

EL SETP PARA IBAGUÉ, pandemia, recaudo y operación

Gessy Steeven Mongui Vargas



Universidad
del Tolima

¡Construimos la universidad que soñamos!



Una entidad sin ánimo
de lucro
ACREDITADA
DE ALTA CALIDAD

CERE

Centro de Estudios Regionales

EL SETP PARA IBAGUÉ,

pandemia, recaudo y operación

Omar Mejía Patiño
Rector

Mabel Gómez Mazorra
Vicerrector de Docencia

Andrés Tafur Villarreal
Director CERE
Editor serie Notas Regionales CERE

Gessy Mongui Vargas
Economista. Mg. en estudios urbanos
Autor

María Alejandra Aldana Fernández
Diseño y Diagramación



Serie Nota Regional CERE
Edición electrónica
Número 13
Enero 2023

2023, Universidad del Tolima.
Centro de Estudios Regionales, CERE - UT.
CERE, código postal 73001, barrio Santa Helena
Ibagué - Tolima, Colombia.
Contacto: cere@ut.edu.co - 2771212 ext 9186
<http://administrativos.ut.edu.co/vicerrectoria-academica/cere-ut.html>

Universidad del Tolima | Vigilada MinEducación
Reconocimiento personería jurídica:
Ordenanza N° 005 de 1945

Acreditada de Alta Calidad por el Ministerio
de Educación Nacional
mediante Resolución 0131189 del 17 de
enero 2023

El SETP para Ibagué, pandemia, recaudo y operación

Gessy Steeven Mongui Vargas
Economista
Maestro en Estudios Urbanos

El 12 y 13 de diciembre del 2022, la ciudad de Ibagué presenció un paro del transporte público que alteró significativamente su movilidad. El paro lo dirigieron principalmente propietarios de buses de uso urbano que, entre otras cosas, exigían al alcalde Andrés Fabián Hurtado la suspensión del proceso de licitación del sistema de recaudo, que se implementaría en la eventual operación del futuro servicio de buses del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Ibagué, de acuerdo con las consideraciones del Decreto 806 del 17 de julio de 2019 (Alcaldía de Ibagué, 2019).

Como se podría esperar de un proyecto tan ambicioso para la ciudad de Ibagué, el SETP condicionará en gran medida el desarrollo socioeconómico y socioambiental de la ciudad, no obstante lo anterior, parece que aún es un tema sobre el que pocas personas de Ibagué conocen y sobre del que poco se ha hablado.

En esta Nota Regional CERE explico, en primer lugar, qué es el SETP; en segundo lugar, por qué es necesario para la ciudad de Ibagué; en tercer lugar, la actual crisis de sostenibilidad financiera de los sistemas públicos masivos en el país y, en cuarto lugar, algunas consideraciones al respecto del recaudo y la operación del sistema. Para esta última parte tengo en cuenta las experiencias recientes de otras ciudades a escala nacional y la sugerencias del manual de buenas prácticas titulado: *Desafíos para la integración del sistema de transporte masivo* que publicó la CAF - Banco de desarrollo para América Latina (Jehanno et al., 2018), cuyas recomendaciones tienen en cuenta experiencias internacionales, tanto de América Latina como de otras regiones del mundo.

¿Qué es el Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué?

De acuerdo con Decreto 3422 de 2009 (2009), los Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) en Colombia son:

“aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población (...) que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con

sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP” (Artículo 2)¹

En otras palabras, la aplicación de los SETP implica la centralización del **recaudo** (cobro de pasajes) y una **administración, planeación y gestión** integral del sistema de transporte público y su **operación**, que puede contemplar distintos modos de transporte como buses, tranvías, metro cables, etcétera². La implementación de los SETP generalmente trae consigo, además, la inversión en infraestructura tecnológica, en infraestructura vial y en personal que permita su óptimo funcionamiento, y la modernización necesaria de los sistemas de transporte locales, inversiones como reparación de la malla vial, construcción de carriles exclusivos, viaductos, estaciones, señalización, paraderos, etcétera.

Hoy por hoy en Ibagué, el SETP que se está discutiendo es el del Decreto 806 del 17 de julio de 2019, aprobado durante la administración de Guillermo Alfonso Jaramillo y que tiene un fallo de nulidad en primera instancia por parte del Tribunal Administrativo del Tolima desde el año 2021 (Rama Judicial de la República de Colombia, 2021).

Este SETP cuenta con unos estudios técnicos realizados por la Financiera de Desarrollo Territorial -FINDETER- por medio de la Consultora SIGMA Gestión de Proyectos S.A.S., que proyectaron para la ciudad de Ibagué la puesta en marcha de un sistema de transporte de buses “tipo Transmilenio”, con vías exclusivas para el tránsito de buses en la Av. Ambalá, la Av. Ferrocarril y la Carrera 5º (ver Mapa 1). Adicionalmente, el proyecto de implementación del SETP tiene a su disposición, vía cofinanciación, recursos nacionales de aproximadamente 309.823 millones de pesos de un total de 466.573 millones de pesos (precios constantes de 2019), es decir, el municipio sólo tendría que aportar aproximadamente el 33% del costo del proyecto (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2020, pp. 4 y 33).

¹ El subrayado es mío.

² A diferencia de los SETP, el actual modelo de transporte público de buses urbanos en Ibagué es uno con un modelo descentralizado tanto de recaudo como de administración, gestión y operación de buses.

(LA) RESTORED



Teniendo en cuenta lo anterior, y que el servicio de transporte público actual de la ciudad de Ibagué presenta problemas tales como: precarias condiciones laborales para los conductores (Secretaría de Movilidad, 2019); incumplimiento de los horarios de operación de las rutas (Alerta Tolima, 2021); largos e irregulares tiempos de espera (Ibid, 2021); operación de unidades con inadecuadas condiciones técnicas (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2020, p. 3); entre otros³, puede decirse que en Ibagué se necesita una reforma estructural del transporte público de buses urbanos como la que podría traer la implementación de un SETP. No obstante lo anterior, que el SETP pueda brindar un mejor servicio público urbano al que actualmente se presta en Ibagué, y que sea acorde a las necesidades la ciudad, depende, entre otras cosas, de cómo se lleguen a establecer los sistema de recaudo y de operación de los medios de transporte público, su organización administrativa y su carácter público o privado.

Al respecto de la pertinencia de un Sistema Estratégico de Transporte Público para Ibagué, vale la pena mencionar su condición de ciudad intermedia y su actual proceso de expansión. Según las proyecciones más recientes del Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE-, Ibagué cuenta en este momento (año 2022) con cerca de 543.949 habitantes (DANE, 2020, p. 66), lo que la consolida como ciudad intermedia, con las necesidades propias de tal condición en términos de servicios públicos, seguridad, infraestructura física y tecnológica y movilidad.

Adicionalmente, la ciudad de Ibagué presenta en este momento una expansión urbana, con “un boom” de desarrollos inmobiliarios en la zona oriente de la ciudad alrededor de la Vía Aeropuerto Perales, Avenida Picalaña y entre el Salado y Calucayma. Expansión urbana que no viene acompañada ni de un sistema tributario ni de una infraestructura vial, ni de un servicio de transporte público acordes con las nuevas necesidades⁴.

³ Que explican fenómenos indeseables para la ciudad como “la guerra del centavo” (Gómez Carvajal, 2018) y la proliferación del transporte informal, este último ante la mala calidad del servicio de transporte público (Alerta Tolima, 2021).

⁴ Sobre este último punto pueden leer otra columna que escribí el año 2022 en El Ojo Público, titulada *Desarrollos inmobiliarios y hacinamiento urbano en la ciudad de Ibagué* (Mongui, 2022): <https://ojopublico.com.co/2022/04/06/desarrollos-inmobiliarios-y-hacinamiento-urbano-en-la-ciudad-de-ibague/>

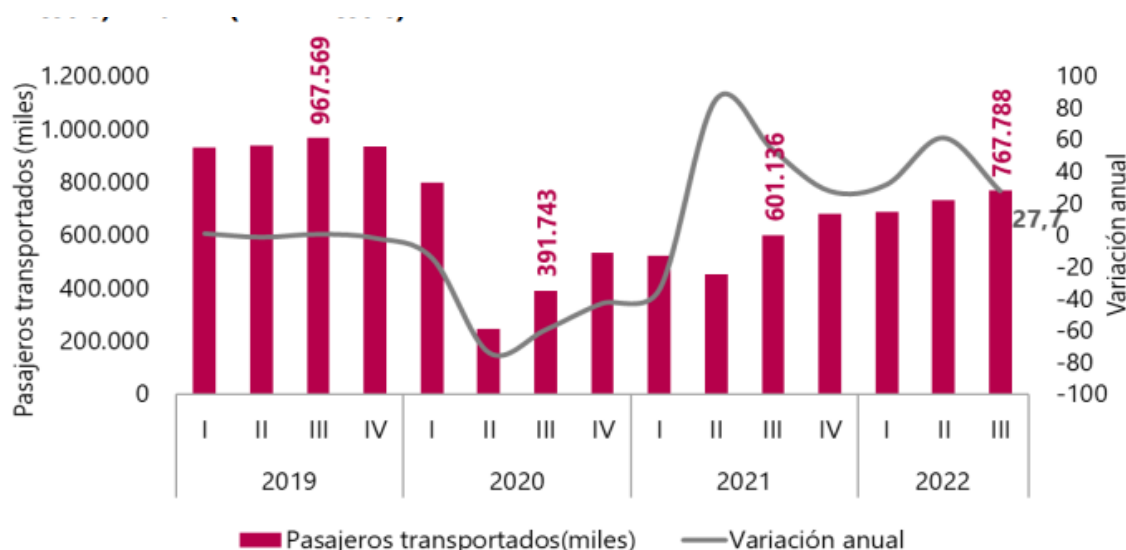
La pandemia del Covid-19 y el déficit de los sistemas de transporte masivos en Colombia

Más allá de que el SETP se considere, o no, necesario para la ciudad de Ibagué, lo cierto es que los sistemas de transporte público masivo a lo largo y ancho del país, no iniciaron muy bien la presente década en términos de sostenibilidad financiera, tal como se documenta en distintos medios de comunicación en Colombia como El Espectador (Rivera Rueda, 2022), Razón Pública (Duque Escobar, 2021), El Tiempo (Herrera Delgans, 2021), entre otros.

Sin duda, la pandemia del Covid-19 fue uno de los factores que contribuyó a la situación de déficit que hoy padecen los sistemas de transporte público masivos del país, sin embargo, hay otros factores que también deben ser considerados como: la dependencia excesiva de los ingresos que se da a las tarifas por uso del sistema, las tarifas técnicas y de usuario desventajosas e insostenibles para la contraparte pública que gestiona el sistema, el reparto inequitativo de riesgos, costos y beneficios de las alianzas público privadas; la competencia con otras alternativas de transporte motorizado, y problemas con las entidades recaudadoras (Rivera Rueda, 2022).

El impacto negativo de la pandemia Covid-19 sobre la sostenibilidad de los sistemas de transporte público masivos tuvo lugar debido a que el confinamiento de la población impactó sustancialmente el uso del transporte público en general, reduciendo así los ingresos del recaudo tarifario. Esto se puede observar en el *Boletín Técnico del tercer trimestre de 2022 de la Encuesta de Transporte de Pasajeros* del DANE (2022), a través de la siguiente gráfica, la cual permite apreciar una caída significativa del número de usuarios del transporte público del año 2020 coincidente con el confinamiento por pandemia:

Gráfica 1. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros -variación anual) 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades, entre el primer trimestre del año 2019 y el tercer trimestre del año 2022



Fuente: DANE, 2022, p. 6

Por otra parte, que el sistema dependa principalmente del recaudo por tarifa no solamente limita los ingresos con los que puede contar cualquier sistema de transporte público masivo sino que, además, aumenta la vulnerabilidad del sistema ante eventualidades como la del Covid-19, o cualquier otra que se pueda presentar en el futuro y que limite significativamente el ingreso proveniente de cobro de tarifas por uso del sistema. Vale la pena mencionar que los beneficiarios de un sistema de transporte eficiente y de calidad no son únicamente los usuarios directos, también hay beneficiarios indirectos como los comerciantes, los empleadores, los constructores inmobiliarios, los empresarios turísticos, entre otros.

En el caso de Transmetro en Barranquilla, uno de los problemas de la insostenibilidad durante la pandemia fue que se cobró una tarifa al usuario demasiado baja si se le compara con la tarifa técnica del sistema (aquella parte de la tarifa que se destina a cubrir los costos y los beneficios de la contraparte empresarial privada del sistema). Para el año 2021, la tarifa al usuario alcanzó a ser en su momento de 2400 pesos, mientras que la tarifa técnica era de 4500 pesos (Blu Radio, 2022). Cabe preguntarse cuál fue la fórmula y cuáles las particularidades de la experiencia de Barranquilla para que se presentara tal diferencia, y para

que la tarifa técnica fuera tan costosa. Una excesiva tercerización (privatización) del sistema puede ser uno de los factores explicativos más importante (véase Herrera Delgans, 2021).

En el caso del sistema de transporte masivo de Bogotá, Transmilenio, se ha señalado que uno de los problemas al momento de implementarlo, desde la firma de los contratos de concesión, fueron los acuerdos leoninos que beneficiaron excesivamente a los operadores del sector privado frente al Ente gestor público (El Espectador, 2021). Por ejemplo, se ha llegado a mencionar que mientras el Ente gestor de Transmilenio recibe solamente el 5% de los ingresos del sistema, los operadores privados reciben el 95% de los ingresos y que, en algunos casos, la rentabilidad promedio anual sobre el patrimonio de los operadores ha llegado a superar el 50% (año 2021) (Sarmiento, 2022). Cifras que, de ser ciertas, son totalmente desproporcionadas teniendo en cuenta, primero, que la rentabilidad promedio anual sobre el patrimonio de las mil empresas más grandes de Colombia fue, para el mismo año, de 14% (Ibid., 2022) y, segundo, que es la contraparte pública la que asume los mayores gastos en infraestructura y la que cubre los déficit del sistema, como el que recientemente provocó la pandemia del Covid-19 (El Espectador, 2022).

Es claro que para que cualquier sistema de transporte público masivo sea autosostenible debe contar con una demanda diaria lo suficientemente grande, en estas circunstancias, el que los potenciales usuarios del sistema opten por otros medios de transporte —formales o informales— es inconveniente.

El que se decida usar un sistema de transporte público masivo en lugar de otra alternativa pasa por varios factores, entre los que vale la pena mencionar: la calidad en la atención, la comodidad, el precio de la tarifa, la eficiencia en términos de tiempo, la seguridad y la accesibilidad que brinda a distintos tipos de usuario (ciclistas, personas de la tercera edad, personas con algún tipo de discapacidad física, entre otros). Por lo que es importante insistir en la necesidad de implementar sistemas estratégicos de transporte con tarifas asequibles para el mayor número de personas —sin comprometer la viabilidad financiera— y un servicio de calidad, aspectos difíciles de coordinar en un sistema que privilegie la lógica de la ganancia privada.

Por otra parte, uno de sus principales problemas respecto a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena tiene que ver con los

incumplimientos del consorcio de empresas privadas encargadas del recaudo (Caracol Radio, 2020), principalmente las fallas de software del sistema, que incluso resultó en la prestación del servicio a los usuarios de manera “gratuita” (Cassiani Barrios, 2021).

Consideraciones al respecto del recaudo y la operación del SETP de Ibagué

Si bien hoy no hay en Colombia una política de confinamiento social debido al Covid-19 como hace dos años, sigue siendo importante identificar estrategias que garanticen el sostenimiento financiero de los futuros sistemas de transporte público masivos que se implementen en el país, como el eventual SETP de Ibagué. Igual de importante que la sostenibilidad de los sistemas de transporte público masivos es la prestación de un servicio de calidad, accesible, seguro y eficiente, lo que requiere de sistemas de recaudo y operación acordes.

Cuando se hace referencia al recaudo en un sistema de transporte masivo se alude al cobro al usuario por el uso del sistema. Para el caso de SETP de Ibagué del Decreto 806 de 2019, el recaudo puede ser llevado a cabo por el Ente gestor (público) o por medio de una alianza estratégica (que puede ser público privada) o por medio de concesión con un tercero (que puede ser privado) (Jehanno et al., 2018, p. 29). En el caso de que el recaudo se lleve a cabo por medio de una empresa privada debe tenerse en cuenta que parte de los ingresos por tarifa se deben destinar al pago de utilidades, lo que reduce el margen de maniobra para cobrar tarifas más económicas y accesibles así como el porcentaje del monto de la tarifa que puede llegar a reinvertirse en el sistema y su mejoramiento.

En mi opinión, lo que más conviene a Ibagué es que a mediano y largo plazo dicho sistema sea llevado a cabo por el Ente gestor, es decir, el Sistema estratégico de transporte público de Ibagué S.A.S., ya sea con una figura jurídica autónoma o una estructura autónoma, que permita cierta independencia político administrativa del ejecutivo municipal y, a su vez, sea vigilada por los entes de control correspondientes. Una estructura pública de recaudo de tales características daría prioridad a la naturaleza pública del sistema, evitaría caer en los mismos errores de insostenibilidad de otras experiencias nacionales de sistemas de transporte

masivos y daría más flexibilidad al sistema para establecer tarifas preferenciales y/o más accesibles⁵.

Además de lo anterior, sugiero que el cobro de las tarifas por uso se realice por medio de tarjeta electrónica, en el caso de las estaciones donde se realiza transbordo el pago debería efectuarse en lectores electrónicos fijos con torniquetes, y no en los buses u otras unidades de transporte del sistema, salvo en los casos donde los usuarios ingresan directamente a las rutas alimentadores, en paradas peatonales establecidas⁶. Si bien puede haber una preocupación con respecto al pago en lectores fijos de estaciones, por cuenta de “los colados”, lo cierto es que si se efectúa el pago en la entrada de las unidades de buses esto puede comprometer seriamente tanto la facilidad de hacer transbordo entre buses al interior de las estaciones⁷, como la eficiencia del embarque y el desembarque de personas en las estaciones de mayor afluencia, lo que a su vez, compromete la calidad y eventual demanda de uso, fundamental para garantizar la viabilidad a largo plazo del sistema.

Insisto también que los ingresos del sistema no deben depender únicamente del recaudo tarifario, en tanto los usuarios directos no son los únicos beneficiarios del sistema. Actualmente, Ibagué presenta una dinámica de expansión urbana que impone costos onerosos en términos de infraestructura y la prestación de servicios públicos urbanos a la administración municipal, por lo que, impuestos por valorización, renovación, edificación adicional u otros mecanismos de captura de valor del suelo se constituyen en un ingreso justo y necesario. Recomendaciones en esa misma dirección pueden leerse en Cárdenas (2020) y Pardo (2020).

⁵ Algunos representantes de la actual Administración Municipal, del alcalde Andrés Felipe Hurtado, han expresado su intención por establecer un acuerdo del Ente gestor público de Ibagué con la empresa pública Metro Medellín LTDA (ECOS DEL COMBEIMA, 2022; Secretaría de Movilidad, 2019). Tal iniciativa no me parece nociva sí, uno, se puede garantizar que el pago por operación del recaudo a la empresa Metro Medellín no sea “excesivo” y, dos, tal operación queda en su totalidad, a mediano y largo plazo, a cargo del Ente gestor de Ibagué, SETP S.A.S.

⁶ Tal como suele funcionar en otras partes del país y el mundo. De todas formas, lo menciono en esta nota regional porque hay actores de la movilidad en Ibagué que se han pronunciado en contra de esta forma de recaudo para un eventual SETP (El Tiempo, 2022).

⁷ Como entre medios de transporte si el sistema evoluciona a la intermodalidad.

El Decreto No. 806 de 2019 menciona a las *zonas azules como una opción para subsidiar el SETP* en Ibagué (Alcaldía de Ibagué, 2019)⁸, hasta el momento, sin embargo, las zonas azules no se implementan en la ciudad. La aplicación de las zonas azules y otros mecanismos de captura de valor del suelo pueden ser útiles para subsidiar el SETP y reducir su vulnerabilidad financiera, empero, dependen, en primer lugar, de la voluntad política del ejecutivo municipal y, en segundo lugar, de la capacidad y de la organización de las instituciones locales, como la Secretaría de Movilidad, la universidad pública, el Servicio Nacional de Aprendizaje Ibagué (SENA Ibagué), las universidades privadas, la Secretaría de Planeación, etc.

Por otra parte, cuando se menciona la operación del SETP se alude a la puesta en marcha del servicio por medio del tránsito de buses, la recolección y la descarga de pasajeros, entre otras actividades relacionadas. En principio, la operación del SETP de Ibagué quedaría a cargo de empresas privadas, que tienen en teoría la capacidad tanto de gestionar como de administrar y de conseguir buses y conductores. Con respecto a la operación del SETP de Ibagué sugiero incorporar una empresa pública, teniendo en cuenta varios asuntos:

En primer lugar, que una contraparte pública del SETP pueda recibir (de privados) aquellas unidades aún rentables cuya inversión y beneficios ya hayan sido cubiertos por la prestación del servicio; en segundo lugar, que ya ha habido en Colombia una experiencia exitosa que cuenta con la participación de un operador público, el caso de Metro de Medellín Ltda.; en tercer lugar, que el excedente económico de la operación de buses de propiedad pública sí puede reinvertirse en su totalidad dentro del sistema y, en cuarto lugar, la participación pública puede reducir la vulnerabilidad del sistema en caso de incumplimiento por alguna de las empresas operadores privadas.

Debe prestarse especial atención a los términos de los contratos que se establezcan con los operadores privados del SETP en Ibagué, para que no ocurra un caso similar al de Transmilenio de Bogotá, un sistema con tarifas elevadas y leonino para la contraparte pública del sistema. Estamos hablando, en el caso del eventual SETP de Ibagué, de la operación de

⁸ Las zonas azules son demarcaciones, en ciertas zonas de la malla vial de la ciudad, que indican dónde es lícito el parqueo de carros y motos. El parqueo al interior de las zonas azules exige un pago por parte de los conductores, no pagar el parqueo en las zonas azules, o aparcar fuera de las zonas, resultará en la aplicación de multas.

un servicio en el que la contraparte pública, con recursos provenientes de la nación y el municipio, asumiría los mayores costos de inversión en infraestructura física y tecnológica, además de otros gastos de administración, vigilancia, seguimiento y evaluación.

Así mismo, debe rechazarse enfáticamente una operación bajo las lógicas de la competencia, tal como recomienda el manual de buenas prácticas *Desafíos para la integración del sistema de transporte masivo* de la CAF (Ibid., 2018). De no ser así, se estimularía la repetición de los problemas actuales del transporte público en Ibagué, como la “guerra del centavo”, que se asocia con precarias condiciones laborales de los trabajadores, largos tiempos de espera, peleas entre conductores, etcétera.

La “guerra del centavo” es, básicamente, la lucha entre conductores o entre empresas por aumentar sus ingresos y disminuir sus costos, en el proceso se producen varios inconvenientes en la prestación de un servicio de transporte público de calidad. Moller (2001) expone los siguientes tres causas de “la guerra del centavo”, junto con algunas de sus consecuencias negativas:

“1. La existencia de diferentes empresas de transporte que compiten por las rutas más atractivas. La más atractivas son las que más ingresos dan porque permiten transportar a más personas. La consecuencia es una sobreoferta de buses en sitios de demanda, y la falta del servicio de transporte donde no hay o sólo hay pocos pasajeros.

2. Los ingresos de las empresas y de los conductores dependen del número de pasajeros que transportan por despacho. Para garantizar utilidades las empresas tienen que buscar pasajeros a toda costa, y lo mismo vale para el conductor cuyos ingresos también dependen en buena parte del número de pasajeros. Por eso están obligados a realizar cualquier maniobra para recoger y dejar pasajeros en cualquier lugar, y a abandonar las rutas que no tienen pasajeros.

3. La subcontratación de afiliados y contratistas por parte de las empresas que tienen la licencia para el servicio de la ciudad. Estas empresas ganan más cuanto más afiliados tienen, y por cada despacho adicional, lo que provoca una sobreoferta de buses y la subsiguiente sobreinversión de capital” (pp. 26 y 27).

Las condiciones laborales precarias se producen cuando las empresas, en la lógica de competencia capitalista de disminuir costos y maximizar ganancias, no brindan garantías

laborales como un sueldo mensual fijo, sino que supeditan los ingresos diarios de los conductores al número de usuarios diarios que recogen (Bielich Salazar, 2009).

El año pasado en Ibagué, incluso, hubo una discusión que terminó con disparos intimidatorios en la zona conocida como El Cañón del Combeima, una consecuencia más de “la guerra del centavo” (Ecos del Combeima, 2022). Por otra parte, uno de los mecanismos que se ejecutan en la ciudad de Ibagué para evitar la “guerra del centavo” entre conductores de buses urbanos —que implica la contratación de personas para llevar el registro de las frecuencias de tiempo en que tardan los buses de transporte público en pasar por un determinado punto de la ciudad— se corrompe repetidamente por medio de acuerdos económicos entre conductores y el personal que realiza los registros (Gómez Carvajal, 2018).

Como solución a la lógica de la competitividad entre empresas y conductores y, por lo tanto, a la “guerra del centavo”, generalmente se propone la conformación de una única empresa (que puede ser pública o pública privada) que una entidad pública pueda eventualmente vigilar, controlar y organizar para garantizar el cumplimiento de su misión social pública del servicio de transporte urbano (Moller, 2001, p. 30 y Bielich Salazar, 2009, pp. 105 y 106).

La tarea de unificar y delegar la operación de buses en una única empresa parece especialmente difícil en Ibagué, más si se tiene en cuenta, además del paro de propietarios de buses realizado los días 12 y 13 de diciembre de 2022, que desde la administración del alcalde Rubén Darío Rodríguez, durante el año 2005, trató de conformarse una única empresa que aglutinara a todas las demás, denominada SITPSA – Sistemas Integrados de Transporte S.A (Gómez Carvajal, 2018). Hoy por hoy SITSA no es lo que se esperaba, pues, dos de las siete empresas que deberían conformarla se separaron (Ossa Bocanegra, 2022)⁹.

No obstante lo anterior, la tarea de unificar en una única empresa la operación de un futuro SETP no es imposible, siempre y cuando tengan en cuenta tanto a las empresas que actualmente administran la operación del sistema de transporte público de buses en Ibagué, a los propietarios de buses y a los conductores del sistema, por medio, por ejemplo, de una

⁹ Al parecer estas dos empresas que se separaron de SITSA representan, actualmente, el 60% de la operación del transporte público de buses urbanos en Ibagué (Ibid., 2022).

participación accionaria de los administradores actuales de la operación y los propietarios de buses en la nueva empresa y la formalización laboral de los conductores del sistema¹⁰.

En una empresa unificada la propiedad de los buses debe ser de toda la empresa (y no de particulares), de lo contrario permanecería inalterada la competencia entre propietarios. Asimismo, de llegar a darse tal fusión entre empresas, insisto en la necesidad de una participación pública (ahora accionaria con voz y voto) en la operación, que implica que la empresa única de operación sea público privada, no sólo privada, aunque en este caso debería garantizarse una participación accionaria mínima del sector público (que siempre garantice su participación como accionista mayoritario)¹¹, y un reparto equitativo de utilidades entre todos los accionistas¹², lo que veo todavía más difícil de concretar que la fusión empresarial *per se*.

Bibliografía

Alcaldía de Ibagué. (17 de Julio de 2019). Decreto No. 806 de 2019. Ibagué, Tolima, Colombia.

Alerta Tolima. (5 de Abril de 2021). *Conductores que no cumplan con las frecuencias en las rutas buses serán multados en Ibagué*. Obtenido de:
<https://www.alertatolima.com/noticias/tolima/ibague/conductores-que-no-cumplan-con-las-frecuencias-en-las-rutas-de-buses-seran>

Bielich Salazar, C. (2009). *La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en Lima Metropolitana*. Lima: CIES, IEP.

Blu Radio. (3 de Enero de 2022). *Alzas en pasajes de bus en Barranquilla serían autorizadas a partir de febrero*. Obtenido de Blu Radio: <https://www.bluradio.com/blu360/caribe/alzas-en-pasajes-de-bus-en-barranquilla-serian-autorizadas-a-partir-de-febrero#:~:text=%E2%80%9CLa%20tarifa%20t%C3%A9cnica%20supera%20los,sistema%20del%20Transporte%20P%C3%BAblico%20Colectivo>.

Caracol Radio. (6 de Noviembre de 2020). *Reportan problemas en recargas en línea de la tarjeta de Transcaribe*. Obtenido de Caracol Radio: <https://caracol.com.co/2022/12/21/profieren-fallo-de-responsabilidad-fiscal-por-1338-millones-por-bionergy/>

¹⁰ De hecho, podría analizarse la participación accionaria de los conductores, tal como propone, para Cali en el año 2001, Moller (2001, p. 30).

¹¹ Con el objetivo de garantizar la prevalencia del interés público del servicio por sobre los intereses particulares.

¹² Esto debe analizarse y tratarse con especial cuidado.

- Cárdenas, A. (29 de Mayo de 2020). *Cinco medidas inmediatas para reducir el hacinamiento en el transporte público*. Obtenido de RPP Noticias: https://rpp.pe/columnistas/alonso_cardenas/cinco-medidas-inmediatas-para-reducir-el-hacinamiento-en-el-transporte-publico-noticia-1269344
- Cassiani Barrios, A. M. (22 de Marzo de 2021). *Crisis en Transcaribe: Pasaje seguirá gratis por problemas de recaudo*. Obtenido de La FM: <https://www.lafm.com.co/colombia/crisis-en-transcaribe-pasaje-seguira-gratis-por-problemas-de-recaudo>
- Consejo Nacional de Política Económica y Social [Conpes]. (10 de Diciembre de 2020). Documento Conpes 2017 de 2020: Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico 4017 de Transporte Público (SETP) de Ibagué. Bogotá, Colombia.
- Decreto 3422 de 2009 [Presidente de la república]. Por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos (SETP) de conformidad con la Ley 1151 de 2007. (9 de Septiembre de 2009).
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2020). *La información del DANE en la toma de decisiones regionales: Ibagué-Tolima [Diapositivas de Power Point]*. Obtenido de <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/planes-departamentos-ciudades/201120-InfoDane-Ibague-Tolima.pdf>
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (11 de Noviembre de 2022). *Boletín Técnico Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros, tercer trimestre de 2022*. Obtenido de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/transporte/bol_transp_IIItrim22.pdf
- Duque Escobar, G. (15 de Marzo de 2021). *La pandemia y la crisis de los sistemas de transporte masivo*. Obtenido de La Razón Pública: <https://razonpublica.com/la-pandemia-la-crisis-los-sistemas-transporte-masivo/>
- Ecos del Combeima. (4 de Marzo de 2022). *¿Guerra del centavo entre los transportadores del Cañón del Combeima?* Obtenido de: <https://www.ecosdelcombeima.com/ibague/nota-186447-guerra-del-centavo-entre-los-transportadores-del-canon-del-combeima>
- ECOS DEL COMBEIMA [@ecosdelcombeima790AM]. (20 de Septiembre de 2022). *La idea es acabar "la guerra del centavo": César Yañez [Vídeos]*. Obtenido de https://www.youtube.com/watch?v=W4FMqjp3_kQ
- El Espectador. (7 de Abril de 2021). *La compleja situación del transporte público de Bogotá bajo la lupa del Concejo*. Obtenido de El espectador: <https://caracol.com.co/2022/12/21/profieren-fallo-de-responsabilidad-fiscal-por-1338-millones-por-bionergy/>
- El Espectador. (7 de Abril de 2021). *La compleja situación del transporte público de Bogotá bajo la lupa del Concejo*. Obtenido de El espectador.
- El Espectador. (18 de Noviembre de 2022). *Crisis en el Concejo por aumento de recursos para cubrir el déficit en Transmilenio*. Obtenido de: <https://www.elspectador.com/bogota/criticas-desde-el-concejo-por-aumento-de-recursos-para-cubrir-deficit-del-transporte-publico-de-bogota/>

- El Tiempo. (12 de Diciembre de 2022). *Atención: conductores de busetas protestan y bloquean vías claves de Ibagué*. Obtenido de <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/protestas-de-conductores-de-busetas-en-ibague-colapsan-la-ciudad-725166>
- Gómez Carvajal, G. (9 de Mayo de 2018). *El servicio de transporte público en buses en Ibagué no anda*. Obtenido de El Árbol de Tinta: <https://arboldetinta.unibague.edu.co/k2/el-servicio-de-trasporte-publico-en-buses-en-ibague-no-anda>
- Herrera Delgans, L. (21 de Junio de 2021). *Transmetro: el barril sin fondo de Barranquilla*. Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/colombia/barranquilla/transmetro-el-barril-sin-fondo-de-barranquilla-597434>
- Jehanno, A., Niang, H., Ortiz, J., Laborde, P., & López Camacho, P. (2018). *Desafíos para la integración del sistema de transporte masivo: Manual de Buenas Prácticas*. Buenos Aires, Argentina: CAF - Banco de desarrollo para América Latina.
- Moller, R. (2001). Una propuesta de mejoramiento del transporte público colectivo en Santiago de Cali. *Ingeniería y competitividad*, Vol. 3, No 1, 19-34.
- Mongui Vargas, G. S. (6 de Abril de 2022). *Desarrollos inmobiliarios y hacinamiento urbano en la ciudad de Ibagué*. Obtenido de Ojo Público: una mirada más allá de la noticia: <https://ojopublico.com.co/2022/04/06/desarrollos-inmobiliarios-y-hacinamiento-urbano-en-la-ciudad-de-ibague/>
- Ossa Bocanegra, C. E. (19 de Diciembre de 2022). *Con la lupa en el SETP*. Obtenido de Sitio web oficial de El Nuevo Día: <https://www.elnuevodia.com.co/nuevodia/opinion/columnistas/camilo-ernesto-ossa-bocanegra/500722-con-la-lupa-en-el-setp>
- Pardo, C. F. (1 de Junio de 2020). *Afrontar el hacinamiento en transporte público*. Obtenido de La Silla Vacía: <https://www.lasillavacia.com/historias/historias-silla-llena/afrontar-el-hacinamiento-en-transporte-publico/>
- Rama judicial de la república de Colombia. (8 de Noviembre de 2021). *Juzgado Octavo Oral Administrativo del Circuito de Ibagué (Fallo en primera instancia, Nulidad Decreto 806 de 2019)*.
- Rivera Rueda, M. (1 de Junio de 2022). *¿Qué ha pasado con los sistemas de transporte masivos?* Obtenido de El Espectador: <https://www.elespectador.com/colombia/mas-regiones/que-ha-pasado-con-los-sistemas-de-transporte-masivo/>
- Sarmiento, M. (4 de Noviembre de 2022). [*@ManuelSarmiento*] *Debate: TRANSMILENIO, GANANCIA DE POCOS, TRAGEDIA DE MUCHOS [Videos]*. Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=Hpp6q00TxYM>
- Secretaría de Movilidad. (13 de Septiembre de 2019). *SETP dignificará trabajo de conductores y generará alrededor de 1.000 empleos*. Obtenido de www.Ibagué.gov.co: <https://ibague.gov.co/portal/seccion/noticias/index.php?idnt=7227#gsc.tab=0>