríguez (2010), sobresale lo siguiente:

La aproximación conceptual a la informalidad ha librado la dura lucha de definir y mantener la aplicación de un concepto estático a una realidad en la que la estructura económica es bastante dinámica. Las economías altamente segmentadas que los economistas del desarrollo analizaban a mediados del siglo pasado han pasado a ser sociedades predominantemente urbanas en las cuales la diferenciación entre sector moderno y tradicional resulta al menos difusa (pág. 2).

- **Políticas de movilidad:** Es aquel conjunto de parámetros que en el marco de una macro directriz de carácter público persiguen garantizar el derecho a la movilidad que tiene los ciudadanos y ciudadanas en sistemas urbanos desarrollados, pero también en proceso de desarrollo. Para CEPAL (2013), en torno a este tema señala que:

En las políticas de movilidad urbana, históricamente implementadas en América Latina, ha predominado la segmentación de actividades y funciones, prevaleciendo marcos legales y regulatorios pobres e incompletos, e instrumentos de control y fiscalización ineficaces. Los

criterios de sostenibilidad han estado fundamentalmente ausentes en el diseño y formulación del sector del transporte, resultando en políticas, planes y proyectos cortoplacistas (pág. 3).

- **Normas de tránsito:** prescripción dirigida a regular el tráfico o regulación de vehículos. Son basadas esencialmente por mandatos de la Ley. En Colombia hay un Código General de Transito que regula dichas normas, esto es la Ley 769 de 2002 (Poder Público - Rama Legislativa, 2002).
- **Mototaxismo:** Actividad del orden económico e informal que está dirigida a prestar un servicio de transporte publico individual de pasajeros a cambio de una contraprestación económica tarifariamente de bajo costo, a través de un vehículo motocicleta. A partir de investigaciones sobre este problema Ardila (2006), propone una conceptualización acerca del mototaxismo, proponiendo lo siguiente:

Es una problemática social porque de esta actividad informal de transporte público cientos de miles de personas derivan su sustento diario. Al mismo tiempo, el mototaxismo moviliza en todo el país a millones de pasajeros cada día, a un precio inferior al de su principal competidor, el transporte público colectivo y del taxi (pág. 1).

4.5. Marco Normativo

Para este caso, el punto central es el Sistema Estratégico de Transporte Público y su operador el SIBUS, se tendrá en cuenta la siguiente normatividad:

- Ley 105 de 1993: por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones (El Congreso de Colombia, 1993).

- Ley 336 de 1996: por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte (El Congreso de Colombia, 1996).
- Ley 310 de 1996: por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989, la cual en su Art. 1 expone que el área de influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa o indirecta (El Congreso de Colombia, 1996).
- Decreto 170 de 2001: Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros (Pastrana, 2001).
- Ley 1151 de 2007: Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, consolida la Política Nacional de Transporte Urbano y continúa el apoyo a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR) en el marco del programa “Ciudades Amables”. En el cual se expone:

Que los proyectos de transporte urbano y movilidad buscan continuar con los esfuerzos realizados por el Gobierno Nacional desde 2002, consolidando una política que dé respuesta a las demandas específicas de las ciudades, de acuerdo con los compromisos presupuestales previamente adquiridos. En las grandes ciudades se plantean estrategias relacionadas con la consolidación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y en las ciudades medianas estudios de movilidad e implementación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) (El Congreso de Colombia, 2007).

- Decreto 3422 de 2009: Reglamenta las condiciones de operación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) (Uribe, 2009).
- Ley 1450 de 2011: PND 2010 - 2014 continúa con el apoyo a la PNTU (El Congreso de Colombia, 2011).

- Ley 1753 de 2015: PND 2014 - 2018 reevalúa algunos aspectos de la PNTU y continúa el apoyo a los SITM y SETP, adicionalmente a los SITR y a las ciudades pequeñas (El Congreso de Colombia, 2017).

4.5.1. El TPCU del Municipio de Sincelejo

El municipio de Sincelejo, anteriormente contaba con un servicio de transporte público que era prestado por una empresa netamente privada, la empresa Torcoroma propiedad de sus asociados. La empresa se dedicaba a la prestación del servicio intermunicipal y urbano, de muy baja calidad y con buses en condiciones pésimas que no entregaba un servicio eficiente. Según Vides (2011), antes de la llega del TPCU al municipio de Sincelejo, el transporte público estaba conformado en su totalidad de la siguiente manera:

- El 71% de las personas se movilizaban en mototaxi.
- El 16% de las personas se movilizaban en buses y colectivos.
- El 13% de las personas se movilizaban en carros particulares.

El incremento del transporte informal en la ciudad era ocasionado por altos niveles de desempleo, apoyado en la necesidad de generar ingresos para sus familias, de acuerdo con un censo que se realizó en el año 2008, en la ciudad circulaban alrededor de 16.000 motocicletas, una cifra extremadamente alta en comparación al tamaño de la ciudad (Sánchez J. A., 2011).

Según Banco de la República (2011), esta problemática del incremento y predominio del transporte informal en la ciudad es ocasionado por un factor muy relevante como lo es la esterilidad industrial por la cual pasaba el departamento en ese momento, notándose fuentes de empleo formal mínimas, a lo cual se suma que este departamento es el mayor receptor de población desplazada en la región.

Anteriormente, el sistema de transporte público del municipio de Sincelejo contaba con un parque automotor de cerca de 800 vehículos, los cuales lograban cubrir las diferentes rutas de pasajeros establecidas, pero tuvo que disminuirse a tan solo 180 busetas debido a la problemática del transporte informal que fue incrementando día tras día.

4.5.2. El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)

El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), es uno de los componentes de la estrategia de Ciudades Inteligentes consignada en el Plan Nacional de Desarrollo (2006 – 2010): “Estado Comunitario: desarrollo para todos”. Este sistema busca el mejoramiento de la prestación del servicio de transporte público colectivo destinado para su operación en ciudades intermedias, en el que se propone como objetivo la constitución de urbes competitivas, eficientes y equitativas, que le permita a los ciudadanos poseer nuevas oportunidades de movilidad segura y que este inmersa en el principio de la economía (Sáenz, 2014).

El SETP busca reorganizar y modernizar el transporte público y colectivo planeado para ciudades intermedias con una población entre 250.000 y 600.000 habitantes, mediante la reducción de viajes, promover la formalidad empresarial, realizar una operación efectiva del sistema y facilitar la movilidad de la ciudad. Para esto se requiere el apoyo total de las Entidades Territoriales en las cuales se promueva su implementación y desarrollo como una metodología de soluciones a problemáticas persistentes que se han presentado en los anteriores sistemas como el TPCU.

Según lo expuesto por Rodríguez, Bernal, & Beltrán (2018), en Colombia, la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), inicia con la identificación de los principales problemas en la operación del transporte público colectivo tradicional y la concepción de modelos organizados de transporte, en el marco del documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social Conpes 3167 de 2002 (DNP, 2002). Con lo anterior, se busca la mitigación de problemáticas que han venido

trastornando la prestación del servicio de transporte público que se tiene implementando, lo cual busca una solución en los nuevos sistemas que se imponen como lo es el SETP y el SITP.

Por otro lado, el Conpes 3260 de 2003 Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, expone la política económica y social que busca impulsar la implantación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) en las grandes ciudades del país, el cual permite fortalecer la capacidad institucional para planear y gestionar el tráfico y transporte en las demás ciudades, con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano dentro de un marco de eficiencia fiscal que promueva nuevos espacios para la participación del sector privado en el desarrollo y operación del transporte urbano de pasajeros (DNP, 2003).

En este orden de ideas se presenta el Conpes 3368 de 2005, con el que se expone el seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo. Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) diferentes aspectos como los son los fiscales globales, institucionales y específicos del papel de la Nación para la cofinanciación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), como parte del seguimiento al documento Conpes 3260 del 15 de diciembre de 2003 (DNP, 2005). Los SETP surgen desde el año 2002 con la identificación de los principales problemas en la operación del transporte público colectivo tradicional y el surgimiento de nuevos modelos que permiten el mejoramiento de las condiciones que en su momento atravesaban las ciudades.

4.5.3. El SETP del Municipio de Sincelejo

En el municipio de Sincelejo, en la actualidad se vienen evidenciando múltiples problemáticas que afectan el TPCU y a su operador la empresa SIBUS, por lo cual surgió la necesidad de buscar nuevas alternativas para el transporte público urbano

del municipio, que permita el mejoramiento del servicio para sus habitantes. Dentro de estas alternativas esta la transición que se debe dar del TPCU al nuevo SETP en cabeza de la empresa Metrosabanas S.A.S. que entrara en operación probablemente durante el año 2021, implementando un sistema de movilidad urbana que responde a diferentes criterios como los es la organización, la eficiencia, la competitividad y la equidad.

Lo anterior, se ha convertido en una prioridad, compromiso y necesidad para la Administración Nacional, Departamental y Municipal. Por parte del municipio de Sincelejo, es necesario formular estrategias alternativas que permitan el mejoramiento de la movilidad urbana, tales como el sistema de transporte público urbano de pasajeros, la gestión vial y la logística del transporte de carga, entre otros.

Estas estrategias, anteriormente se trataban para la solución de problemas individuales, lo que generaba soluciones ineficientes e inadecuadas, permitiendo efectos dañinos para la ciudadanía y en la mayoría de los casos no responden a la demanda y requerimientos actuales, así como tampoco a las exigencias de una demanda potencial futura (Alcaldía de Sincelejo, 2015).

Teniendo en cuenta lo anterior, y debido al crecimiento que experimenta la ciudad, se buscó una forma de mejorar la situación a través de nuevas estrategias como lo es la cercana implementación del SETP, permitiendo aplicar mejoras en dos aspectos como lo son la transformación infraestructural de la ciudad y la creación de un sistema de transporte masivo a través de un operador que en este caso es el SIBUS.

El SETP del municipio de Sincelejo funcionará a través de un sistema de recorridos predeterminados y planeados inicialmente dentro de los estudios que desarrollo en su momento el DNP y posteriormente la empresa Metrosabanas S.A.S., la cual ejercerá como ente rector de la transición a este nuevo sistema, lo que permitirá una mayor interacción con todo el entorno del municipio y los usuarios. En la

actualidad, el SETP que se encuentra en etapa de transición desde el TPCU, espera implementar nuevas estrategias que le permitan evitar la grave situación por la que atravesó su antecesor, las cuales estimularon su crisis financiera y operativa. Con la implementación del SETP en el municipio de Sincelejo se espera generar un impacto positivo en la movilidad y en la calidad del servicio para el municipio, además de otra serie de beneficios como lo es la seguridad, generación de empleo, entre otras.

Lo anterior se evidencia desde un oscuro panorama que muestra que en el municipio de Sincelejo un transporte público alimentado por problemáticas entre las que se pueden mencionar las rutas inadecuadas, controles de movilidad con respecto al mototaxismo ineficientes, malla vial deficiente y pedagogía ciudadana poco efectiva, aspectos que permitieron generalizar el problema.

En las proyecciones técnicas realizadas por el TPCU en su operador SIBUS, la nueva empresa que opere el SETP debe buscar la manera de promover una afluencia de usuarios de hasta 13.900 diariamente, de los cuales en la actualidad solamente se alcanzan 7.200 diarios, esto se debe a la presencia de competencia desleal por parte del trabajo de 40.000 motocicletas que circulan en la ciudad (Toscano, 2017).

Según los datos entregados por CCSincelejo (2018), el crecimiento económico deficiente por el que atraviesa el municipio se debe a la oferta laboral baja, el deficiente acceso a la educación por parte de la población más vulnerable, entre otros, son causales por los cuales la personas busca ingresos económicos en el desarrollo de actividades informales como el mototaxismo, además los pocos ingresos permiten que las personas busquen medios de transporte más económicos que alivianen su situación, lo que permite crear efectos negativos sobre el TPCU y que el SETP debe tener en cuenta cuando entre en operación para el año 2021.

Teniendo en cuenta la situación actual que debe afrontar el SETP, es necesario tener en cuenta problemáticas como el mototaxismo que existe en el municipio, para lo cual es necesario estructurar información con respecto a estos dos temas para lograr su sistematización en búsqueda de consecuencias, reestructuración del problema y exposición de soluciones adecuadas que permitan mejorar la situación actual.

Por este motivo, es necesario buscar información acerca de la temática planteada en fuentes concretas que permitan obtener información primaria que sirva de sustento a la investigación y que permita identificar por que se ha vuelto tan recurrente el mototaxismo mediante la identificación de su surgimiento, las causas y las consecuencias en el sistema.

A partir de lo expuesto con anterioridad, según un estudio realizado por el Observatorio del Mercado del Trabajo, el cual está conformado por la Cámara de Comercio de Sincelejo, la Corporación Universitaria del Caribe (CECAR), la Universidad de Sucre, el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) con apoyo del Programa REDES del PNUD, la Secretaría de Planeación de la Gobernación de Sucre y FENALCO, de lo cual Brieva (2016) señaló que:

Durante los últimos seis años el fenómeno del mototaxismo en el municipio de Sincelejo ha crecido a tasas significativas y con ello se han originado una serie de externalidades positivas y negativas alrededor de esta actividad. Según cifras oficiales de la Secretaría de Transporte y Tránsito Municipal, aproximadamente 20.000 personas prestan el servicio de mototaxi en Sincelejo (pág. 3).

El mototaxismo es una problemática que diariamente involucra a más personas de forma directa e indirecta, las cuales derivan su sustento de esta actividad generando una fuerte competencia desleal sobre el TPCU y posteriormente al momento de ingresar en operación sobre el SETP, por lo cual es necesario realizar un análisis

desde diferentes actores para lograr minimizar sus efectos sobre las empresas y su incidencia en la crisis financiera y el descalabro económico que se puede generar sobre el nuevo sistema.

5. Diseño Metodológico

Teniendo en cuenta lo expuesto por Tapella & Rodríguez (2014), para la realización de la presente sistematización de experiencia se tendrán en cuenta los siguientes momentos.

5.1. Enfoque de Investigación

Para efectos del presente trabajo de investigación, se utilizará como enfoque de investigación la sistematización de experiencia para abordar la temática propuesta, la cual según (Expósito & González, 2017), se trata de:

Una interpretación crítica de una o varias experiencias que, a partir de su ordenamiento y reconstrucción, descubre o explicita la lógica del proceso, los factores que han intervenido en él, cómo se han relacionado entre sí y por qué lo han hecho de ese modo (pág. 2).

El proceso de sistematización de la experiencia permitió definir los propósitos, los actores involucrados, los roles, las tareas y las responsabilidades de la presente investigación, lo que permite repensar y ordenar la experiencia para que pedirá ser tomada como una fuente de teorización y producción de conocimiento.

Por otro lado, la sistematización de experiencia permitió llevar a cabo un proceso sistémico con el cual se logró la reconstrucción de una trayectoria vivida, como lo fue la experiencia del funcionamiento del TPCU en su operador SIBUS, las estrategias planteadas por la secretaría de transito del municipio de Sincelejo y la

apropiación de un nuevo sistema denominado SETP en ayuda de su ente contractual la empresa Metrosabanas S.A.S.

5.2. Población

Para la sistematización de la presente experiencia se tuvo en cuenta tres organizaciones que se han encargado y se encargaran de tratar el tema de la movilidad y del transporte público del municipio de Sincelejo, además de tener el suficiente conocimiento acerca de las problemáticas y posibles soluciones que han ocasionado una prestación del servicio ineficiente y que no brinda las garantías para la población sincelejana.

Teniendo en cuenta lo anterior, se propusieron para lograr la sistematización de experiencia la realización de las entrevistas en entidades como la secretaría de tránsito (secretario de tránsito), el operador del TPCU – SIBUS (actual gerente de la empresa) y el ente contractual del SETP – Metrosabanas S.A.S. (ex gerente de la empresa).

5.3. Mediciones e Instrumento

Los instrumentos y fuentes que se emplearon para el desarrollo de la sistematización de experiencia utilizada para la presente investigación fueron la observación directa, la entrevista, y el diario de campo para el análisis de la experiencia.

5.4. Situación Inicial y Elementos del contexto

Teniendo en cuenta que el eje curricular se enmarca desde las políticas públicas de movilidad adoptadas en el municipio de Sincelejo, se propone una línea de investigación a través de una sistematización de experiencia, para la cual fue necesario tener en cuenta un proceso de desarrollo en el punto de inicio (situación

inicial), lo que permite determinar dos aspectos relevantes, el problema que se quiere resolver: los factores que provocaron las crisis del TPCU del municipio de Sincelejo y la oportunidad: mejoramiento de las condiciones actuales.

5.5. Situación Final o Actual

A través de la sistematización de experiencia se logró la descripción de los resultados obtenidos del dialogo mediante entrevistas a los principales actores involucrados en la problemática, es decir, la descripción de la situación actual, lo que permite tener en cuenta las condiciones generales del problema y la propuesta de opciones de mejora continua para lograr una correcta transición del TPCU al SETP para los próximos años.

5.6. Objeto de Conocimiento

Para lograr la sistematización de experiencia se delimitó analíticamente el problema o aspecto de la experiencia que se quiere considerar, teniendo en cuenta en primer lugar los actores involucrados (secretario de transito del Municipio, gerente de la empresa SIBUS y exgerente de la empresa Metrosabanas S.A.S.), posteriormente se explicaron las diferentes variables inmersas en el problema y se solucionaron las preguntas más significativas mediante las entrevistas para mostrar la experiencia en contexto. En esto consiste la identificación y delimitación del objeto de conocimiento.

5.7. Fases para el Desarrollo del Proyecto

Para el correcto desarrollo de la presente sistematización de experiencia se tuvo en cuenta las siguientes fases:

- Indagación bibliográfica: se desarrolló la búsqueda de toda la información teórica en las diferentes bases de datos de revistas indexadas, repositorios de

universidades acreditadas, entidades gubernamentales, periódicos reconocidos, teniendo en cuenta el tema de investigación.

- Análisis documental: se posibilitó la selección de los postulados teóricos relevantes para el proyecto de investigación.
- Estructuración conceptual: se elaboró una jerarquización de los conceptos teóricos seleccionados para la sistematización de la experiencia que fueran los más relevantes y permitieran clarificar el tema.
- Búsqueda de la experiencia: se realizó la indagación en el municipio de Sincelejo sobre las problemáticas más relevantes que requirieran un análisis para su tratamiento.
- Trabajo de campo: se desarrollaron tres (3) entrevistas a los actores fundamentales que están inmersos en el problema y en las posibles soluciones: el secretario de tránsito, el gerente de la empresa SIBUS operador del actual TPCU y al ex gerente de la empresa Metrosabanas S.A.S. que es el ente contractual del SETP, esta última entrevista se realizó al ex gerente que cumplió funciones hasta el 31 de diciembre de 2019, esto se debió a que él conoce todo el proceso que se ha llevado a cabo para lograr la implementación del SETP y las problemáticas que se han afrontado desde el ET y desde el TPCU.
- Análisis de las entrevistas desarrolladas: esta fase fue dedicada al análisis de los resultados y a su interpretación, para proceder a la elaboración de las conclusiones y recomendaciones del proyecto de investigación.

5.8. Lecciones Aprendidas

Este momento consistió en rescatar y generar nuevos conocimientos a partir de la experiencia, válidos tanto para el grupo de beneficiarios, la organización ejecutora y los organismos cooperantes o programas que financian la intervención. Dentro de las lecciones aprendidas acerca de la problemática, la información permitirá que los errores cometidos en el TPCU no se vuelvan a cometer en el SETP, logrando el mejoramiento del servicio para los usuarios.

6. Resultados de la Sistematización de Experiencia

Para el desarrollo de la sistematización de experiencia acerca de la problemática del TPCU y su operador SIBUS en el municipio de Sincelejo: los efectos del mototaxismo sobre la viabilidad del servicio, se tuvo en cuenta una serie de aspectos fundamentales desde el punto de vista teórico para lograr la contextualización de la problemática de una manera general, para lo cual se tuvieron en cuenta una serie de categorías de análisis, tales como el TPCU que posee la ciudad y que es operado por la empresa SIBUS, y la propuesta de mejora mediante la implementación del SETP en cabeza de la empresa Metrosabanas S.A.S. como su ente contractual.

Durante el año 2018 se realizó el abordaje bibliográfico acerca de las problemáticas que interfieren en el buen funcionamiento del transporte público colectivo tanto a nivel internacional como nacional, lo que permitió en su momento evidenciar que en muchas de las regiones del país (Colombia), el mototaxismo hace parte contundente de los problemas ya sea en el TPCU o en el SETP en la ciudades que ya lo han implementado.

Por este motivo se quiso resaltar esta experiencia sobre el TPCU del municipio de Sincelejo, radica en las diferentes problemáticas que posee y que no han sido efectivamente afrontadas, lo que ha permitido que la empresa SIBUS operadora del TPCU entregue un servicio ineficiente y este al borde del cierre definitivo por los problemas financieros y técnicos que no se han logrado superar en ningún momento.

Por este motivo se optó por sistematizar la experiencia del TPCU y los problemas que afronta, lo cual permitió desde los puntos de vista de los tres actores mencionados en la metodología, lograr la identificación de las principales características del tránsito del municipio de Sincelejo, la construcción de su matriz DOFA, y finalmente determinar las diferentes problemáticas que lo afectan.

6.1. Características del Tránsito del Municipio de Sincelejo

Dentro de la sistematización de la experiencia, fue necesario conocer las principales características del tránsito del municipio de Sincelejo, para lo cual se recurrió a la realización de una entrevista (anexo 1) al secretario de tránsito.

Principales medios de transporte: modalidades con competencias y jurisdicción del municipio de Sincelejo:

- Transporte público individual (vehículo taxis).
- Transporte público de pasajero mixto (opera en el área rural): Transvaticano que se encarga de transporte de pasajeros y carga, utilizando camperos, chivas y renoletas.
- Transporte Público Colectivo Urbano de pasajeros (TPCU): operado por la empresa SIBUS, y encargado del transporte de pasajeros utilizando buses y busetas, en tres tipos de vehículos (grupo A, B y C) estas subcategorías obedecen a la capacidad de cada vehículo.
 - ❖ Grupo A: de 4 a 9 pasajeros (automóvil, campero o camioneta).
 - ❖ Grupo B: de 10 a 19 (Microbús).
 - ❖ Grupo C: más de 19 pasajeros (Bus o Busetas).

Principales usuarios del transporte público colectivo: los principales usuarios de este tipo de transporte en el municipio de Sincelejo es toda la comunidad en general (urbana y rural), especialmente aquellas personas que no cuentan con un medio de transporte propio.

Principal medio de transporte colectivo de la ciudad: para el municipio de Sincelejo, el principal medio de transporte público es el TPCU operado hasta la fecha por la empresa SIBUS, la cual utiliza para la prestación del servicio una flota de buses, entre los que se tienen microbuses de 7 pasajeros y busetas de 19

pasajeros. Para la prestación de este servicio, la empresa dentro de la licitación debió iniciar con 85 vehículos completamente nuevos que según los estudios realizados eran las suficientes para cubrir la demanda del municipio.

Condiciones de las vías del municipio: a nivel general, el TPCU requiere una serie de componentes infraestructurales mínimos para la prestación de un buen servicio, los cuales forman parte del que hacer del ET, entre los que se encuentra la malla vial del municipio. De lo anterior, se pudo indagar mediante la entrevista propuesta que en la actualidad el estado de la malla vial es de un 60% en su condición de transitabilidad, teniendo en cuenta las nuevas obras del componente de infraestructura del SETP que se viene implementando en la actualidad.

Sistema articulado de recorridos: otro de los problemas más visible que posee el TPCU del municipio es la falta de un sistema articulado de recorridos, pero que dentro de la solución del problema que se enmarca en la puesta en marcha del SETP, el cual ya tienen dentro de sus planes la estructuración de este nuevo sistema.

Articulación de las necesidades de los usuarios con el TPCU: parte del tránsito del municipio de Sincelejo está a cargo de la articulación del medio de transporte colectivo con las necesidades de transporte de sus habitantes en los diferentes barrios que lo componen, lo cual hasta el momento no se ha logrado, esto se debe a que cuando se hizo el estudio deficiente de la demanda en la comunidad, lo cual permitió que la estimación de viajes necesarios no fueran suficientes para cubrir la demanda, por lo tanto el número de vehículos establecidos dentro de la licitación que fue de 85 es insuficiente por completo, presentándose una frecuencia deficiente en los recorridos y falta de rutas, lo que permite que el servicio sea percibido por los usuarios como deficientes y estos busquen suplir esas necesidades con la utilización de otros medios de transporte informales.

Problemáticas del tránsito que afectan el TPCU (mototaxismo): dentro de los principales problemas que afecta el tránsito y la operación del SIBUS en palabras del secretario de tránsito es el mototaxismo, dificultad que ha venido creciendo exponencialmente en la ciudad como una alternativa de transporte que le resta importancia al transporte público colectivo legalmente establecido, siendo esta la mayor amenaza del tránsito y transporte en la ciudad. El mototaxismo es en sí una problemática de tipo social, que en la actualidad ha permitido un gran desbalance dentro del cumplimiento de los objetivos del TPCU.

El mototaxismo como problemática del TPCU (acciones implementadas por el ET): en la actualidad, el mototaxismo es la problemática más evidente que posee el TPCU del municipio de Sincelejo, por lo cual el ET ha propuesto una serie de estrategias que permiten contrarrestar este problema, dentro de las que se encuentran la realización de diferentes controles al transporte ilegal, adelantando operativos de control de documentación a motocicletas, lo que ha permitido durante estos procesos la inmovilización de alrededor de 400 motocicletas mensuales, se delimitó un área de movilidad segura en el centro de la ciudad y sus alrededores, se ha establecido el día sin parrillero y el día sin moto, y finalmente se está estableciendo el pico y placa por temporadas.

Minimización de las problemáticas del TPCU: cada una de las propuestas establecidas en el municipio y descritas con anterioridad buscan minimizar la problemática, de lo cual se ha logrado evidenciar que sus efectos han sido en un bajo porcentaje, teniendo en cuenta que hoy en el municipio de Sincelejo según un censo de caracterización que se adelantó para mitigar este flagelo, arrojó como resultado que hay un promedio de 42 mil motos rodando en el municipio, y que más del 50% se dedican al transporte ilegal (mototaxismo).

Eficiencia del TPCU del municipio: en palabras del secretario de tránsito del municipio de Sincelejo, expone que el TPCU y su operador SIBUS presta un servicio deficiente, toda vez que el operador que fue habilitado para prestar este servicio

esencial del Estado, inicio operación en el año 2015 incumpliendo lo estipulado en la licitación, la cual exigía un total de 85 busetas nuevas y solamente coloco en marcha 50 vehículos nuevos y 35 segunda mano, encontrándose en la actualidad el siguiente panorama:

- 26 buses nuevos en servicio.
- 24 fuera de servicio, de los cuales 17 están embargados y 7 fuera de servicio.
- 35 vehículos de segunda mano, de los cuales 17 están en servicio y los 18 restantes no tienen documentación al día y otros cumplieron su vida útil.
- En la actualidad solamente se encuentran en operación 43 vehículos.

Como considera la operación del TPCU y su operador: en palabras del secretario de tránsito del municipio, el servicio se inició incumpliendo los pliegos de condiciones y los requerimientos técnico que resultaron del estudio técnico que se realizó en la ciudad, si el SIBUS hubiera dado inicio a sus actividades con la capacidad transportadora establecida se habrían logrado los objetivos que apuntaban a un impacto positivo en la movilidad, pero como no se cumplió, desde sus inicios empezó a tener falencias que impidieron el impacto social y la generación de confianza en los usuarios, sumado a esto, el SIBUS incumplió el plan de mejoramiento que le fue otorgado en el año 2016.

Acciones de la secretaria de tránsito y el ET: finalmente, en cuanto a si se han tomado acciones conjuntas entre la Secretaría de Transito y el SIBUS para solucionar las problemáticas, el secretario de tránsito expuso que en el año 2016 se sanciono mediante la Resolución 2632 un plan de mejora para cumplir por SIBUS y ser coordinado por el municipio, pero que al final de la vigencia la empresa operadora del TPCU la incumplió por completo. Según lo expuesto por el secretario de tránsito del municipio de Sincelejo, las características del tránsito son:

- Se poseen un medio de Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) operado por la empresa SIBUS, la cual hasta el momento no ha cumplido con ninguna de

las condiciones pactadas en la licitación inicial, en la cual se exigía la operación con 85 vehículos completamente nuevos, de los cuales solamente se colocaron en marcha 50 nuevos y 35 usados.

- Por parte del municipio, también se nota que hay un incumplimiento por parte de la adecuación de la malla vial, la cual se encuentra en un 60% en la actualidad y eso sumando las adecuaciones propuestas para el funcionamiento del SETP. Por otro lado, las estrategias propuestas por el ET en contra del transporte ilegal (mototaxismo) no fueron las suficientes.
- Por parte de los peatones del municipio, estos han optado por buscar medios de transporte ilegal (mototaxismo), el cual les preste un servicio que cumpla sus necesidades y expectativas, esto se debe a que en la actualidad el SIBUS no cuenta con un sistema articulado de recorridos que cubra todo el perímetro urbano y la frecuencia de buses es muy baja.

6.2. Matriz DOFA del TPCU

En la presente sistematización de experiencia se planteó, además del reconocimiento del tránsito del municipio, la construcción de la matriz DOFA del TPCU, para lo cual se recurrió a realizar una entrevista en la empresa SIBUS operador del TPCU (anexo 2), la cual fue resuelta por el actual gerente.

Características del operador SIBUS: en palabras del gerente de la empresa SIBUS, dentro de sus principales características esta la amplia experiencia en transporte público, la idoneidad de la empresa, la implementación de elementos (buses) que cumplen la Ley y la prestación de un servicio en óptimas condiciones.

Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas del TPCU del municipio: teniendo en cuenta las respuestas del gerente de la empresa SIBUS se logró construir la siguiente matriz DOFA del TPCU.

Tabla 2. Matriz DOFA del TPCU del Municipio de Sincelejo

Análisis Interno	
Debilidades	Fortalezas
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de apoyo por la banca mundial para otorgar un préstamo. • Incapacidad de cumplir con las condiciones de la licitación y del plan de mejora propuesta por el ET. • Incumplimiento con la flota de buses necesaria para cumplir con los objetivos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fuerte estructura administrativa. • Software para el monitoreo de la operación. • Sistema de parqueadero bien implementado. • Estructura de oficinas y talleres bien implementados. • Parque automotriz (50 busetas con todos lo reglamentario por la Ley). • Alta experiencia en el transporte urbano y el transporte en general.
Análisis Externo	
Oportunidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> • Cultura ciudadana. • Apoyo por parte del ET. • Suficiencia de usuarios. • Inversión en vías. 	<ul style="list-style-type: none"> • Malla vial insuficiente 60%. • Falta de inversión en la semaforización y señalización. • Inicio de obras viales a la hora de entrar en operación el TPCU. • Falta de planeación por parte del ET. • Deficientes estrategias en contra del mototaxismo.

Fuente. Elaboración propia con información sustraída de las entrevistas realizadas al secretario de tránsito del municipio de Sincelejo y el gerente de la empresa SIBUS operadora del TPCU.

Relación de la empresa SIBUS con la secretaria de tránsito del municipio: el operador del TPCU, en la actualidad ha establecido una relación con la secretaria de tránsito del municipio de Sincelejo, en la que se evidencia la regulación y el cumplimiento de las leyes que regulan el TPCU permitiendo la operación del TPCU dependiendo los lineamientos de la licitación establecida entre el operador y el ET. De lo cual, se puede decir que la empresa SIBUS es vigilada por parte de la secretaria de tránsito para el correcto funcionamiento del servicio de transporte público y así entregar los correspondientes informes de la operación a la superintendencia de puertos y transportes. En este orden de ideas, entre la empresa SIBUS y la secretaria de tránsito existe una relación netamente contractual en la cual se vela por el cumplimiento de la Ley y el correcto funcionamiento del TPCU del municipio de Sincelejo.

Soluciones conjuntas para las problemáticas del TPCU del municipio: por parte de la alcaldía del municipio de Sincelejo y la secretaria de tránsito se han ofrecido soluciones a las problemáticas por las cuales atraviesa la empresa SIBUS como operadora del TPCU, a lo que el gerente de la empresa respondió que en los inicios de la operación sí, pero después hizo caso omiso a la responsabilidad que tenía del sostenimiento del servicio, también se encargó de la implementación de los procesos de vigilancia y control por parte de la fuerza pública y la secretaria para que el servicio fuera operado de una forma adecuada, por otro lado, el ET no ha tenido el interés general o no se preocupó por el transporte público del municipio, en situaciones como las siguientes:

- Mejoramiento de la malla vial.
- Mejoramiento de la señalización.
- Ampliación del anillo de seguridad para el TPCU con respecto a los mototaxistas.
- Diseño de días sin moto.
- Diseño de días sin parrillero.

Efectividad de las estrategias para mejorar las problemáticas: lo anterior permitió al inicio proponer unas estrategias efectivas que posteriormente (3 meses después), dejaron de ser colocadas en práctica, lo que afectó la operatividad del TPCU y permitió que la relación que se había construido entre la empresa SIBUS y el ET se fragmentara, dejando la responsabilidad del sostenimiento que pertenece al ET a la empresa SIBUS.

Propuestas por parte de la empresa SIBUS: teniendo en cuenta la fragmentación de las relaciones con el ET, la empresa SIBUS generó una serie de propuestas en las cuales se manifestó la necesidad de reestructurar las rutas que para su operación y experiencia se encontraban mal diseñadas, las cuales no beneficiaban ni al operador ni a los usuarios. Lo que más adelante se evidencia en la sostenibilidad del servicio. Las cuales quedaron en los oficios presentados pero el ET no los implementó.

Finalmente, teniendo en cuenta la entrevista desarrollada en conjunto con el gerente de la empresa SIBUS operadora del TPCU del municipio de Sincelejo se puede decir lo siguiente:

- Se desarrolló la licitación correspondiente para adjudicar la operación del TPCU, la cual fue ganada por la empresa SIBUS, encargándose de operar el sistema pero dejando la responsabilidad del sostenimiento a cargo del ET.
- El ET durante el funcionamiento del TPCU operado por la empresa SIBUS no recibió el apoyo necesario en cuanto a la infraestructura necesaria para mejorar el tránsito del municipio (malla vial, señalización, apoyo policial, semaforización, entre otras).
- Por otro lado, la empresa SIBUS presentó la propuesta de reestructuración de las rutas para el mejoramiento de la movilidad y el servicio, propuesta que no tuvo en cuenta el ET y nunca se llevó a cabo, lo que agravó la situación de la empresa.

6.3. Problemáticas que afectan el TPCU

Teniendo en cuenta que dentro de los actores predominantes que se pueden evidenciar en las problemáticas y posibles soluciones para el TPCU y su operados SIBUS se encuentran el ET en cabeza de la secretaria de tránsito y el operador fue indispensable desarrollar una entrevista a un actor participe de todo el proceso que con una opinión más equilibrada, para lo cual se entrevistó al exgerente de la empresa Metrosabanas S.A.S (anexo 3).

En la actualidad, parte de la solución que se le está dando a la problemática del TPCU operado por la empresa SIBUS en el municipio de Sincelejo parte de la puesta en marcha del SETP operado por la empresa Metrosabanas S.A.S., la cual es el puente entre las problemáticas y las nuevas soluciones que se proponen en el CONPES 3260 del 2003 que expone la política nacional de transporte público urbano y masivo y el CONPES 3637 de 2010 que le da vida al SETP de pasajeros para el municipio de Sincelejo.

Principales características de la empresa Metrosabanas S.A.S.: la empresa desde sus inicios propuso una serie de investigaciones particulares para determinar las problemáticas que han afectado al TPCU, de las cuales se logró determinar los siguientes aspectos:

- Los estudios desarrollados entre el 2008 y 2009 permitieron entregar una estructura conceptual del SETP con rutas radiales, que finalmente fueron el sustento para el CONPES 3637 de 2010 el cual le da vida al SETP del municipio de Sincelejo.
- Posteriormente se crea la empresa Metrosabanas S.A.S. como el ente contractual del SETP y quien ejecutaría los recursos para la función del sistema (140 mil millones de pesos, 100 mil millones de pesos de recursos públicos y 40 mil millones entregados por el operador del sistema), y se define en el CONPES

3637 de 2010 cuales son las adquisiciones necesarias para el funcionamiento del sistema.

- La empresa Metrosabanas S.A.S. promueve una transición de TPCU a SETP como un ejercicio que se ejecuta con el apoyo de dos brazos de acción, la infraestructura y la operación. De lo cual se puede decir que el brazo de la infraestructura es el que ejecuta la mayor parte de los recursos (construcción de la estación de transferencia, mejoramiento de la malla vial, colocar los paraderos, señalización, contratar estudios, entre otras), y el brazo de la operación es el pilar fundamental del SETP pues integra el servicio a los usuarios y coloca a rodar los buses.
- Luego de 4 años de la realización de los estudios desarrollados por el DNP, la Metrosabanas S.A.S. realizo una actualización de los mismos con el objetivo de revisar cómo está la realidad del servicio en el municipio de Sincelejo.

Problemáticas que afectaron al TPCU: con el desarrollo de los nuevos estudios en el municipio de Sincelejo se lograron evidenciar una serie de problemáticas que afectaron el TPCU y que afectarían en su momento al SETP y que hasta el momento ni el secretario de tránsito ni el gerente de la empresa SIBUS lograron evidenciar, entre los que se pueden mencionar los siguientes:

- Existía una inminente obsolescencia de los vehículos que prestaban el servicio en el TPCU operado por el SIBUS. Los cuales ya estaban cumpliendo los 20 años de vida útil que exigía la norma y que para el 2015 el municipio no tendría busetas.
- Por otro lado, otro problema gigantesco que se evidencia es que el municipio de Sincelejo no tenía fondo de reposición que permitiera el cambio de la flota de buses que se requerían para el correcto funcionamiento del TPCU, un problema de Ley en el que participaron tanto el ET como el operador, ya que este fondo debe ser alimentado por ambos.
- También se logró evidenciar que el mototaxismo seguía siendo uno de los actores del problema, el cual había disminuido proporcionalmente pero en igual

proporción había incrementado el transporte público en moto particular, lo que afecta tanto al sistema en funcionamiento como la movilidad del municipio.

- Un problema muy importante fue la falta de cumplimiento por parte de la empresa SIBUS operadora del TPCU, que le impidió acceder al fondo de estabilización tarifaria que se colocó en marcha durante la licitación del SETP en la cual participo el SIBUS como la empresa que permitiría la transición del TPCU que operaba al nuevo sistema. Esto profundizo los problemas de liquides de la empresa. Todo partió del incumplimiento de la frecuencia, horarios, y la falta de colocar en marcha los 85 buses nuevos completos, ya que solamente arrancaron con 50 nuevos y posteriormente ingresaron 35 de segunda.
- Los temas de orden políticos fueron otros problemas que agravaron la situación del TPCU en su momento, ya que debido a ellos fue eliminado el día sin moto y sin parrillero que en su momento incrementaban la demanda del servicio de 13.400 pasajes diarios necesarios para lograr el punto de equilibrio a más de 25.000 en estos días.
- Otra problemática por parte de SIBUS fue la incapacidad de la empresa por realizar arreglos con las 35 busetas de segunda que integraron al TPCU, las cuales eran propiedad de particulares y que finalmente no cumplían con requerimientos de la empresa y literalmente hacían lo que ellos querían, dejando de lado las obligaciones con el TPCU y los usuarios.

Las problemáticas con más impacto en el TPCU: con la entrevista realizada al ex gerente de la empresa Metrosabanas S.A.S. se lograron evidenciar que las dos problemáticas más impactantes que afectaron a la empresa SIBUS, y que deben ser tenidas en cuenta por el nuevo sistema de transporte propuesto para el municipio, presentando efectos tanto en aspectos financieros como operativos fueron las siguientes:

- En primer lugar, el incumplimiento de la empresa SIBUS que impidió la transición en el año 2017 de TPCU a SETP, en la cual la labor a desarrollar debía ser ejecutada entre la empresa en mención y el ET (alcaldía de Sincelejo). En lo cual

procedió incumplimiento de las frecuencias, horarios, y la imposibilidad total de operatividad al no contar con la flota completa de buses que requería el sistema y que se habían expuesto inicialmente en el pliego de condiciones de la licitación.

- En segundo lugar, la problemática del mototaxismo que es una temática arraigada en la ciudad con tintes socioeconómicos que afectan la movilidad, la seguridad y la operatividad del TPCU operado por la empresa SIBUS. Problemática que en su momento fue tratada con estrategias como el día sin parrillero y el día sin moto, que a la luz de la información recolectada del día al día del funcionamiento del TPCU arrojaba un incremento sustancial de los desplazamientos, pasando de menos de 13.400 a más de 25.000. De lo cual el municipio actualmente ofrece según los estudios desarrollados por Metrosabanas S.A.S. en 2014 más de 300.000 desplazamientos diarios.

Luego de mostrar todo el panorama de su experiencia durante la gerencia de la empresa Metrosabanas S.A.S. y de exponer su punto de vista en cuanto a todo el antecedente que se conoce hasta el momento en el cual se buscó el mejoramiento del TPCU al proponer un transición a futuro hacia el SETP, el exgerente de la empresa Metrosabanas S.A.S. propuso una serie de recomendaciones importantes para el proceso que continua y que deben ser tenidas en cuenta por parte del ET y del nuevo gerente de la empresa en mención.

Estrategias publico/privadas: evidenciando que los problemas hacen parte de un desentendimiento conjunto en el que la empresa SIBUS operadora del TPCU no cumplió con las condiciones iniciales ni con el plan de mejoramiento propuesto para el año 2016 y que el ET en su momento dejó de lado las estrategias propuestas del día sin parrillero y el día sin moto que beneficia totalmente la operación del TPCU, es indispensable que se piense en una figura jurídica en la cual el ET haga parte del proceso, ya sea una Sociedad de Economía Mixta (SEM), una alianza publico/privada, una asociación, entre otras que promueva responsabilidades y obligaciones conjuntas en la operación del nuevo SETP, ya que a nivel mundial en

palabras del ex gerente de Metrosabanas S.A.S. ningún sistema de transporte público masivo es totalmente autosostenible y requiere el apoyo total del ET.

Estrategias por parte del ET: se deben maximizar la participación por parte de la ET incrementando el nivel de compromiso en la operación del TPCU y apoyar al nuevo SETP con el mantenimiento de las medias propuestas que anteriormente se dejaron de lado y que se evidencia que fueron muy importantes dentro de la operación del TPCU (día sin moto, día sin parrillero, apoyo de la fuerza pública en el centro de la ciudad), se debe hacer un análisis que permita el reconocimiento de los nuevos mototaxistas que son agentes receptivos ante las medidas que se proponen por parte del operados y del ET, además, se debe reconocer al mototaxismo como un problema social que incide en la movilidad y en la seguridad, además que se está convirtiendo en un problema de salud pública para el ET por su exposición a diferentes factores como el calor del motor, los rayos del sol, el excesivo ruido, entre otros. Los cuales se pueden tratar desde la reactivación del campo y la empleabilidad de las personas que viven en el municipio.

6. Conclusiones

La presente sistematización de experiencia se desarrolló con el objetivo de identificar cuáles son los factores actuales que han permitido que el Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU) en su operador SIBUS en el municipio de Sincelejo este presentando una crisis financiera y un funcionamiento deficiente. De lo cual se llegó a las siguientes conclusiones:

- **Negativa del crédito:** la empresa SIBUS luego de ganar la licitación estaba confiada del apalancamiento financiero en un crédito con una entidad bancaria, que fue negado, lo que promovió la necesidad de otro sistema de apalancamiento mediante sus accionistas, el cual no fue suficiente para cumplir los pliegos de condiciones exigidos en la licitación, generando un desbalance en

la operación de la empresa y un desarraigo, desapego y desconfianza en los usuarios al recibir un mal servicio.

- **Falta de vigilancia de la ET:** otro problema que se presentó y que genero el funcionamiento ineficiente fue la vigilancia y las exigencias de cumplimiento que tenía que realizar el ET en cabeza de la secretaría de tránsito como agente fiscalizador de la operación de la empresa SIBUS. Lo que permitió que la empresa tomara decisiones equivocadas que nunca lograron efectos positivos en el mejoramiento del servicio.
- **Plan de mejoramiento:** por su parte, la ET propuso un plan de mejoramiento para la empresa SIBUS, que nunca fue realizado por ella, generando el arraigo de las problemáticas y agravando la situación de la entidad.
- **Falta de compromiso de la ET:** esto se debe a que en su momento la ET propuso una serie de estrategias en conjunto con la empresa SIBUS (día sin parrillero, día sin moto, delimitación del centro de la ciudad), las cuales no lograron ser sostenidas en el tiempo por presiones políticas dejándolas de lado y agravando el problema y la crisis de la empresa.
- **Mototaxismo:** la falta de compromiso del ET mencionado anteriormente, le dio vía libre nuevamente al mototaxismo en la ciudad, lo que potencializo las problemáticas del TPCU y considerándose en la actualidad un riesgo inminente para la entrada en funcionamiento del SETP.

Todo lo expuesto con anterioridad impidió que la empresa contara con la eficiencia interna (financiera y operativa) y el apoyo externo (ET y la secretaria de tránsito), lo que impidió el cumplimiento de las condiciones que permitieran que los usuarios confiaran en el TPCU del municipio.

Fueron muchas las falencias que promovieron el problema, tales como las frecuencias insuficientes, los horarios inadecuados, la falta de buses, entre otras, las que promovieron que los usuarios buscaran otras fuentes de transporte como el mototaxismo.

7. Recomendaciones

Teniendo en cuenta las oportunidades que se evidencian en favor del nuevo sistema de movilidad denominado SETP del municipio de Sincelejo se proponen las siguientes recomendaciones:

- **Alianzas público/privadas:** es necesario proponer este tipo de alianzas entre el ET y la empresa Metrosabanas S.A.S. en la cual la alcaldía de Sincelejo invierta en el sistema, generando más responsabilidades y obligaciones en su operación, además de tener en cuenta que debe generar las condiciones suficientes para lograr proteger su inversión y que esta genere utilidades que más adelante pueden ser invertidas en el mismo sistema o en otros aspectos del municipio.
- **Estrategias para minimizar el mototaxismo:** es necesario que el ET sostenga las estrategias que permitan minimizar el accionar de los mototaxistas en contra del sistema, como mantener el día sin moto y el día sin parrillero y la delimitación del centro de la ciudad y sus alrededores. Además de proponer una consultoría en la cual se proponga la identificación de la población de mototaxistas para evidenciar las problemáticas que los llevo a tomar las decisiones de trabajar en este oficio dejando de lado sus anteriores labores (propuesta del exgerente de Metrosabanas S.A.S.
- **Reactivación económica:** partiendo de esa identificación propuesta anteriormente, se debe proponer la reactivación de diferentes sectores económicos, para la región y el municipio principalmente el campo para lograr motivar la retoma del trabajo agrario.
- **Nuevas investigaciones:** es indispensable continuar con más investigaciones sobre el SETP, en la cual se tengan en cuenta a los mototaxistas como actores fundamentales de las problemáticas y de las soluciones evidenciadas en la receptividad que tienen para su búsqueda, actores que fueron dejados de lado momentáneamente por la pandemia de COVID 19 actual.

Bibliografía

- Alcaldía de Sincelejo. (2015). *Formulación del Plan de Movilidad de la Ciudad de Sincelejo y la Línea Base de Transporte Público*. Sincelejo - Sucre: Movilidad Sincelejo.
- Alfageme, A. A. (2016). Marcos de análisis de los problemas sociales. Una mirada desde la sociología. Antonio Trinidad Requena y Mariano Sánchez Martínez (eds.) (Madrid, Los Libros de la Catarata, 2016). *Reis. Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, núm. 156, 159-162.
- Ardila, A. (25 de Septiembre de 2006). *El mototaxismo: causas y posibles soluciones*. Obtenido de Economía: <http://www.voltairenet.org/article143679.html>
- Asamblea Nacional Constituyente. (04 de 07 de 1991). *Constitución Política de Colombia*. Obtenido de Art. 1: <https://www.constitucioncolombia.com/titulo-1/capitulo-1/articulo-1>
- Banco de la República. (30 de Marzo de 2011). *La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo*. Obtenido de <http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/publicacion/econom-del-mototaxismo-caso-sincelejo>
- Brieva, P. J. (12 de Noviembre de 2016). *El mototaxismo en Sincelejo, un análisis socioeconómico*. Obtenido de Boletín del Mercado de Trabajo en Sucre - CECAR : <https://www.elpais.com.co/elpais/archivos/estudio-mototaxismo.pdf>
- Carranca, P. H. (16 de Octubre de 2017). *Diagnóstico, Análisis y Propuesta sobre el Transporte Público del Área Metropolitana de Monterrey*. Obtenido de Repositorio Iniversidad Politécnica de Cataluña: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/111731/CARRANCA_TESIS_MASTER.pdf
- CCSincelejo. (30 de Enero de 2018). *Informe Económico 2017*. Obtenido de Superintendencia de Industria y Comercio - SIC: <http://ccsincelejo.org/wp-content/uploads/2018/02/Informe-Econ%C3%B3mico-Sucre-2017.pdf>

- CEPAL. (2013). Políticas Integradas y Sostenibles de Movilidad: Revisión y Propuesta de un Marco Conceptual. *División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL. Edición N° 323, número 7, 1-9.*
- DNP. (23 de Mayo de 2002). *Conpes 3167 de 2002*. Obtenido de Política para Mejorar el Servicio de Transporte Público Urbano de Pasajeros: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3167.pdf>
- DNP. (15 de Diciembre de 2003). *Conpes 3260 de 2003*. Obtenido de Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/3260.pdf>
- DNP. (01 de Agosto de 2005). *Conpes 3368 de 2005*. Obtenido de Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo - Seguimiento: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/3368.pdf>
- El Congreso de Colombia. (30 de Diciembre de 1993). *Ley 105 de 1993*. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=296>
- El Congreso de Colombia. (06 de Agosto de 1996). *Ley 310 de 1996*. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0310_1996.html
- El Congreso de Colombia. (20 de Diciembre de 1996). *Ley 336 de 1996*. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=346>
- El Congreso de Colombia. (24 de Julio de 2007). *Ley 1151 de 2007*. Obtenido de Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1151_2007.html
- El Congreso de Colombia. (16 de Junio de 2011). *Ley 1450 del 2011*. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=43101#43>
- El Congreso de Colombia. (09 de Junio de 2017). *Ley 1753 de 2017*. Obtenido de Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país": http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1753_2015.html
- Expósito, U. D., & González, V. J. (2017). Sistematización de experiencias como método de investigación. *Gaceta Médica Espirituana Vol.19, No. 2, 1-6.*

- García, S. M. (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 24, núm. 1, 1-20.
- Guataquí, R. J., García, S. A., & Rodríguez, A. M. (2010). El perfil de la informalidad laboral en Colombia. *Perfil de Coyuntura Económica No. 16*, 91-115.
- Mendoza, O. X. (10 de Septiembre de 2013). *Mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano Colectivo en la Pista Juan Pablo II, Managua-Nicaragua*. Obtenido de Repositorio Universidad Carlos III de Madrid: https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/18142/xilmaya_mendoza_tesina.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- More, O. E. (2014). Sistemas Económicos y Modelos de Economía Moderna. *Repositorio Universidad Autónoma de Colombia*, 1-44.
- Pardo, C. F. (28 de Febrero de 2009). *Los Cambios en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en las Principales Ciudades de Latino América*. Obtenido de CEPAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3641/S2009308_es.pdf
- Pastrana, A. Á. (05 de Febrero de 2001). *Decreto 170 de 2001*. Obtenido de Presidencia de la República: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php%3FidFile%3D128+%&cd=17&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>
- Pico, M. M., González, P. R., & Noreña, A. O. (2011). Seguridad Vial y Peatonal: Una Aproximación Teórica desde la Política Pública. *Hacia la Promoción de la Salud, Volumen 16, No.2*, 190-204.
- Poder Público - Rama Legislativa. (06 de Agosto de 2002). *Ley 769 de 2002*. Obtenido de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>
- Rodríguez, P. M., Bernal, G. J., & Beltrán, R. O. (2018). Programa de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Caso de Estudio (Colombia). *Banco Interamericano de Desarrollo*, 1-40.
- Romero, B. E., & Díaz, C. J. (2010). El uso del diagrama causa-efecto en el análisis de casos. *Revista Latinoamericana de Estudios Educativos (México)*, vol. XL, núm. 3-4, 127-142.

- Sáenz, S. N. (30 de Enero de 2014). *El Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018 Estrategias - Perspectivas y Retos para el Sector de Transporte*. Obtenido de Repositorio Universidad Nacional de Colombia: https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/14352/Nestor_Saenz.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sánchez, A. H. (2012). Las empresas de transporte público colectivo urbano en Colombia y la calidad de su servicio. *Estrategía Organizacional*, 47-54.
- Sánchez, J. A. (2011). La economía del mototaxismo: El caso de Sincelejo. *researchgate*, 1-22.
- Tapella, E., & Rodriguez, B. P. (2014). Sistematización de Experiencias: Una Metodología para Evaluar Intervenciones de desarrollo. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas*, 1-37.
- Tejedor, E. J. (2012). El modelo económico y su relación con los derechos humanos en Colombia. Una aproximación. *Revista Finanzas y Política Económica*, vol. 4, núm. 1, 55-81.
- Torres, C. M. (30 de Noviembre de 2017). *El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública*. Obtenido de Repositorio Universidad de Lleida: <https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/403757/Tmetc1de1.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Toscano, M. L. (29 de Noviembre de 2017). *El oscuro panorama del transporte público de Sincelejo*. Obtenido de Periódico El Heraldo: <https://www.elheraldo.co/sucre/el-oscuro-panorama-del-transporte-publico-de-sincelejo-429610>
- Uribe, V. Á. (09 de Septiembre de 2009). *Decreto 3422 de 2009*. Obtenido de Reglamentación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos(SETP): <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php%3FidFile%3D13039+%&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=co>
- Vargas, B. D. (27 de Noviembre de 2018). *Identificación de Problemas de Movilidad en la Ciudad de Bogotá*. Obtenido de Repositorio Universidad Católica de

Colombia:

<https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/22449/1/IDENTIFICACION%20DE%20PROBLEMAS%20DE%20MOVILIDAD%20EN%20LA%20CIUDAD%20DE%20BOGOT%C3%81.pdf>

Vides, F. j. (12 de Junio de 2011). *71% de la movilidad en Sincelejo depende del mototaxismo*. Obtenido de Transporte Público en Sincelejo: <https://www.elheraldo.co/region/71-de-la-movilidad-en-sincelejo-depende-del-mototaxismo-25186>

Villegas, M. J. (2015). Movilidad en bus como sistema de transporte urbano. *AGLALA*, 6 (1), 102-120.

Anexos

Anexo 1. Entrevista Secretario de Tránsito de la Ciudad de Sincelejo

Características del Tránsito de la Ciudad de Sincelejo								
Cargo: Secretario de Transito								
Fecha:		D		M		A		Ciudad: Sincelejo
1	¿Cuáles son los principales medios de transporte que se utilizan en el municipio de Sincelejo como medios de transporte público o colectivo?							
2	¿Cuáles son los principales usuarios que utilizan los diversos medios de transporte expuesto anteriormente?							
3	¿Cuál es el principal medio de transporte colectivo que posee la ciudad de Sincelejo?							
4	Teniendo en cuenta el medio de transporte colectivo expuesto con anterioridad, ¿la ciudad posee vías en buenas condiciones para la prestación del servicio adecuado?							
5	¿Se posee en la actualidad un sistema articulado de recorridos que beneficie a los habitantes de la ciudad?							
6	¿Se ha logrado articular el medio de transporte colectivo con las necesidades de transporte de los habitantes de los diferentes barrios de la ciudad?							
7	¿En la actualidad se poseen problemáticas en el tránsito que afectan la operación del transporte colectivo que se prestan en la ciudad?							
8	¿Qué acciones ha propuesto la secretaria de tránsito para minimizar las problemáticas que afectan el transporte colectivo de la ciudad?							
9	¿Se han logrado minimizar las problemáticas con las acciones propuestas?							
10	¿Cómo considera usted que es el servicio de transporte público que se presta en la ciudad?							
11	¿Qué piensa usted del TPCU y su operados SIBUS que opera en la ciudad?							
12	¿Presta un servicio eficiente?							
13	¿Se han tomado acciones conjuntas entre la Secretaría de Transito y el SIBUS para solucionar las problemáticas detectadas que afectan su							

funcionamiento y por ende la prestación de un servicio eficiente para los habitantes del municipio de Sincelejo?
--

Anexo 2. Entrevista Gerente del Operador del TPCU - SIBUS del municipio de Sincelejo

Características Operador SIBUS del municipio de Sincelejo						
Cargo: Gerente del SIBUS						
Fecha:	D		M		A	Ciudad: Sincelejo
1	¿Cuáles son las principales características del Operador SIBUS?					
2	Teniendo en cuenta que el Operador SIBUS ofrece los medios de transporte colectivo del municipio de Sincelejo, ¿Cuáles son las principales oportunidades que brindan tanto la población como el ente territorial para el correcto funcionamiento del sistema?					
3	Teniendo en cuenta las características del tránsito de la ciudad de Sincelejo, ¿Cuáles son las principales problemáticas que afectan el correcto funcionamiento del SIBUS?					
4	Por otro lado, ¿Cuáles considera usted como gerente del SIBUS que son las principales fortalezas de la empresa?					
5	Ahora, ¿Cuáles considera usted que son las principales debilidades del SIBUS y que las ocasiona?					
6	¿Qué relación ha establecido el SIBUS con la Secretaría de Transito del municipio de Sincelejo?					
7	¿La Secretaría de Sincelejo en conjunto con la Alcaldía ha ofrecido algún tipo de solución a las problemáticas que afectan al SIBUS?					
8	¿Han sido efectivas estas propuestas planteadas o no han generado el mejoramiento de las problemáticas?					
9	¿Ha realizado el SIBUS algún tipo de propuesta para mejorar las condiciones actuales del tránsito y de la prestación del servicio?					
10	Han sido tenidas en cuenta estas propuestas, ¿Cuál ha sido la respuesta de la Secretaria de Tránsito y de la Alcaldía del municipio de Sincelejo?					

Anexo 3. Entrevista Ex Gerente del SETP - Metrosabanas S.A.S.

Características de la Empresa Metrosabanas S.A.S.					
Cargo: Gerente de Metrosabanas S.A.S.					
Fecha:		D	M	A	Ciudad: Sincelejo
1	¿Cuáles son las principales características de la empresa Metrosabanas S.A.S.?				
2	Teniendo en cuenta que la empresa Metrosabanas S.A.S. operará el SETP en el municipio de Sincelejo, ¿Cuáles son los principales beneficios que este sistema le brindará a la población y al municipio con respecto a la movilidad y garantía de un excelente servicio?				
3	Teniendo en cuenta las características del tránsito del municipio de Sincelejo, ¿Cuáles son las principales problemáticas que afectaron al TPCU y que pueden llegar a afectar al SETP al momento de iniciar operaciones en el municipio de Sincelejo?				
4	Por otro lado, ¿Cuáles considera usted como gerente de la empresa Metrosabanas S.A.S. que serán las principales fortalezas del SETP?				
5	Ahora, ¿Cuáles considera usted serán las principales debilidades del SETP y que las ocasiona?				
6	¿Qué relaciones se han establecido entre la empresa Metrosabanas S.A.S. con la Secretaría de Transito del municipio de Sincelejo?				
7	¿La Alcaldía y la secretaria de transito del municipio de Sincelejo han ofrecido algún tipo de solución a las problemáticas que afectaron en su momento al SIBUS?				
8	¿Han sido efectivas estas propuestas planteadas o no han generado el mejoramiento de las problemáticas que benefician la correcta operación del SETP en su momento?				
9	¿Ha realizado la empresa Metrosabanas S.A.S. algún tipo de propuesta para mejorar las condiciones actuales del tránsito y la prestación del servicio?				

10	Han sido tenidas en cuenta estas propuestas, ¿Cuál ha sido la respuesta de la Secretaria de Tránsito y de la Alcaldía del municipio de Sincelejo?
----	---