

# SECTORES ESTRATEGICOS DE LOS CUATRO PRINCIPALES MUNICIPIOS QUE COMPONEN LA REGION DE SABANA DE OCIDENTE, FACATATIVA, FUNZA, MADRID Y MOSQUERA

Richard Fajardo Vergara  
Investigador principal

Paola Contreras Muñoz  
Co investigadora

## INTRODUCCION

Dentro de un sistema globalizado la identificación de sectores estratégicos es cada vez más frecuente en los diferentes estudios que apuestan por las actividades que favorezcan un desarrollo, empresarial y de los servicios en una región.

Con base en la caracterización socioeconómica de los ocho municipios que componen la Sabana del Occidente realizado en el 2012 por parte del grupo investigador DEMCUN de la Universidad de Cundinamarca, se propuso caracterizar importantes sectores estratégicos que contribuyeran al desarrollo social, económico, empresarial de la provincia.

Dado que la investigación que da soporte dentro del presente trabajo arrojó como resultado que son cuatro principales municipios de la región, Facatativá, Funza, Madrid y Mosquera, se consideró esencialmente tres objetivos dentro del trabajo, los cuales en diferente medida van a determinar la caracterización de los diferentes sectores a ser estudiados, fundamental para continuar con los esfuerzos dentro del proceso de investigación de la universidad.

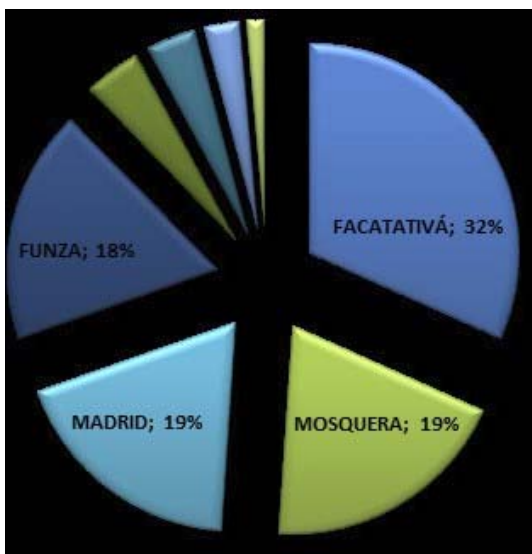
Como primer objetivo la caracterización busco identificar la situación actual de los sectores estratégicos, analizando mediante una herramienta gerencial, establecida como matriz DOFA donde se evidencia las fortalezas y debilidades, así como las oportunidades y amenazas de cada sector. Como Segundo objetivo la compilación de la información de los mismos sectores y como último objetivo la proyección y su impacto hacia futuro en el desarrollo regional, empresarial y de la prestación de servicios. Se determina entonces que sectores tales como el transporte terrestre municipal, el sector financiero, el sector de servicios de recreación, bienestar y turísticos, el sector de producción de alimentos para consumo humano y animal, el sector de cultivo y exportación de las flores, el sector industrial, las zonas francas como sector de comercio exterior y por último la gestión ambiental, son entre otros estratégicos para la región.

La información que se consultó es variada y proviene de diversas fuentes, algunas de ellas a nivel nacional como los Ministerios, el Departamento Nacional de Planeación DANE y otras a nivel departamental como la Gobernación de Cundinamarca y por último las locales o regionales como son la Cámara de Comercio de Facatativá, las Alcaldías municipales, así como de los diferentes trabajos realizados con anterioridad por parte de los grupos de investigación de la Universidad de Cundinamarca extensión Facatativá, y de especial importancia los actores involucrados en cada uno de los sectores, como los gerentes y personas de los diferentes gremios.

Así por último se espera entregar un documento útil para orientar la gestión pública y privada, y a fortalecer las relaciones entre la universidad y su zona de influencia, los empresarios, los entes gubernamentales y municipales.

Logrando articular los procesos académicos de la universidad con los objetivos estratégicos definidos en el Plan Rectoral 2012 al 2015, mediante el desarrollo de proyectos estratégicos alineados con la docencia, la investigación y la extensión universitaria.

## ANTECEDENTES



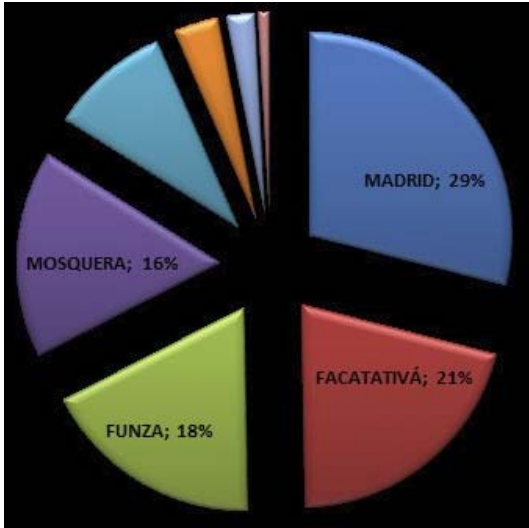
La Provincia de Sabana Occidente se encuentra localizada en la parte centro-occidente del departamento de Cundinamarca, forma parte de las 15 provincias del departamento y conglomerada 8 de los 116 municipios cundinamarqueses, su extensión territorial es de 1.027 km<sup>2</sup>, lo que corresponde al 4,0% del área de Cundinamarca siendo la Provincia con menor tamaño en el departamento. Su

jurisdicción comprende los municipios de Bojacá, El Rosal, Funza, Madrid, Mosquera, Subachoque, Zipacón y Facatativá que es la cabecera de la Provincia.<sup>1</sup>

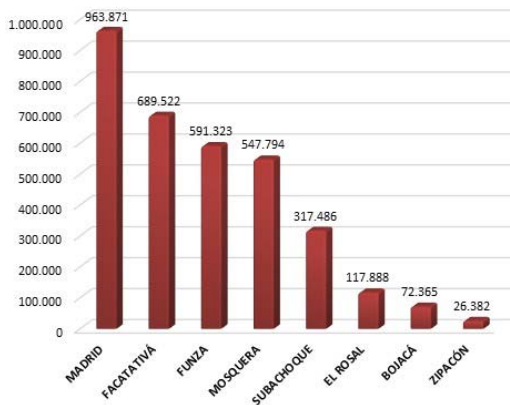
Según cálculos del DANE, la suma de poblaciones de los 8 municipios de la Sabana del Occidente es de 376.374 habitantes en el 2010 y para el 2011 se estimaba que ascendiera a 384.693, con una tasa de crecimiento del 2,21%, mayor a la esperada en todo el Departamento. Los municipios con mayor población en el 2011 fueron: Facatativá (122.320) con una participación del 32% del total de la población de la región, Mosquera (74.654) con 19%; Madrid (71.564), con 19%; Funza (69.783), con 18%, con lo que entre estos cuatro municipios se encuentra el 88% de la población de la región.

La región concentra el 15,3% del total de los habitantes del departamento y a su vez las provincias de mayor dinamismo económico y empresarial en el departamento junto con la Sabana de Bogotá, las cuales representan más de la mitad del mercado departamental.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Distribución porcentual población 2011 por municipios.



La población tiene una distribución de género de 49,7% hombres y 50,3% mujeres, hay 3,3 personas por hogar y hay 1,1 hogares por vivienda, en la distribución por zonas, es del 12,8% habitantes que viven en área rural y el 87,2% en el área urbana, con un fuerte predominio de la



El PIB en millones de pesos a precios corrientes de la región asciende a 3.326.631, siendo la segunda provincia con mayor contribución al PIB del departamento, al concentrar el 18,7% de su producción, siendo el municipio de Madrid es el que más aporta en términos de producción con un (29%), le siguen en orden de importancia Facatativá (21%), Funza (18%) y Mosquera (16%) Estas cuatro localidades contribuyen con el 84% del PIB de la Provincia, lo que demuestra

<sup>2</sup> Según el Registro público mercantil de la Cámara de Comercio de Facatativá que es la que tiene injerencia en la región.

población urbana sobre la rural, lo que demuestra que hay una fuerte congregación de la población en el núcleo urbano, siendo la región con menor tasa de población concentrada en el área rural, con una alta influencia de Bogotá como demandante de mano de obra, consecuencia del predominio de sectores económicos industriales, que han favorecido una mayor concentración de población en las cabeceras municipales que en el área rural, siendo la tercera provincia con mayor densidad poblacional,<sup>2</sup> 417 habitantes aproximadamente por kilómetro cuadrado, lo cual se explica por la fuerte actividad económica que presentan los municipios de la Sabana, lo que genera un incremento en la atracción de población de otros municipios de Cundinamarca.<sup>3</sup>

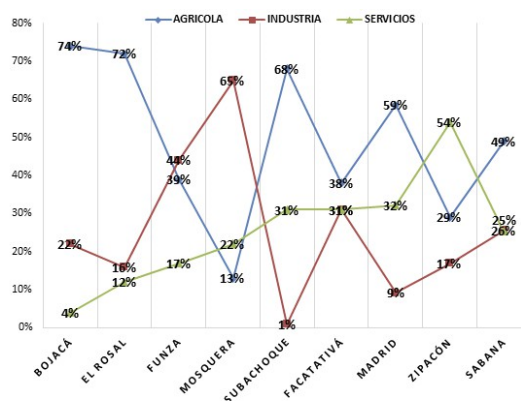
La importancia de estos cuatro municipios en el desarrollo social, económico, empresarial y de la prestación y progreso de servicios, con un peso de importancia económica, con una característica significativa de aquellos que se encuentran más cercanos a Bogotá, lo que los hace mucho más dinámicos, con un claro predominio en las actividades urbanas, mientras que aquellos que están más lejos de Bogotá predominan las actividades rurales y su actividad económica es menor.<sup>4</sup>

Gobernación de Cundinamarca. Oficina Sistemas de Información, Análisis y Estadística. Secretaría de Planeación. Estadísticas Básicas Provincia De Sabana Occidente. Sitio web [http://www.planeacion.cundinamarca.gov.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/sabana%20occidente\\_indicadores.pdf](http://www.planeacion.cundinamarca.gov.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/sabana%20occidente_indicadores.pdf). Consultado febrero 2013

En el 2010 en Sabana Occidente se encontraban registradas 13.926 empresas,

<sup>3</sup> Gobernación de Cundinamarca, Secretaría de Planeación Departamental con base en información de POT Municipales.

siendo la provincial con la segunda base empresarial más importante en el departamento. Del total de empresas 1.914 empresas correspondían a sociedades jurídicas, es decir sociedades diferentes a personas naturales o establecimientos de comercio, las cuales se agrupan en el desarrollo de actividades de servicios, relacionados, principalmente, con



Distribución PIB Sabana Occidente 2011 por municipios

Según la Gobernación de Cundinamarca en el 2009, el aparato productivo y la diversidad del departamento estuvieron caracterizados por actividades representativas de la economía así: el 25% la industria manufacturera; el 19% el sector agropecuario; el 11,5% la administración pública; el 7,5% los servicios de electricidad, gas y agua; el 6,8% las actividades de comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores, motocicletas, efectos personales y enseres doméstico; el 6,5% correspondiente a las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler y el 4,6% a las actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones.

La base empresarial tiene un alto predominio de micro y pequeñas sociedades en la estructura empresarial: las microempresas representan el 64,7% del total de sociedades de la región,

actividades de transporte, comercio e industria.

Pese a tener actividad agropecuaria importante, pocas empresas de la región se dedican a este tipo de actividades y están concentradas en los cultivos de flores, con una fuerte concentración en el municipio de Madrid.<sup>5</sup> Siendo una actividad importante en el desarrollo de las relaciones

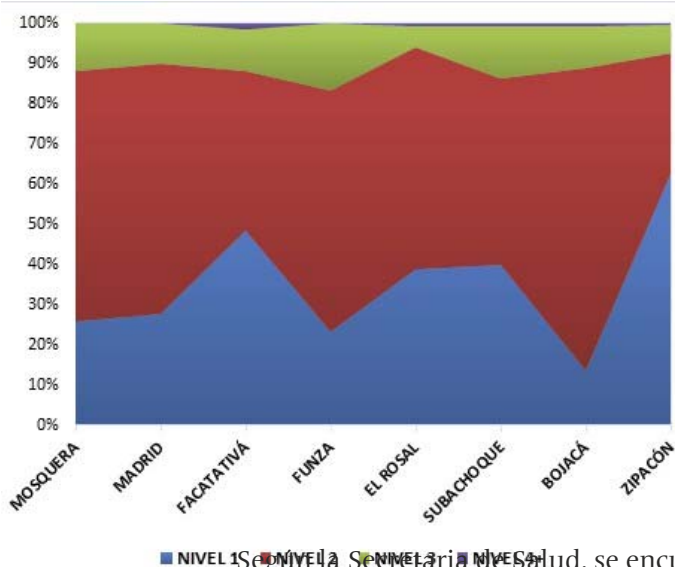
intersectoriales de la economía local; toda vez que genera un gran valor agregado, incrementos significativos de la productividad, del nivel de las exportaciones y del empleo, porque la mayoría de la producción tiene como destino las ventas al exterior.<sup>4</sup>

mientras que las pequeñas participaban con el 19,7%, con una mayor diversificación en torno a sus actividades productivas, principalmente en servicios financieros, y actividades industriales y de comercio.

En cuanto a la clasificación de los diferentes niveles de SISBÉN la mayoría de la población de la Sabana de Occidente se ubica en el nivel 2 54%, en el nivel 1 el 35%, en el nivel 3 el 11% y con una mínima distribución de 4 o más el 1%. Así mismo la población del nivel 1 y 2 del Sisbén se encuentra en la zona urbana, lo anterior debido a que el 87,20% de la población está en los núcleos urbanos. Facatativá y Zipacón son los municipios con mayor población en el nivel 1, mientras Bojacá es el municipio con menor población en este nivel, sin embargo Facatativá concentra la mayoría de población con nivel 4 o superior, lo que nos indica el desbalance existente en el mismo municipio, con respecto a la inequidad que debe existir.

Distribución población sisbenizada.

<sup>4</sup> Universidad del Rosario. Plan de Competitividad Provincia de Sabana Occidente. Marzo 2011.



Vale la pena mencionar que al combinar los niveles de crecimiento económico con los índices de necesidades básicas insatisfechas, la provincial de Sabana Occidente se encuentra en una mejor posición que las demás provincias que están cerca de la capital, con lo cual el reto para la región, es mantenerse en este escenario y continuar incrementando los niveles de crecimiento y desarrollo económico a nivel provincial.

En cuanto la cobertura de servicios públicos se cuenta con coberturas superiores al 90% a nivel urbano en la mayoría de los servicios públicos, el acueducto, a excepción de Facatativá y el Rosal, alcantarillado y energía eléctrica, mientras que en las áreas rurales la cobertura de acueducto (56,4%) y alcantarillado (15,6%) siguen siendo bajas.

La afiliación en el Sistema General de Seguridad Social en lo que refiere a salud, se presenta una cobertura en el régimen contributivo de 45%, en el régimen subsidiado es del 28%, y vinculada del 7%.

Los municipios cercanos a Bogotá son los que mejores coberturas tiene de salud del regimen contributivo, muy por encima de los indicadores del Departamento. Zipacón es el municipio con los menores indicadores en cuanto a salud se refiere. Los municipios que tienen un desarrollo económico importante en el Departamento, también presentan una alta cobertura en el regimen contributivo en salud, como Facatativá, Funza y Madrid.

Según la Secretaría de Salud, se encuentran bajo la denominación de vinculados aquellas personas a quienes se les ha realizado la encuesta SISBÉN pero que aún no han obtenido un cupo para pertenecer al régimen subsidiado y tiene prelación para ser atendidos en la red pública de servicios de salud.

En cuanto al recurso humano se caracteriza por una población económicamente activa en los municipios de Subachoque. El Rosal, y Zipacón con poca movilidad de la mano de obra hacia otros municipios para trabajar y bajos índices de generación de valor, ya que la población se emplea en su municipio, con énfasis en actividades agropecuarias.

Con altos niveles de movilidad de la mano de obra hacia otras localidades para trabajar, lo que significa que un porcentaje importante de personas se ocupan y generan valor en otros municipios, principalmente porque se han ido posicionando como ciudades dormitorio para trabajadores de Bogotá, en municipios como Funza, Mosquera y Bojacá.

Para concluir la mayoría de la población se concentra en 4 municipios, los cuales son vecinos.

Facatativá, Funza, Mosquera y Madrid, la cercanía de estos a la capital Bogotá tiene una alta incidencia en cuanto la disponibilidad de trabajo, desarrollo e infraestructura vial, coberturas en servicios públicos, desarrollo de la economía y la mayoría de las variables tanto

sociales como económicas.

La distribución de contribución del PIB a nivel departamental la región es la segunda provincia con mayor aporte, al concentrar el 18.7% de su producción, y en cuatro localidades se concentra el 84% del PIB de la Provincia, lo que demuestra la importancia de Facatativá, Funza, Mosquera y Madrid en el desarrollo social, económico, empresarial y de la prestación y progreso de servicios, con un peso de importancia económica, con una característica significativa de aquellos que se encuentran más cercanos a Bogotá, lo que los hace mucho más dinámicos, con un claro predominio en las actividades urbanas, mientras que aquellos que están más lejos de Bogotá predominan las actividades rurales y su actividad económica es menor.

Es evidente que la aglomeración de Bogotá genera efectos directos sobre el crecimiento económico y poblacional de los municipios periféricos al Distrito, lo que impulsa la actividad económica de dichos municipios, y es positivo ya que el mercado bogotano es el más importante del país a nivel de cantidad de población y poder adquisitivo, razón por la cual, los municipios de la región tienen la oportunidad de avanzar en la implementación de proyectos y estrategias que permitan la generación de valor y el posicionamiento de productos agroindustriales con alto potencial, aunque es evidente que el potencial de esta provincia se encuentra principalmente en el sector industrial.

Y la actividad agrícola, involucra la economía campesina, que corresponde a la producción de alimentos, actividad estratégica, tanto en el objetivo de generar empleo, como el de proporcionar una oferta de comida con destino a una población mayoritariamente urbana. Esta producción de alimentos es soportada por unidades productivas medianas y pequeñas, caracterizadas por reducidos niveles de productividad y de ingresos. Sin embargo en la esfera del comercio persisten exagerados niveles de intermediación comercial, que elevan los costos transaccionales de los alimentos, encareciendo arbitrariamente los

productos y afectando sobre todo al consumidor pobre de las zonas urbano.

## **SECTOR ESTRATÉGICO TRANSPORTE TERRESTRE INTERMUNICIPAL**

Actualmente los municipios de la Sabana de Occidente cuentan con un modelo regulado de competencia en la vía, conformado por tres actores principales; empresa, propietario y conductor, los cuales interactúan dentro de la operación del mismo.

Las empresas que deben contar con una habilitación, permiso de operación y rutas determinadas que es otorgado por el Ministerio de Transporte reuniendo unos pre requisitos solicitados por este ente; ya otorgada la habilitación y demás por un periodo indefinido las empresas de transporte deben tomar una serie de pólizas de seguros que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, el propietario que es quien posee el parque automotor y realiza la afiliación del vehículo a la empresa, en ocasiones selecciona el personal operativo conductor y por ultimo el conductor que es la persona encargada del funcionamiento del parque automotor en la ruta y horarios ya establecidos por la empresa, entre sus funciones esta en recaudar el dinero que recibe por parte de los usuarios pasajes entregarlos a la empresa y vigilar el mantenimiento de los vehículos de acuerdo a las políticas de la empresa.

Existe una interacción entre los actores de este modelo de transporte; el propietario es

quien incorpora a la empresa el parque automotor bajo la figura de la afiliación, contrato de vinculación entre la empresa y el propietario quienes pueden pactar libremente las obligaciones de la operación y administración de los vehículos para el funcionamiento de las rutas y horarios ya establecidos y debe cancelar un 5% o 10% a la empresa por rodamiento sobre el producido que debe entregar a la empresa afiliada; para el cumplimiento de lo anterior y ya previamente seleccionado por la empresa o en ocasiones por el propietario entre el tercer actor, el conductor, éste es vinculado directamente a la empresa bajo unas condiciones óptimas para ambas partes, es decir existe un contrato de trabajo, un salario mínimo legal vigente, prestaciones sociales y debe esté cumplir con un producido para la empresa que esta sobre un (1) SMLV por día cubriendo horarios ya establecidos asignados por el Ministerio de Transporte.

Así la actividad transportadora se desarrolla como un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos de transporte, de acción en el área metropolitana, cuando se presta entre municipios y de acción urbana cuando se presta únicamente en las ciudades.

Esta actividad tiene varios niveles de servicio que inician con el básico que garantiza una cobertura adecuada, con frecuencias mínimas de acuerdo con la

demanda y cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios y de lujo que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y accesibilidad, en términos de servicio y cuyas tarifas son superiores a las del servicio básico.

Con base al análisis DOFA de los municipios de Facatativá, Madrid, Funza y Mosquera, se reconocen que existen oportunidades en este sector del transporte intermunicipal, para lo cual se destacan la proximidad de estos municipios a Bogotá, el contar con proyecciones y mejoras en las vías permitiendo una sistematización del sector y la inclusión del proyecto tren de cercanías o metro ligero, y por otro lado se destacan como fortalezas la demanda de pasajeros en los municipios, un parque automotor de buena calidad que ofrecen las empresas, contar con una infraestructura vial en condiciones óptimas y con proyecciones de crecimiento, lo anterior permite prestar el servicio a la comunidad de la Sabana de Occidente.

Se debe tener presente que actualmente existen amenazas como lo son el transporte informal por vehículos particulares y empresas intermunicipales no autorizadas y debilidades en relación a la rivalidad entre empresas de transporte, un incumplimiento en las condiciones del servicio, la falta de un terminal de transporte y la no participación de los entes de control por parte del Estado.

Se concluye que en el sector transporte intermunicipal de los municipios de Sabana de Occidente existen situaciones que afectan directamente al usuario a la

hora de hacer uso de este servicio; no hay alianzas estratégicas entre los actores del modelo de transporte que les permita tener un beneficio equitativo, sino al contrario viven en una guerra del centavo día a día, dejando a un lado situaciones tan importantes como los son la piratería de vehículos particulares, la participación de empresas con rutas no autorizadas, la no capacitación del servicio al cliente a los conductores por parte de las empresas, etc.

los que tienen un contacto con el usuario; por muchos años seguirá siendo el mismo modelo de transporte hasta que no llegue el nuevo modelo de transporte integral como es el tren de cercanías metro ligero

Se realizó el inventario de las empresas de transporte intermunicipal de los municipios Facatativá, Funza, Madrid y Mosquera con el fin de analizar su composición y capacidad, dentro del

MUNICIPIO	NUMERO DE EMPRESAS	FRECUENCIA DE HORARIOS	CAPACIDAD TRANSPORTADORA
Facatativa	8	1.414	6.445
Funza	5	206	3.922
Madrid	3	134	1.159
Mosquera	2	12	456
Total	18	1.766	11.982

No hay un aprovechamiento de las oportunidades y fortalezas que el sector tiene se destaca la demanda de pasajeros que existe y las condiciones óptimas en que se encuentra la vía entre otras que se analizaron.

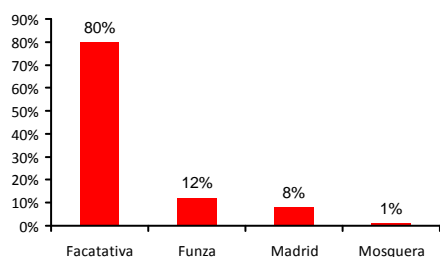
análisis de las cifras que arrojan las variables del inventario de limite el alcance a la vía calle 13, corredor de vital importancia y que conecta con Bogotá en relación a los municipios objetivo de estudio.

Con respecto al modelo de transporte empresa, propietario y conductor; las empresas hoy día buscan aumentar su parque automotor sin importar si el actual servicio que presta es el mejor, buscan mas propietarios con el fin de incrementar sus ingresos sin mirar el factor más importante y al que deben generar confianza y sobre todo una fidelizacion hacia la empresa, el usuario, y con respecto al conductor son las empresas quienes deben tener un proceso de selección más ajustado y funcional debido a quienes son ellos los conductores

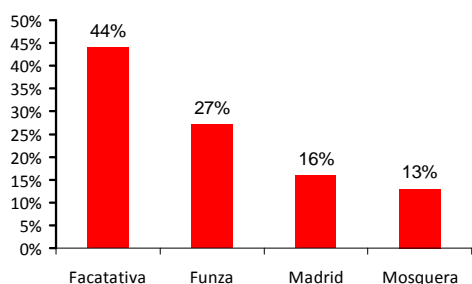
Sabana de Occidente con sus principales municipios cuenta con dieciocho empresas, con un total de 1.766 frecuencias diarias que son otorgadas por el Ministerio de Transporte, distribuidas entre ellas con una capacidad transportadora de 11.982 pasajeros diarios hacia Bogotá en la ruta Facatativá Bogotá Facatativá, dentro de una demanda proporcional de 35.000 pasajeros que corresponde al 10% de la población de los municipios.



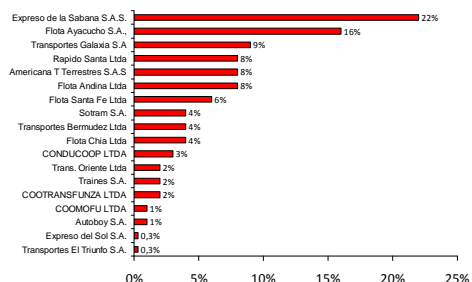
El municipio con la mayoría de frecuencias diarias es Facatativá con un 80%, Funza con un 12%, Madrid con un 8% y Mosquera con un 1%.



El total de empresas que prestan el servicio de transporte intermunicipal es de 18 empresas, de las cuales el 44% son de Facatativá con 8 empresas, el 27% son de Funza con 5 empresas, el 16% son de Madrid con 4 empresas y el 13% son de Mosquera con 2 empresas.

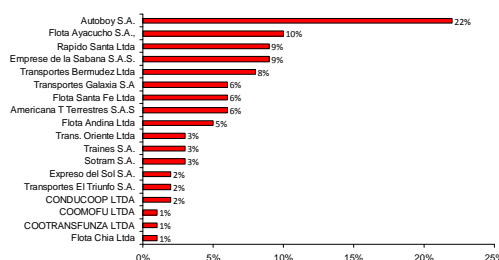


Se analizan las empresas de transporte del sector Sabana de Occidente dando como resultado que Expreso de la Sabana con un 22% y Flota Ayacucho con un 16% de Facatativá son las empresas con mayores frecuencias y les permite ofrecer capacidad transportadora al servicio.



Cuando se habla de capacidad transportadora se entiende el número de pasajeros que está autorizado el bus ó microbús, es decir los buses son Grupo C con una capacidad de 39 pasajeros y los microbuses son Grupo B con una capacidad de 19 pasajeros.

A nivel general de las dieciocho (18) empresas en Sabana de Occidente, Autoboy S.A. (Funza) con un 22% y Flota Ayacucho S.A. (Facatativá) con un 10% son las empresas con mayor capacidad transportadora que a diario transitan en la vía corredor Calle 13.



Para la realización del análisis del inventario de las empresas intermunicipales del corredor de la calle 13 y con base a las variables tomadas, en la actualidad el servicio no cumple con los parámetros legales.

Debido a que en primer lugar los vehículos deben salir sin pasajeros de pie, si un

vehículo de Facatativá con ruta Directo Bogotá entre 19 y 39 pasajeros, estos mismos deben llegar a su destino (Bogotá) ó si en su recorrido el destino de algunos no es el inicial se entendería entonces que el mismo número de pasajeros que decida descender será el mismo número de pasajeros que el conductor debe permitir que ingresen al vehículo en su recorrido, pero la realidad es otra, porque es evidente que en las horas pico, es decir las horas de mayor influencia de pasajeros en Facatativá entre las 6 y 8 a.m., es común ver que los vehículos salen despachados con pasajeros de pie y en ocasiones el conductor permite de forma irregular el descenso y ascenso de pasajeros en distintos lugares del corredor esto con el fin de lograr el tan anhelado “producido” que las empresas exigen a sus conductores. Por otro lado en las horas de menor demanda que comúnmente se conoce como hora valle entre las 9 a.m. y 4 p.m. en Facatativá, la situación es aún peor, debido a que el vehículo no es despachado con la totalidad del cupo de pasajeros que cada uno tiene, por lo cual es común ver que durante su recorrido permite el ascenso de pasajeros sin importar si su destino no es el mismo al del vehículo.

Es evidente que las empresas debido a su capacidad transportadora y número de vehículos afiliados, tienen una excelente disponibilidad de cubrir la demanda existente de pasajeros, pero la situación que

impide dicha acción es el poco interés entre estas empresa de generar alianza estratégicas que les permita mejorar un servicio que hoy día no es el más adecuado.

Actualmente los municipios Facatativá, Madrid, Funza y Mosquera no cuentan con proyecciones de crecimiento y de cambios en relación al transporte intermunicipal, para lo cual las empresas realizan cambios internos con el fin de mejorar el servicio, tales cambios son referentes a la modernización del parque automotor que se contempla en un proyecto de ley por el cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor del servicio público de transporte<sup>5</sup>, siendo su principal objetivo la adopción de medidas para la reposición de los vehículos de servicio público de transporte terrestre, encaminadas a garantizar la atención efectiva de la demanda, la actualización tecnológica de los vehículos, a mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito y a la preservación del medio ambiente, aplicando la Ley a los vehículos de transporte registrados en el servicio público, en las modalidades de transporte de carga, transporte colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, municipal, distrital y/o metropolitano, de transporte individual y de transporte especial.

---

<sup>5</sup> MINISTERIOS DE TRANSPORTE - “proyecto de ley por el cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor del servicio

público de transporte” disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=1502>

De acuerdo con los resultados de la encuesta de servicios públicos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera por parte de la asociación nacional de industriales de Colombia, ANDI, y la superintendencia de puertos y transporte revelan que la edad máxima del parque automotor bajó de 18 años a 9,4 años y que es evidente una tendencia a la estabilidad y formalización del empleo en un 70%, pero preocupa aún el modelo regulado de competencia en la vía que proviene de la informalidad de la vinculación de los trabajadores.<sup>6</sup>

Hacia futuro se planea realizar la integración de la región mediante la construcción de un metro ligero, proyecto que se crea con la Empresa Férrea Regional S.A.S. – EFR S.A.S, con el fin de ser gestor del proyecto Tren (Administrador del SITP), como objetivo principal es de gestionar, organizar y planear el SITP en el departamento de Cundinamarca, bajo la modalidad de transporte terrestre ferroviario y la integración del transporte de pasajeros municipales; las entidades constituyentes de EFR S.A.S.

Para el desarrollo de un sistema integrado de transporte de Bogotá–Cundinamarca de nominado metro ligero regional urbano en el marco de lo establecido en el documento Conpes 3677 de 2010, donde hay un compromiso a trabajar de manera conjunta

la estructuración de un sistema integrado de transporte regional urbano y coordinar la disposición de medios físicos, patrimoniales y personales para de esta manera analizar la ejecución del tren de cercanías metro ligero donde el 90% de conductores de las empresas de transporte poseen multas por infracciones cometidas en el corredor calle 13, dada esta problemática la secretaría de transporte y movilidad adelanta una campaña de información sobre los beneficios a que tienen derechos los deudores que hagan acuerdos de pago o se pongan al día con el departamento, mediante campañas sobre los descuentos por comparendos en Cundinamarca.

## Conclusiones

Actualmente los municipios están en la búsqueda de mejorar el modelo regulado de competencia en la vía, donde se generan proyectos y acciones con el fin de prestar un mejor servicio al usuario o pasajero, pero si analizamos las acciones que se están desarrollando actualmente por parte de los municipios, seguido de las empresas y propietarios frente a los proyectos que el gobierno está generando; se observa que no existe un trabajo en equipo, debido a que existe un interés por mejorar un servicio que cada días es desastroso.

---

<sup>6</sup> ANDI – Asociación Nacional de Industriales de Colombia Cámara - Sectorial del Transporte – noticias de sector: transporte semana 19 al 23 de abril de 2010 disponible en:

[http://www.andi.com.co/pages/proyectos\\_pagnas/contenido.aspx?pro\\_id=167&IdConsec=1275&clase=8&Id=66&Tipo=2](http://www.andi.com.co/pages/proyectos_pagnas/contenido.aspx?pro_id=167&IdConsec=1275&clase=8&Id=66&Tipo=2)

En relación al crecimiento en la población de los municipios de Sabana de Occidente generando de igual forma una necesidad de desplazarse hacia Bogotá, siendo este un factor de gran importancia para las empresas de transporte porque generan ingresos y trabajo a su región, pero no se detienen a pensar si su servicio es el mejor, simplemente trabajan sin mirar a su alrededor, no hay una proyección como empresas, donde sean ellas las que generen proyectos si es el caso o por el contrario se comprometan a participar en proyectos donde el único fin es un crecimiento como organización basados en un mejor servicio a los usuarios y/ o pasajeros quienes son el motor de este modelo.

Para nadie es un secreto que desde hace años se está hablando de un metro ligero en la sabana de occidente que cambie el modelo regulado de competencia de la vía que existe, donde se ofrece un mejor servicio con las mejores condiciones; ante este situación las empresas no han generado ningún tipo de proyectos o de ideas que les permitan conocer los estudios, saber en qué fase se encuentra y la posibilidad de participación de ellas; es el momento para que los alcaldes y empresas de transportes, tomen la palabra y trabajen de la mano para mejorar un servicio para usuarios o pasajeros.

#### Bibliografía

ANDI – Asociación Nacional de Industriales de Colombia Cámara - Sectorial del Transporte – noticias de sector: transporte semana 19 al 23 de abril de 2010

CONCESIONES CCFC S.A. vía Bogotá (Fontibón) – Facatativá – Los Alpes Eje de Desarrollo Regional

GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA, Secretaria de Planeación Departamental, Oficina de Sistemas de Información, Análisis y Estadística, Estadísticas de Cundinamarca 2010, “Cundinamarca Corazón de Colombia”, ISBN 978-958-98814-3-9.

MINISTERIO DE TRANSPORTE, Normatividad – base de datos Agosto 2013.