

ISO 9001:2015



RESOLUCIÓN NÚMERO

DE 2019

0004554

18 SEP 2019

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

#### EL SUBDIRECTOR DE TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 336 de 1996, el Decreto 087 de 2011 modificado por el Decreto 2189 de 2016 y en especial el artículo 2.2.1.4.6.7 del Decreto 1079 de 2015, y

#### CONSIDERANDO

Que es deber del Estado garantizar la existencia de un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios.

Que de conformidad con lo previsto en el numeral 15.5, Artículo 15 del Decreto 087 de 2011, son funciones de la Subdirección de Transporte, entre otras las siguientes: "*Expedir los actos administrativos necesarios para las autorizaciones y demás requerimientos relacionados con el transporte carretero, marítimo, fluvial y férreo.*"

*Que los artículos 2.2.1.1.8.1 y 2.2.1.4.6.7, del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015, señalan que la ruta de influencia "Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económico, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.*

*Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas."*

Que con radicado No. 20193210137522 del 4 de marzo de 2019, el Alcalde Municipal de Turbaco y el Alcalde de Cartagena D.T. y C., solicitaron la autorización de la ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco.

Que el Ministerio de Transporte por medio de oficio No. 20194110158541 del 10 de abril de 2019, da respuesta aclarando las consideraciones normativas y generando varias observaciones sobre el estudio presentado para determinar una ruta de influencia y los requisitos mínimos para solicitarla, dando un plazo perentorio para el envío de estos documentos como complemento de la petición inicial.

Que por medio de radicado No. 20193210373702 del 11 de junio de 2019, el Secretario de Tránsito Municipal de Turbaco, adjunta la información complementaria solicitada, requiriendo se determine la ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena -

4

0004554

3 SEP 2019

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

Turbaco de acuerdo a lo estipulado en el Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.4.6.7, para lo cual anexan la siguiente documentación:

- Solicitud conjunta firmada entre los suscritos alcaldes el 15 de febrero del 2019 que se denomina "*SOLICITUD CONJUNTA PARA LA AUTORIZACIÓN DE LA RUTA DE INFLUENCIA EN LA ZONA DE CONURBACIÓN CARTAGENA - TURBACO*".
- Estudio técnico, social y económico de la zona de conurbación del municipio de Turbaco - Bolívar de acuerdo a los requerimientos solicitados por el Ministerio de Transporte.

Que de conformidad con el contenido del estudio, se indica que entre la ciudad de Cartagena D.T. y C. y el municipio de Turbaco se presenta el fenómeno de la conurbación y ambas entidades coyunturalmente hacen parte del listado de las 18 ciudades que se identifican por presentar relaciones funcionales por ser poblaciones con más de 100.000 habitantes, donde aparecen registradas en el Anexo I del Conpes 3819 de 2014 "*Listado de Municipios que conforman la propuesta del Sistema de Ciudades*".

Que en el mencionado estudio se realiza de manera mancomunada por parte de la Alcaldía de Cartagena D.T. y C. y la Alcaldía del municipio de Turbaco, para presentarlo ante el Ministerio de Transporte con el fin de que sea aprobada una Ruta de Influencia en la zona de conurbación existente debido a la influencia recíproca entre dichas entidades territoriales de orden poblacional, social y económico.

Que de acuerdo al contenido del estudio, refiere que por el aumento del fenómeno de la urbanización, resultado de las actuaciones urbanísticas desarrolladas y el concordante crecimiento poblacional, el número de viajes que necesitan los usuarios del servicio de transporte igualmente aumenta, requiriendo un sistema integral de transporte urbano que sea eficaz en materia de movilidad generando un impacto positivo en la calidad de vida de la población habitante en la zona de conurbación.

Que según el contenido del estudio, refiere que actualmente se tiene en la ciudad de Cartagena D.T. y C., una población de 1.036.134 personas, una extensión de 559 km<sup>2</sup> y una densidad poblacional de 1.853,55 hab/km<sup>2</sup>; así mismo, el municipio de Turbaco cuenta con una población de 75.208 habitantes, una extensión de 196 km<sup>2</sup> y una densidad poblacional de 383,71 hab/km<sup>2</sup>, donde entre estas dos poblaciones existe una zona denominada de conurbación, la que se genera por crecimiento poblacional progresivo, permitiendo interacciones en todas las dimensiones del desarrollo, en particular el punto de movilidad por la cercanía, por tanto, se requiere un servicio de transporte que beneficie a ambas poblaciones, la cual asciende a un aproximado de 36.000 personas.

Que de conformidad con el contenido del estudio técnico adelantado por las Alcaldías Municipales de Cartagena D.T. y C. y Turbaco a través de la Secretaría de Movilidad, indica que el municipio de Turbaco se encuentra ubicado a 9 kilómetros de la ciudad de Cartagena D.T. y C. en la zona norte del departamento de Bolívar y cuenta con una interconexión por la variante Mamonal - Gambote y por la carretera troncal de occidente, donde se encuentran los barrios denominados zona de conurbación, los cuales reciben dicho nombre, por estar ubicados en el territorio de Turbaco pero en el límite de la ciudad de Cartagena D.T. y C.

Que según lo contemplado en el estudio, se enuncia que las actividades relacionadas con el aforo se desarrollaron por 4 días, sábado 20, lunes 22, miércoles 24 y jueves 25 de octubre de 2018 en 5 puntos ubicados sobre la variante Mamonal - Gambote, en las zonas de transición entre los barrios y la carretera mencionada, vía que se utiliza para realizar trasbordo hacia el lugar definido por las personas que llegan al municipio provenientes de municipios ubicados al sur de Cartagena, de la vía troncal de occidente, especialmente de los municipios de Arjona, Turbaná y María La Baja. Dichos aforos se efectuaron desde las 6:00 horas hasta las 19:30 horas, determinadas por el alto flujo de pasajeros y vehículos, donde se utilizó el método de aforo manual realizado durante periodos fijos, incluyendo

0004554

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

los de tránsito alto. La circulación de personas y vehículos en estas horas para realizar sus actividades diarias u ocasionales son la base para definir la demanda estimada del servicio que se cubrirá una vez entre en funcionamiento la ruta de influencia.

Que de conformidad con el contenido del estudio, los datos que se tomaron como referencia para la estimación de la demanda fueron la cantidad de vehículos de transporte público de las tres rutas que le sirven a las personas que viven en los barrios de la zona de conurbación y de los pasajeros que realizan su trasbordo para dirigirse a la ciudad de Cartagena, además se realizó el conteo de todos los vehículos particulares que prestan el servicio colectivo de pasajeros que pasaron por los puntos de aforo, determinando que el 60% se dedican a prestar este servicio no cumpliendo con las obligaciones de la ley. Este transporte surge debido a los problemas de movilidad en la zona con ocasión de la falta de un servicio de transporte integral que cumpla con la demanda en el sector, lo cual hace necesario que exista, además del ya mencionado servicio colectivo, el servicio de transporte realizado en motos, del cual el 70% se dedica a transportar personas.

Que según el estudio técnico, social y económico presentado de la zona de conurbación, se muestra que en la movilización de pasajeros proveniente de los municipios se tiene que la hora pico está comprendida entre las 6:00 a las 7:45 horas de la mañana.

Que según el estudio técnico, social y económico presentado de la zona de conurbación, se muestra que en la movilización de pasajeros proveniente de los barrios, se tiene que las horas pico o de mayor flujo son las comprendidas entre las 6:00 a las 7:35 horas de la mañana y entre las 15:15 a 16:45 horas de la tarde.

Que según el estudio técnico, social y económico presentado de la zona de conurbación, se muestra que en la movilización diaria de motos que pasan por los puntos de aforo, las cuales salen de los barrios de estudio, alcanza su mayor número en la franja de tiempo analizada entre las 6:30 a 6:45 horas de la mañana, diferente a los pasajeros que llegan a tomar un bus, buseta o colectivo debido a que el tiempo que se ahorran en este medio de transporte les permite salir un poco más tarde y el número máximo en este rango de tiempo es de 128 motos.

Que según el estudio técnico, social y económico presentado de la zona de conurbación, se muestra que en lo relacionado con la movilización de vehículos, se tiene que la franja de tiempo que mayor cantidad de carros tiene, es la franja de tiempo comprendida entre las 6:30 a 6:45 horas de la mañana.

Que de conformidad con el contenido del estudio, se determina que los volúmenes para el cálculo de la demanda que fueron el resultado del trabajo de campo son el promedio diario de flujo de vehículos y personas provenientes de los municipios ubicados al sur del distrito de Cartagena, los cuales descienden en estos puntos para ahorrar tiempo y distancia y evitar llegar hasta la terminal de transporte, punto al cual los vehículos de transporte intermunicipal deben terminar su recorrido.

Que de conformidad con el contenido del estudio presentado, la cantidad diaria de pasajeros que se movilizan hacia la ciudad de Cartagena es de 4.083 personas y que por otra parte, de las 2.755 motos que transitan, unas 1928 transportan personas como pasajeros, y de los 7.011 vehículos, unos 4.207, con capacidad para 4 pasajeros, movilizan un estimado de 14.724 personas para un total de 22.839 personas que utilizan algún medio de transporte para dirigirse hacia su destino y retornar a su punto de origen.

Que de conformidad con el contenido del estudio presentado, refiere que de los aforos realizados se tiene que la demanda diaria de pasajeros que se movilizan hacia la ciudad de Cartagena es de 1.536 personas, las cuales provienen en su gran mayoría de los municipios de Arjona y Turbaco; igualmente desde la zona de conurbación se movilizan 2.547 personas, las cuales utilizan el transporte informal, 1.928 se movilizan en moto, que representan el 70% del total y aproximadamente 4.200 personas en servicios de colectivo o taxi.

0004554

8 SEP 2019

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

Que según el estudio presentado y una vez analizados los aforos por parte de la autoridad local se tiene que la hora máxima de demanda es la franja de tiempo comprendida entre las 6:00 y las 7:00 horas de la mañana, alcanzando un total de 732 vehículos entre los que se encuentran busetas, motos, vehículos particulares y taxis.

Que según el estudio presentado y el análisis de los datos por parte de la autoridad local también se pueden observar que la cantidad de pasajeros movilizados en la zona corresponde a 40% que se moviliza en la oferta formal y el 60% restante se moviliza en la oferta informal de motos y vehículos particulares que prestan el servicio de colectivo.

Que de conformidad con el contenido del estudio presentado, refiere que una vez analizada la oferta diaria de transporte público que moviliza a las personas hacia la ciudad de Cartagena es de 294 vehículos de diferentes empresas, dentro de las cuales, la única autorizada para recoger pasajeros es la empresa Cootransurb. En forma puntual se tiene que la capacidad para movilizar los pasajeros hacia su destino es insuficiente, ocasionando oportunidad para que se fortalezca el transporte informal que es el que moviliza la mayor cantidad de pasajeros.

Que según el estudio presentado, se indica que para realizar un análisis socioeconómico y motivo de viajes, se efectuaron 376 encuestas a hogares distribuidos en los 16 barrios que son objeto de estudio para que sean beneficiados por el SITM y que se utilizó un método estadístico de muestra con población finita la cual tiene un margen de error del 5% y un porcentaje de confiabilidad del 95%.

Que según el estudio presentado, en temas de vivienda, de todos los encuestados, el 74% posee vivienda propia y el 26% vive en calidad de arriendo, lo que nos permite observar que la mayoría cuenta con inmueble de patrimonio; cabe resaltar, que estos hogares en la zona de Turbaco, son viviendas VIS y en algunos barrios de Cartagena son proyectos de vivienda para personas con discapacidad y fueron entregadas por el gobierno. De igual manera, las viviendas cuentan con registro, es decir, que además de la posesión, las personas también tienen documentos legales que garantizan que la vivienda es de ellos, por tanto, no deben gastar en arriendo y es un aspecto positivo en la distribución de los ingresos mensuales.

Que según el estudio presentado, el número de familias residentes en una casa, en su mayoría es una, pero por la misma composición social se puede observar que se cuenta con dos y hasta con tres familias en una misma casa, resaltando que esto puede ser catalogado como hacinamiento por las dimensiones estándares que poseen estas viviendas.

Que según el contenido del estudio presentado, en lo relacionado con los menores de edad que viven en dichas casas, se puede observar que en el 37% de los hogares encuestados no vive ningún menor de edad y en el 29% hay un menor. Estos datos son de suma importancia al momento de calcular la cantidad de recursos que se pueden destinar para estas edades que hasta los 10 años pueden generar muchos costos con lo que tiene que ver con el cuidado, la salud, la educación y que además estas edades aún no están en la capacidad de generar recursos económicos que puedan aumentar los ingresos mensuales con los que se cuentan en un hogar.

Que según el estudio presentado, en lo referente a vehículos, el 40% de los hogares encuestados cuenta con un vehículo, dato que se puede contrarrestar con los hogares que cuentan con garaje, sin embargo es irrelevante en muchos casos que no exista un garaje puesto que en la mayoría de los hogares se puede apreciar que no es un carro, sino medios de transporte más pequeños que se pueden guardar de una forma más fácil y en menos espacio.

Que según el estudio presentado, en la mayoría de los casos se cuenta con una moto, que tal y como se aprecia en cualquiera de las vías del municipio de Turbaco o la ciudad de

/

0004554

14 SEP 2019

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

Cartagena son las que predominan por las facilidades de créditos para adquirir una y por su bajo costo en comparación con un vehículo.

Que según el contenido del estudio presentado, refiere que en la mayoría de los hogares encuestados entre los barrios que fueron motivo de estudio en la ciudad de Cartagena y en la zona de conurbación del municipio de Turbaco, la cantidad de recursos que reciben los miembros de la familia están estimados entre 1 y 2 SMLMV; estos hogares representan el 49%, valor que corresponde al promedio de familias de estrato 2, que cuentan con un trabajo fijo y que en muchas ocasiones trabajan dos o más miembros de la familia. Otro dato es el que está entre 2 y 3 SMLMV, que por lo general son parejas o familias que tienen 3 integrantes o 4, y el tercer porcentaje más alto es el de las familias que viven o sobreviven con menos de un salario mínimo, dato que por lo general se tomó de hogares con un alto número de residentes, con dos familias en un mismo hogar y que por lo general, las personas se dedican a lo que se denomina como rebusque. Para estas personas en particular y para las que cuentan con menos de dos salarios mínimos, que es el mayor rango, que llegue el sistema integrado de transporte masivo de la ciudad de Cartagena, representa un impacto positivo por el ahorro en los gastos invertidos en la movilización de una o varias personas.

Que según el estudio presentado, se nota que de la misma manera que en las proyecciones del departamento nacional de estadística, se puede observar que la mayoría de las personas son mujeres con un 53%, superando por un 6% a los hombres que viven en los hogares de los barrios que fueron objeto del estudio socioeconómico.

Que según el estudio presentado, el nivel de estudio de las personas que fueron encuestadas es el bachillerato, esto por los jóvenes que están aún estudiando y por muchas personas que es el único grado educacional que alcanzaron; este dato contrarrestado con el nivel de ingreso puede determinar que con un bajo nivel de educación los trabajos que se pueden conseguir son los que generan bajos ingresos. Por otra parte, se puede apreciar que estudios técnicos o tecnológicos es del 20%, universitario es del 14% y estudios especializados es sólo del 1%, estos tres garantizarían en el mercado laboral mejores ofertas de empleo.

Que según el estudio presentado, en lo relacionado con la actividad económica, la que predomina es que la mayoría de las personas se dedican a estudiar, sea bachillerato, preescolar o primaria, estudios superiores con un 35%, en segundo lugar con un 24% se encuentran las personas que se dedican a otra actividad y dentro de esta franja se ubicaron muchas personas que se encuentran desempleadas, estos dos ítems suman un gran porcentaje, lo que explica porque en muchos hogares el nivel de ingresos es bajo, esta interpretación fortalece la hipótesis de que es necesario que el SITM llegue a esta zona para tener un impacto positivo en la economía de los hogares. Por otra parte, las personas que cuentan con un salario fijo por tener una vinculación laboral que les permita recibir un sueldo son el 21%.

Que según el estudio presentado, un punto exigido por el estudio de movilidad, es lo relacionado con la movilidad reducida, determinando que pocas personas presentan alguna limitación de acceso que impida utilizar algún tipo de vehículo, el 96% de las personas encuestadas no presentan ninguna limitación de acceso y el 4% restante se les dificulta la accesibilidad a los medios de transporte.

Que según el estudio presentado, uno de los datos más relevantes de la encuesta o análisis socioeconómico es lo relacionado con la conformación del hogar, en todos los hogares encuestados como es de naturaleza el 24% tiene un jefe de hogar, en el 19% convive la pareja, es decir, el esposo o la esposa dependiendo el caso del jefe del hogar, el 32% de los encuestados son hijos de ambos lo que conforma una familia convencional, el 1,1% son hijos del padre y el 6% son hijos sólo de la madre, en el 7% de los hogares conviven un nieto o una nieta. Esta conformación de la familia muestra que la mayoría de las casas que fueron objeto del estudio están conformadas por mamá, papá e hijos de la pareja.

0004554

2019

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

Que en el estudio presentado se determina que el 83% de las personas sólo realizan 2 viajes y un 15% realizan 4 viajes, las personas que realizan más de 2 viajes son las que usualmente por la dificultad del servicio realizan trasbordo, lo que encarece el valor del transporte y el tiempo invertido en llegar de su punto de origen a su destino.

Que según el estudio presentado, el 38% de las personas que se encuestaron se movilizan por cuestiones de trabajo, el 18% que representa el segundo motivo por el cual las personas viajan, es para las escuelas o colegios y en un tercer lugar se aprecia que el primer viaje de las personas es para realizar un trasbordo, el cual por lo general es para la avenida donde se redirecciona el viaje hacia su destino final.

Que según el estudio presentado, en la misma encuesta se preguntó por el valor invertido en el transporte diario, del cual, para las personas que realizan 4 viajes en promedio se gastan \$11.200, debido a que en el primer viaje gasta \$3.100, en el segundo viaje \$2.600, en el tercer viaje \$2.300 y en el cuarto viaje que es el retorno al hogar se gasta \$2.300, por tanto, al realizar un análisis de la inversión promedio diario, se multiplica por 5 días de la semana y por cuatro semanas que representan el número de días que realizan los desplazamientos dentro de un mes, se tiene que dicha inversión mensual es aproximadamente de \$224.000 lo que supera el subsidio de transporte que es de \$88.211, por tanto el SITM beneficiaría económicamente a las personas de la zona de conurbación.

Que de conformidad con el contenido del estudio presentado en la zona de conurbación, para la movilización de todas las personas, se necesita una ruta que cubra los barrios Villa Grande I, Villa Grande II, Villa Sol, Urbanización Nuevo Horizonte, Urbanización Brisas de Galicia, Urbanización Huellas de Uribe y Urbanización La Carolina; dicha ruta, identificada como A101 deberá realizar su recorrido en un tiempo de 36 minutos, en condiciones normales, con un intervalo de franjas en las horas pico de 6 minutos con una flota operativa de 6 busetones con capacidad para 50 personas cada uno para atender la demanda estimada por el análisis efectuado del estudio técnico.

Que según el estudio presentado, actualmente en la zona de conurbación se movilizan vehículos de transporte público como lo son busetas de Ternera, Bosque y Cootransurb, las cuales están circulando de manera ilegal, puesto que su zona de inicio de ruta no es la correcta, tal como está plasmado en el Decreto 0801 del 14 de junio de 2012, determinando que debe iniciar la ruta a la altura de la carretera troncal de occidente diagonal 32 y no sobre la variante Mamonal - Gambote.

Que de acuerdo al estudio presentado, una de las rutas con mayor relevancia para el transporte de una de las zonas es la denominada Ternera Villa Grande en su ruta 13, la cual cuenta con un recorrido de 90 minutos y una distancia de 38+450 km en jornada de 5:00 hasta las 21:30 horas, con frecuencia de salida de 3,5 minutos, pero de acuerdo al Decreto 0801 del 14 de junio de 2012, esta ruta se encuentra circulando en una zona en la que no tiene permiso para transitar por lo cual no existe una afectación directa en contra de los transportadores de la ruta mencionada y las demás rutas que transitan, que si bien dentro de su recorrido se encuentran estos barrios, no es su recorrido aprobado y sus destinos están dirigidos a otros puntos de la ciudad de Cartagena y no por el recorrido que realizará la ruta que se necesita para satisfacer las necesidades de la zona de conurbación y que cobijará la ruta A101 La Carolina - Variante - Portal, propuesta por Transcaribe S.A.

Que según el estudio presentado, además de las rutas mencionadas, éste incluye otras rutas de carácter intermunicipal que circulan por esta zona y que cuentan con la debida autorización por parte de la autoridad competente para transitar, las cuales no afectan los servicios de transporte intermunicipal prestados.

Que de conformidad con el contenido del estudio presentado, la empresa de transporte realizando el estudio técnico sobre la proyección de la tarifa para el usuario del sistema integrado de transporte masivo TRANSCARIBE para el año 2019, fijó en \$2.500 el valor del pasaje tal y como lo presentó mediante el Decreto 1479 del 31 de diciembre de 2018, valor

0004554

18 SEP 2019

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

para la vigencia 2019. Esta tarifa se fija de manera general para todo el sistema y no varía por rutas ni recorridos. De igual manera se definen en los protocolos de servicio de TRANSCARIBE los trasbordos que no tienen costo alguno siempre y cuando se utilice la misma tarjeta y no se utilice un articulado que vaya en sentido contrario al pago del pasaje inicial, sólo en los portales se puede hacer el cambio de sentido de transporte sin realizar un pago adicional, esto debido a que el sistema tiene integración de tarifas entre rutas.

Que según el estudio presentado, la ruta propuesta por la empresa de transporte masivo de la ciudad de Cartagena es el resultado de diversos estudios de tiempos y recorridos realizado por TRANSCARIBE, donde el objetivo principal del SITM es la prestación de un servicio digno y eficiente que además sea de mayor facilidad de acceso para personas con movilidad reducida; así, se tiene que el SITM busca diseñar e implementar un esquema de operación que cumpla con las necesidades de transporte de la ciudad y como objetivo más importante determinar una tarifa acorde a las necesidades financieras y operativas del SITM y que sea accesible al nivel socioeconómico de la comunidad.

Que de acuerdo al estudio presentado, se indica el diseño operacional de la ruta para día hábil y fin de semana, el cual atenderá la demanda de transporte de las personas de la zona de conurbación y de los pasajeros que principalmente llegan de los municipios de Turbaco y Arjona.

Que de acuerdo al estudio presentado, en la ruta propuesta y sus características, se determinan 14 paraderos sin incluir el del portal, en un recorrido total de 9,6 km y que en dicho recorrido ingresan 3,4 km al perímetro urbano del municipio de Turbaco.

Que de conformidad con el contenido del estudio, el programa de reducción del impacto social y económico va dirigido a las personas que por la entrada en servicio de la ruta de influencia propuesta por TRANSCARIBE, afectarían la actividad económica de estas personas y que en caso de ser esta la situación al igual que se ha realizado con otras rutas, la empresa capacitará a los conductores y los vinculará para que presten el servicio de la ruta A101, pero para el caso puntual de acuerdo a lo suministrado por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de la ciudad de Cartagena, estos vehículos están partiendo de un lugar que no es el determinado por el Decreto 0801 de 2012. Según lo dado a conocer por el Distrito, estas rutas por el momento no desaparecerán aún cuando entre en funcionamiento la ruta de influencia hasta que TRANSCARIBE pueda garantizar el servicio para los demás barrios por los que transitan las rutas 13 y 24 del servicio colectivo urbano.

Que los municipios involucrados para determinar la ruta de influencia no pertenecen a un área metropolitana definida por la ley.

Que en mérito de lo expuesto,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Determinar la ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte de conformidad con lo contemplado en el presente estudio y avalado por los alcaldes de Cartagena D.T. y C. y el municipio de Turbaco, con el objeto de prestar un mejor servicio de transporte en dicha zona de conurbación.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** La prestación del Servicio Público de Transporte en la ruta de influencia debe efectuarse de conformidad con el recorrido y características indicados en el Estudio Técnico, Social y Económico de la Zona de Conurbación avalado por los alcaldes de Cartagena D.T. y C. y el municipio de Turbaco.

0004554

18 SEP 2019

"Por la cual se autoriza una ruta de influencia en la zona de conurbación Cartagena - Turbaco, para la prestación del Servicio Público de Transporte, de conformidad con el trayecto definido por TRANSCARIBE S.A. y avalada por los Alcaldes de las respectivas ciudades".

ARTÍCULO TERCERO.- Notificar a los alcaldes de Cartagena D.T. y C. y el municipio de Turbaco en el departamento de Bolívar. Dirección: Diagonal 30 No. 30 - 78 Alcaldía Distrital de Cartagena, Cartagena, Bolívar y Avenida México Calle 17 No. 804 Alcaldía Municipal de Turbaco, Turbaco, Bolívar.

ARTÍCULO CUARTO.- Comunicar al Gerente de TRANSCARIBE S.A. sobre el contenido de la presente Resolución. Dirección: Urb. Anita Diagonal 35 No. 71 - 77 Patio Portal SITM Cartagena, Bolívar.

ARTÍCULO QUINTO.- Compúlsese copia de la presente resolución a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, Superintendencia de Transporte, Dirección Territorial Bolívar y Subdirección de Transporte.

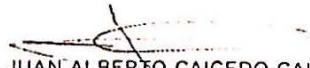
ARTÍCULO SEXTO.- La presente Resolución rige a partir de su notificación.



ARTÍCULO SÉPTIMO.- Contra el presente acto administrativo proceden los recursos de reposición y subsidiario de apelación ante el Ministerio de Transporte, de conformidad con los Artículos 74 y 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

COMUNÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D. C a los

18 SEP 2019

  
JUAN ALBERTO CAICEDO CAICEDO

Proyectó: Edwen Alexander Almanza   
Revisó: Basilio Prieto Baquero - Fredy Leandro Espejo   
Fecha: 12 de septiembre de 2019