



GUIA PARA LA ELABORACIÓN DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

“por el cual se modifica la ruta 37 B el Campestre- Santa Clara-Zaragocilla-avenida Pedro de Heredia-bocagrande -castillo del transporte público colectivo, adjudicada a la cooperativa integral de transporte de Cartagena Ltda. – COOINTRACAR Ltda.”.

1. INTRODUCCION:

El presente documento contiene el análisis de la viabilidad para modificar la **Ruta 37B Terminal – El Campestre – Calle Primera de Bocagrande – El Campestre - Terminal**, cubierta en la actualidad por el Transporte Publico Colectivo (TPC) y adjudicada a la empresa COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA LTDA – COOINTRACAR LTDA, mediante las Resoluciones 2251 de Diciembre 29 de 1994, ratificada mediante la Resolución 298 de Mayo 03 de 1995, y Modificada mediante la Resolución 3310 de 30 de Julio de 1999.

2. DEFINICION Y ALCANCE DEL ANALISIS DE IMPACTO NORMATIVO AIN:

El análisis se realizará con un énfasis cualitativo de tal manera que se justifique la conveniencia o inconveniencia de realizar la modificación de la ruta descrita. Es importante resaltar que el presente análisis se realizará por petición de la empresa COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTE DE CARTAGENA LTDA – COOINTRACAR LTDA adjudicatario y operario de la Ruta 37B, quien, en fecha 5 de marzo de 2025, radicó ante el Departamento de Tránsito y Transporte una solicitud de modificación del recorrido ruta 37B. De igual manera se deja constancia que la mencionada empresa cuenta con su plan de rodamiento, el cual se encuentra presentado ante este Departamento Administrativo.

3. ETAPAS DEL ANALISIS DE IMPACTO NORMATIVO

3.1 DEFINICION DEL PROBLEMA QUE SE BUSCA SOLUCIONAR CON EL PROYECTO DE REGULACION: De acuerdo con la normatividad vigente la modificación de ruta procede en los siguientes términos: *“Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrán solicitar la modificación de esta, por una sola vez, pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un terminal. La autoridad Metropolitana, Distrital y Municipal juzgará la conveniencia de autorizarlo. La modificación solicitada deberá estar sustentada en un estudio técnico que justifique la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha.”*

En cuanto a la modificación del recorrido de una ruta por solicitud e iniciativa de la empresa que lo tiene autorizado en los términos establecidos en el parágrafo del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 adicionado por el artículo 32 de la Ley 2198 de 2022, se debe indicar que esta procede como consecuencia de aprovechar la disponibilidad de nueva infraestructura vial, en el mismo sentido, el artículo 16-1 de la Ley 336 de 1996 adicionado por el artículo 4 de la Ley 2198 de 2022, establece que las empresas habilitadas que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas en vías nuevas, para los servicios de pasajeros y mixto sujetos a rutas y horarios, podrán solicitar y obtener el respectivo permiso, a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realicen sobre la existencia de una potencial demanda.

3.2 DEFINICION DE LOS OBJETIVOS GENERALES Y ESPECIFICOS DE LA INTERVENCION DISTRITAL: Conforme a lo expuesto, la modificación o reestructuración del recorrido de una ruta solo procede si de da el presupuesto de



hecho establecido en el parágrafo del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, que sea como consecuencia de una nueva infraestructura vial y que la empresa solicitante además, garantice la oferta de servicio en el servicio el originalmente autorizado y cuando se trate de solicitud de autorización de un servicio o ruta sobre una nueva infraestructura vial por solicitud e iniciativa de la empresa en los términos establecidos en el artículo 16-1 de la Ley 336 de 1996, la autorización se expedirá a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realice la empresa solicitante sobre la existencia de una potencial demanda.

3.3 DEFINICION DE LAS ALTERNATIVAS DE INTERVENCION, TANTO REGULATORIAS COMO NO REGULATORIAS, QUE PERMITAN ALCANZAR LOS OBJETIVOS PLANTEADOS:

De acuerdo con el oficio de fecha 05 de Marzo de 2025, la empresa COOINTRACAR LTDA, solicitó al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte que se estudiara la posibilidad de legalizar el recorrido actual y de ser posible modificar el recorrido y/o adicionar otros sectores que quedaron sin cobertura de transporte público, dado que cuando se estaban construyendo las obras del Sistema del Transporte Masivo de Cartagena, el recorrido autorizado mediante los Actos Administrativos Pertinentes se modificó y ya no es posible que retorne a su recorrido inicial. Así las cosas, esta ruta lleva operando más de Veinticinco (25) años con el recorrido actual y con el cual da cobertura a todos los barrios y zonas antes mencionadas.

Además de lo anterior, Que con ocasión a las salidas de circulación de muchas RUTAS del TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO en el D.T. y C. de CARTAGENA DE INDIAS, muchos barrios quedaron sin un servicio de transporte que cumplan con los requisitos y principios establecidos en la legislación colombiana del sector transporte, entre esos barrios se encuentra el BARRIO BLAS DE LEZO, barrio por el cual circulaba y prestaba el servicio de transporte público colectivo la ruta 6 y 7 del TPC, por lo que actualmente el barrio Blas de Lezo y barrios aledaños (Almirante Colon, Campestre, Caracoles, la Consolata, San Pedro Martin) tienen una población aproximada de CIENTO MIL HABITANTES (100 Mil Habitantes), que en estos momentos no cuenta con un servicio de transporte público de pasajeros eficiente, oportuno y seguro, ya que el SITM TRANSCARIBE está prestando el servicio de transporte en el barrio Blas de Lezo con pocos vehículos y estos no tiene la capacidad de cubrir toda la demanda de pasajeros diarias que se genera en las vías internas de dicho barrio.

La situación anterior, al parecer, está ocasionando la proliferación de estaciones de vehículos que presten el servicio informal (moto taxis, colectivos, servicio especial haciendo de colectivo, jeeps, etc.), tal como lo menciona COOINTRACAR LTDA en su misiva. Igualmente, las comunidades de Barrios como Blas de Lezo y otros aledaños, solicitaron la cobertura en algunas zonas y vías específicas de estos barrios puesto que en la actualidad tienen que desplazarse a pie por largas distancia para tomar el servicio de transporte colectivo.

3.4 EVALUACION DE LAS ALTERNATIVAS CON EL FIN DE IDENTIFICAR, CUANTIFICAR Y VALORAR LOS POTENCIALES IMPACTOS DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS DEFINIDAS:

Para este caso específico se planteó una única alternativa que satisface equitativamente las necesidades de los peticionarios. Esta alternativa, una vez implementada, tiene un impacto positivo en el sector pues aumenta la cobertura para el transporte de las comunidades del sector que a la fecha no cuentan con Transporte Publico Colectivo.

3.5 ELECCION DE LA MEJOR ALTERNATIVA, EXPLICANDO LAS RAZONES TECNICAS Y JURIDICAS DE DICHA ELECCION:



Como se plasmó en el numeral anterior, se escogió la única alternativa planteada dado que esta satisface en forma eficiente la cobertura del servicio público de Transporte Colectivo acorde con lo establecido en El Decreto Nacional 1079 de 2015 y demás normas que los modifican y complementan.

3.6 DISEÑO DE LA IMPLEMENTACION Y MONITOREO, ESTABLECIENDO LA FORMA DE IMPLEMENTACION DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA, INCLUYENDO LA FORMA DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL RESPECTIVA:

Este proceso, tanto en su fase de implementación como en su monitoreo, no genera ninguna erogación por parte del Distrito, por lo que no es necesaria la expedición de ninguna Disponibilidad Presupuestal.

La vigilancia y el control serán realizados por personal de la planta del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte.

3.7 CONSULTA PUBLICA, DESCRIBIENDO EL PROCESO DE CONSULTA PUBLICA QUE SE LLEVO A CABO, ASI COMO LOS ACTORES QUE PARTICIPARON Y LOS COMENTARIOS RECIBIDOS:

NO SE REALIZO CONSULTA: De acuerdo con el oficio de fecha 05 de Marzo de 2025, la empresa COOINTRACAR LTDA, solicitó al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte que se estudiara la posibilidad de legalizar el recorrido actual y de ser posible modificar el recorrido y/o adicionar otros sectores que quedaron sin cobertura de transporte público, dado que cuando se estaban construyendo las obras del Sistema del Transporte Masivo de Cartagena, el recorrido autorizado mediante los Actos Administrativos Pertinentes se modificó y ya no es posible que retorne a su recorrido inicial. Así las cosas, esta ruta lleva operando más de Veinticinco (25) años con el recorrido actual y con el cual da cobertura a todos los barrios y zonas antes mencionadas.

Igualmente, las comunidades de Barrios como Blas de Lezo y otros aledaños, solicitaron la cobertura en algunas zonas y vías específicas de estos barrios puesto que en la actualidad tienen que desplazarse a pie por largas distancia para tomar el servicio de transporte colectivo.

4. POLITICAS DE OPERACIÓN:

5. DOCUMENTOS DE REFERENCIA: El caso que nos ocupa tiene su fundamento legal en las siguientes normas: ✓ Ley 105 de 1993 ✓ Ley 336 de 1996 ✓ Ley 769 de 2002 ✓ Ley 1383 de 2010 ✓ El Decreto Nacional 1079 de 2015 ✓ Resolución Distrital 0499 del 16 de junio de 2003

6. CONTROL DE CAMBIOS

7. VALIDACION DEL DOCUMENTO: