 ALCALDÍA DE FLORIDABLANCA	CARTA	CÓDIGO	GD-F-02	
		VERSIÓN	04	
	SECRETARIA DE HACIENDA		FECHA	08/08/2024
	PROCESO: FINANZAS		TRD	900.30-02

Floridablanca, Junio de 2025



26/jun/2025
4:10 PM

Señores

HONORABLES CONCEJALES

Concejo Municipal de Floridablanca

Floridablanca - Santander

CONCEJO MUNICIPAL DE FLORIDABLANCA

Remitente: Jose Fernando Sanchez Carvajal - Alcaldía De FI

Destinatario: 0001 - Altahona Gomez Luis Eduardo

Asunto: Proyectos de Acuerdo

Radicado No.: 2510000133 **Folios:** 7 **Anexos:** 55

Asunto: Proyecto de Acuerdo No 017 de 2025 "POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL SISTEMA Y MÉTODO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO Y SERVICIOS QUE PRESTA LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA DTFY Y OTRAS DISPOSICIONES".

En cumplimiento al mandato Legal y Constitucional, me permito remitir a los Honorables concejales para su correspondiente estudio y debate, el siguiente proyecto de acuerdo que contienen:



- Proyecto de Acuerdo
- Exposición de Motivos.
- Estudio Técnico – Económico para determinar las tarifas de los derechos de tránsito y servicios que presta la dirección de tránsito y transporte de Floridablanca.
- Acta No 012-2025 del Consejo Municipal de Política Fiscal - COMFIS

Cordial saludo,

JOSE FERNANDO SANCHEZ CARVAJAL

Alcalde Municipio de Floridablanca

Proyecto: Rafael Antonio Marín Lozano – Director DTFE

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
<p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA	
			08/04/2016	1	DE



PROYECTO DE ACUERDO No. 017 DE 2025

“Por Medio del cual se fija el sistema y método para determinar las tarifas de los derechos de tránsito y Servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTF y otras disposiciones”.

EL CONCEJO MUNICIPAL DE FLORIDABLANCA, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas en los artículos 313 de la constitución política, Decreto 111 de 1996, la ley 819 de 2003, 1551 de 2012 y el Acuerdo Municipal 026 de 2019 y demás normas concordantes,

CONSIDERANDO:

1. Que es facultad del Honorable Concejo Municipal de Floridablanca ejercer el control político y normativo sobre las finanzas del municipio, en virtud de lo establecido en el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, particularmente en su numeral 4°, el cual determina que corresponde a los concejos municipales “votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales”. Esta disposición otorga al Concejo la competencia para deliberar y aprobar las tarifas que afectan directamente los ingresos y egresos municipales, como parte esencial de la función normativa y del principio de legalidad del tributo.
2. Que en armonía con lo anterior, el artículo 287 de la Constitución Política consagra la autonomía de las entidades territoriales para la gestión de sus propios intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley, reconociéndoles expresamente el derecho de “administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones”. Esta autonomía fiscal y administrativa implica que los municipios, a través de sus órganos representativos, pueden adoptar decisiones en materia tarifaria, siempre que se encuentren respaldadas en estudios técnicos y en el marco de la legalidad vigente.
3. Que adicionalmente el artículo 388 de la Constitución Política señala que *“En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. ... La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. ... Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo”.*
4. Que la Ley 136 de 1994 en su artículo 32 en especial los numerales 6 y 9 modificados por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012, establece que es función de los concejos municipales *“6. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas, de conformidad con la ley (...)”* *“9. Dictar normas de presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gasto (...)”*
5. Que el artículo 3 de la ley 2027 del 2020, que modifica el artículo 15 de la ley 1005 del 2006, también corresponde a los concejos establecer el sistema y método para determinar las tarifas por aquellos derechos de tránsito que se realizan en los organismos de tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT *“Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos*

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA					
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO		
		150	6.0	Financiera		
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA		
			08/04/2016	2	DE	10



inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud.”

6. Que el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, dispone “*Tarifas que Fijarán los Concejos. Los ingresos por concepto de derechos de tránsito solamente podrán cobrarse de acuerdo con las tarifas que fijen los Concejos. Las tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía*”, el cual permite aplicar una metodología de cálculo tarifario para las actividades, trámites y servicios que presta la entidad, donde se identificaron y proyectaron los costos y gastos en que incurre la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, para la prestación de servicios de calidad con mayor eficiencia, eficacia y economía, buscando sea de paso la sostenibilidad de los gastos y costos de la entidad.
7. Que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca –DTTF– es un establecimiento público descentralizado del orden municipal, creado mediante Acuerdo Municipal No. 018 de 1988, con personería jurídica, autonomía administrativa, operativa, funcional y presupuestal. En su calidad de organismo de tránsito y autoridad de tránsito municipal, actúa conforme a lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) y demás disposiciones concordantes y complementarias.

La DTTF tiene como objeto principal garantizar la seguridad vial de todos los actores del municipio, mediante el control del tránsito, la regulación del transporte vehicular público y particular, así como la implementación de políticas y estrategias de movilidad que propendan por el ordenamiento territorial vial. Dentro del ejercicio de sus funciones legales, desarrolla acciones de carácter regulatorio, preventivo, operativo y sancionatorio, alineadas con el marco normativo nacional. Asimismo, su gestión institucional se orienta a brindar asistencia técnica, control operativo y acompañamiento a los usuarios del sistema de tránsito, como parte del compromiso con la movilidad segura, eficiente y sostenible del municipio de Floridablanca.

8. Que concordante con lo anterior, el artículo 3 de la Ley 2027 de 2020 que modificó el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, señala que “*Artículo 15. Competencia y fijación de los derechos de tránsito. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los organismos de tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).*”
9. Que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca –DTTF–, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), así como en el artículo 3° de la Ley 2027 del 24 de julio de 2020, mediante la cual se modificó el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, adelantó un estudio técnico y económico integral con el objetivo de determinar los costos reales en que incurre la entidad para la prestación de sus servicios.

Dicho estudio fue desarrollado bajo los principios de eficiencia, eficacia y economía, y aplicó como herramienta metodológica el sistema y método de costos ABC (Activity Based Costing), lo cual permitió establecer de forma precisa el costo por ocasión del servicio asociado a cada una de las actividades registradas en el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–. El análisis incluyó la identificación y asignación de los recursos consumidos por cada proceso institucional, considerando los gastos directos e indirectos, y permitiendo así definir una estructura tarifaria técnica, transparente y legalmente sustentada, acorde con la función pública de tránsito que desempeña la entidad.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA			
<p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO
		150	6.0	Financiera
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA
		08/04/2016	3	DE 10

10. Que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTF por medio de la aplicación técnica del estudio económico concluyó la factibilidad técnica y jurídica para aplicar base tarifaria por los servicios que presta, para lo cual tuvo en cuenta y hace parte integral del presente acuerdo, lo siguiente:

- *“La Resolución 20253040021045 del 30 de mayo de 2025 expedida por el Ministerio de Transporte donde se actualizan las tarifas en el RUNT.*
- *Las tarifas aquí presentadas corresponden al resultado final del proceso de determinación técnica, realizado mediante la aplicación del sistema y método basado en el modelo de costeo por actividades (ABC – Activity-Based Costing), el cual permite una asignación precisa, objetiva y racional de los costos asociados a la prestación de cada trámite o servicio.*

Este ejercicio técnico fue complementado con el análisis de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía, garantizando que las tarifas reflejen no solo los costos reales de operación, sino también el desempeño institucional en términos de calidad del servicio, cumplimiento de metas y uso adecuado de los recursos públicos.

En conjunto, este enfoque integral asegura que las tarifas propuestas sean justas, sostenibles y coherentes con los principios de equidad, legalidad y racionalidad administrativa, en cumplimiento de la normativa vigente en materia de gestión pública y fiscalización del gasto.



- *Adicionalmente, se evidencia la necesidad de implementar el trámite denominado “Derechos Municipales” como una medida estratégica orientada a mitigar el impacto fiscal derivado de la eliminación del cobro por concepto de importe de placa, el cual históricamente representaba una fuente significativa de financiación para la entidad.*
- *Este nuevo trámite se concibe como un instrumento financiero complementario, cuyo propósito es fortalecer el recaudo institucional, asegurar la sostenibilidad operativa de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF), y consolidar su capacidad de respuesta frente a las crecientes demandas ciudadanas en materia de servicios de tránsito.*

A través de esta medida, se busca no solo compensar la reducción de ingresos, sino también alinear las fuentes de financiación con una estructura tarifaria técnica, equitativa y jurídicamente sustentada, en concordancia con los principios de eficiencia fiscal, legalidad tributaria y mejoramiento continuo de la gestión pública.

- *Como resultado del análisis integral de los procesos y actividades del negocio, se identificaron mejoras sustanciales en la calidad de la prestación de los servicios, así como un incremento significativo en la eficiencia operativa del talento humano, aspectos evidenciados a través de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía desarrollados durante el estudio técnico.*

Estos avances reflejan una gestión institucional enfocada en la mejora continua, la optimización de recursos y la orientación al ciudadano, permitiendo fortalecer los tiempos de respuesta, reducir reprocesos y elevar los niveles de satisfacción de los usuarios.

En este sentido, se consolida un modelo de operación más ágil, eficaz y orientado al resultado, que potencia el desempeño de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF) en términos de cobertura, oportunidad y calidad en la prestación de los servicios.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA					
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO		
		150	6.0	Financiera		
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA		
			08/04/2016	4	DE	10

11. Que se establece la exclusión al pago de tarifas por derechos de tránsito o servicios ante la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF) obedece a la necesidad de incentivar la formalización y actualización del parque automotor, así como de facilitar el cumplimiento normativo por parte de los ciudadanos. La exoneración de cobro para trámites como la matrícula inicial de vehículos y motocicletas, así como la radicación de cuentas, responde al interés general de promover la legalización del registro automotor y fortalecer la base de datos nacional del tránsito. Esta medida permite remover barreras económicas que podrían desincentivar el registro oportuno, contribuyendo así al ordenamiento del tránsito, la seguridad vial, el control y la trazabilidad de los vehículos que recorren el municipio. Adicionalmente, la exclusión del pago se alinea con principios constitucionales como el de eficiencia y economía administrativa, ya que evita duplicidad de cargas para el ciudadano y mejora la eficacia en la prestación de los servicios públicos de movilidad.
12. Que de acuerdo con lo descrito para la sostenibilidad de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF se hace necesario fijar ingresos sobre el valor de las tasas, tarifas y servicios acordes con los costos financieros, de operación y administrativos, expresados en UVT, según la normatividad vigente, lo cual permitirá la actualización anual de las mismas una vez el gobierno nacional determine el valor de la unidad de valor Tributario aplicable a cada vigencia.
13. Que actualmente, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTTF, administra un registro automotor compuesto por 178.612 vehículos activos, entre automóviles, motocicletas, motocarros y demás categorías vehiculares, lo que evidencia una alta demanda de servicios relacionados con la gestión del tránsito, la movilidad y el control del parque automotor en el municipio. Esta magnitud operativa requiere de herramientas técnicas y jurídicas que garanticen la sostenibilidad financiera y administrativa de la entidad.

En ese sentido, la aprobación de una estructura tarifaria adecuada, sustentada en estudios técnicos y económicos, resulta indispensable para asegurar la continuidad en la prestación eficiente, oportuna y legal de los servicios de tránsito. De no establecerse de manera clara y vigente estas tarifas, se podrían generar traumatismos tanto en la atención al ciudadano como en el desarrollo normal de las funciones misionales, afectando la capacidad institucional de cumplir con su papel regulador, preventivo y de control sobre el transporte, la movilidad segura y la protección de todos los actores viales del municipio.



14. Que el COMFIS Municipal mediante Acta No.12-2025 de fecha Junio 25 del 2025, determino por unanimidad, dar viabilidad al proyecto de acuerdo ***“Por Medio del cual se fija el sistema y método para determinar las tarifas de los derechos de tránsito y Servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF y otras disposiciones”***.

En merito de lo expuesto,

ACUERDA

ARTÍCULO 1º. Objeto. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006 y posteriormente por la Ley 2027 de 2020, el presente Acuerdo tiene por objeto establecer el sistema y método para la determinación de las tarifas correspondientes a los derechos de tránsito y a los servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTTF.

Dichas tarifas aplicarán a los trámites y servicios que se adelanten ante los siguientes registros del sistema RUNT: Registro Nacional Automotor – RNA, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada – RNMA, Registro Nacional de Conductores – RNC, Registro Nacional de Empresas de Transporte – RNET, así como aquellos relativos al ingreso de datos por importación temporal y demás servicios prestados directamente por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA					
<p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO		
		150	6.0	Financiera		
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA		
			08/04/2016	5	DE	10

El presente acuerdo también regula las tarifas por el servicio de Sistematización y por los Derechos Municipales de Tránsito y Transporte, conforme a las definiciones, parámetros técnicos y reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y demás disposiciones legales vigentes.

ARTÍCULO 2º Sistema. Para efectos del cálculo de las tarifas correspondientes a los derechos de tránsito y servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF, se implementará el Sistema de Costeo Basado en Actividades (ABC, por sus siglas en inglés – Activity Based Costing), con el fin de establecer un modelo financiero que permita la adecuada asignación y distribución de los costos directos e indirectos, según la probabilidad de ocurrencia y las actividades necesarias para la prestación de cada trámite o servicio.

Dentro del modelo de costos ABC se identificarán las áreas de intervención de la DTF que agrupan las actividades objeto de análisis, a saber:

- a) Matriculas
- b) Licencias de Conducción
- c) Procesos Contravencionales (incluye transporte y otros servicios)
- d) Áreas Operativas (servicios de parqueadero, grúa, infracción y demás servicios asociados).

En este contexto, se definirá cada actividad como el conjunto de acciones que agregan valor en la prestación de un servicio, considerando tanto los elementos operativos como los de soporte, tales como atención al usuario y gestión de comunicaciones. El modelo se fundamenta en el principio de que los servicios consumen actividades, y estas generan costos, por lo cual se agruparán en procesos productivos que reflejen secuencial y simultáneamente el flujo de valor agregado.

Los procesos incluirán, entre otros, los siguientes componentes: personal, honorarios, servicios públicos, gastos legales, mantenimiento, sistematización, depreciación, amortización e insumos operativos. Asimismo, se identificarán las áreas misionales y de apoyo, los funcionarios responsables, los insumos involucrados, los valores unitarios y las cantidades requeridas por cada actividad.



Adicionalmente, se incorporará al análisis la asignación de las actividades administrativas transversales a las áreas operativas, permitiendo estimar su participación sobre el uso de recursos y su peso dentro del sistema de costeo. Esta asignación tendrá en cuenta la frecuencia con que se realizan los trámites y su impacto en el consumo de recursos.

El costo unitario de cada servicio será calculado con base en la participación de cada área misional y operativa sobre el total de ingresos, así como el peso específico de cada trámite dentro de dichos ingresos. Se empleará un análisis histórico de los últimos cuatro (4) años, considerando las cantidades de trámites, su composición por actividad, y el uso de recursos involucrado en su ejecución.

Finalmente, la determinación de las tarifas incorporará los resultados del modelo ABC junto con los indicadores de eficiencia, eficacia y economía institucional, con el propósito de garantizar la sostenibilidad operativa de la entidad, el equilibrio fiscal y la transparencia en la definición de los costos del servicio público que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF.



ARTÍCULO 3º: Definiciones. Para efectos de la aplicación del sistema y método de determinación de tarifas de los Derechos de Tránsito y Servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF, se adoptan las siguientes definiciones:

- a) **Coste Laboral.** Corresponde al valor total que asume la entidad por la contratación de personal. Incluye salarios, prestaciones sociales, aportes a seguridad social (salud, pensión, riesgos laborales), parafiscales, indemnizaciones, compensaciones, formación del talento humano, auxilios de transporte y gastos de representación cuando sean aplicables.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA	
			08/04/2016	6	DE 10

Representa uno de los componentes esenciales en la estructura de costos del servicio público.

- b) **Honorarios.** Corresponden a los pagos realizados por la prestación de servicios profesionales o técnicos contratados bajo la modalidad de prestación de servicios. Estos se reconocen como gastos operativos y deben estar debidamente soportados en contrato y cumplimiento de obligaciones fiscales y contractuales.
- c) **Impuesto sobre la Renta.** Se refiere al reconocimiento contable del impuesto a las ganancias, en cumplimiento de las normas tributarias vigentes. Aunque la DTF puede estar exenta como entidad pública, se incluye como categoría contable en caso de operaciones gravadas por disposiciones especiales o ingresos sujetos a retención.
- d) **Arrendamientos.** Son los contratos mediante los cuales la entidad utiliza bienes muebles o inmuebles de terceros a cambio de un pago periódico. Se clasifican en:
 - ✓ *Arrendamientos financieros*, donde se transfieren sustancialmente los riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo; y
 - ✓ *Arrendamientos operativos*, cuando no existe dicha transferencia. También se incluyen modalidades como *lease-back* y contratos mixtos, regulados conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera para el sector público.
- e) **Servicios Públicos.** Agrupan los consumos y pagos por concepto de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, gas domiciliario y aseo, necesarios para el funcionamiento de las sedes y oficinas de la entidad.
- f) **Gastos Legales.** Son aquellos originados en el cumplimiento de obligaciones normativas, tales como gastos notariales, derechos de registro, aranceles aduaneros y consulares, licencias, estampillas, y demás erogaciones derivadas del marco jurídico aplicable a la operación pública.
- g) **Mantenimiento.** Incluye los costos asociados a la reparación, conservación y ajuste de bienes muebles, equipos, sistemas informáticos e infraestructura física utilizados en el desarrollo de la actividad misional de la entidad, excluyendo ampliaciones o mejoras permanentes.
- h) **Depreciación.** Es el reconocimiento sistemático de la pérdida de valor de los activos fijos tangibles, ocasionada por su uso, obsolescencia o desgaste. Este costo debe ser imputado contablemente a los periodos en los que el activo contribuye a la prestación del servicio.
- i) **Amortización.** Representa el proceso contable mediante el cual se distribuye el valor de los activos intangibles o diferidos a lo largo de su vida útil estimada. Refleja la pérdida de valor del activo inmaterial por su utilización o el paso del tiempo.
- j) **Gastos Diversos.** Comprenden erogaciones menores y de difícil clasificación, necesarias para la operación general de la entidad, tales como papelería, utensilios, gastos bancarios, y otros de carácter administrativo que no correspondan a rubros específicos definidos anteriormente.
- k) **Publicidad.** Se refiere a los gastos orientados a la divulgación de campañas institucionales, promoción de cultura ciudadana, educación vial o información sobre servicios y trámites, con fines de posicionamiento, orientación o cumplimiento normativo.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA					
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO		
		150	6.0	Financiera		
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA		
			08/04/2016	7	DE	10

- l) Gastos Financieros.** Incluyen los pagos por intereses derivados de obligaciones adquiridas, comisiones bancarias, actualizaciones de deuda y demás costos relacionados con el financiamiento de la operación institucional.
- m) Inversiones.** Son colocaciones de recursos en activos financieros, títulos valores, participaciones u otros instrumentos, con el objetivo de generar rentabilidad, mantener liquidez o cumplir funciones estratégicas u obligaciones legales. Deben registrarse conforme a la normatividad presupuestal y contable vigente.
- n) Insumos.** Corresponden a los materiales, elementos de oficina, dotación operativa, formularios, etiquetas, placas, etiquetas adhesivas y demás recursos necesarios para la prestación efectiva de los trámites, servicios y operaciones misionales de la entidad.

ARTÍCULO 4º: Método. Con fundamento en el sistema establecido en el **artículo 2º** del presente acuerdo, el método para establecer las tarifas para cada uno Derechos de Tránsito y Servicios que se realizan ante la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF se realizará en los dos pasos siguiente:

1. CÁLCULO DEL COSTO TOTAL DEL DERECHO DE TRÁNSITO O SERVICIO.

Se realizará un cálculo del costo total de cada Derecho de tránsito o Servicio, para efectos del cálculo del costo total de los mismos se aplicará la siguiente ecuación:

$$CTT = \text{Beneficios y Prestaciones} + \text{Gastos de Personal Diversos} + \text{Depreciaciones} + \text{Amortización} \\ + \text{Deterioro} + \text{Provisión} + \text{Otros} + \text{Diversos} + \text{Financieros} + \text{Operacionales}$$

Donde:

- B Y P** = Beneficios a Empleados y Prestaciones sociales
- G.P.D** = Gastos de Personal Diversos
- C.D.** = Depreciación Propiedad, Planta y Equipo y Bienes uso Público
- C.Am** = Costo de Amortización
- Det.** = Deterioro de cuentas por Cobrar
- P. L** = Provisión de Litigios
- C.O.** = Otros costos en los que la entidad incurra no operacionales
- C.Di** = Costo de Diversos
- C.Fi** = Costo Financieros
- C.Op.** = Costo de Operación



A partir del resultado de este cálculo, con fundamento en la metodología propuesta y la estructura tarifaria se obtendrá la tarifa mínima a recaudar para la sostenibilidad financiera de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF.

2. CÁLCULO DEL COSTO UNITARIO POR DERECHOS DE TRÁNSITO O SERVICIOS: TARIFA.

Para el cálculo del costo unitario por derechos de tránsito o servicios que se realicen ante la Dirección de Transito y Transporte de Floridablanca DTTF se aplicará la siguiente ecuación:

$$C. U. = \frac{C. T. A.}{N. A.}$$

Donde:

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA	
		08/04/2016	8	DE	10

- C.U. = Costo Unitario, corresponde al costo por Actividad de trámite
- C.T.A. = Costo Total de Actividades, corresponde a los diferentes costos en los que se incurre para el desarrollo de todas las actividades que implica hacer un trámite.
- N.A. = Numero de Actividades por trámite y por servicio

Llegando a un Costo unitario final, a través de la siguiente formula:

$$C.U.F. = C.U. + C.A.I. + I$$

Donde:

- C.U.F. = Costo Unitario Final, después de utilidad e impuestos.
- C.U. = Costo Unitario
- C.A.I. = Carga Impositiva (**falta en las definiciones art 3**)
- I. = **Proyección de crecimiento (falta en las definiciones art 3)**

Con base en este costo unitario final, se fijará la tarifa correspondiente para cada Derecho de Tránsito o Servicio, de forma que refleje de manera técnica, equitativa y transparente el valor real de la prestación del servicio, respetando los principios de eficiencia, economía y eficacia y garantizando la sostenibilidad financiera de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF.



ARTÍCULO 5°: Derechos Municipales de Tránsito y Transporte. El Derecho Municipal de Tránsito y Transporte estará constituido por el servicio particular de administración anual del expediente de cada vehículo automotor matriculado voluntariamente en el registro automotor de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF.

Este servicio deberá ser pagado anualmente por los propietarios o poseedores de los vehículos, sin distinción de cilindraje, a favor de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF, dentro de los plazos, condiciones y mecanismos de pago que esta reglamente para tal efecto. El recaudo obtenido por este concepto se destinará a sufragar los costos inherentes a la administración, conservación, actualización, seguimiento y archivo del expediente del vehículo, conforme al sistema y método establecidos en el presente Acuerdo, garantizando la cobertura de los costos directos e indirectos que este servicio implica.

La tarifa del Derecho Municipal de Tránsito y Transporte será calculada conforme al modelo de Costeo Basado en Actividades (ABC) y al método tarifario adoptado mediante este Acuerdo, incluyendo los factores de eficiencia, eficacia y economía determinados por el estudio técnico y económico.

Parágrafo. Para la determinación, discusión, cobro y fiscalización del Derecho Municipal de Tránsito, se aplicará el procedimiento establecido en el Estatuto Tributario Municipal, y en su defecto, lo previsto en el Estatuto Tributario Nacional, según corresponda.

ARTÍCULO 6°. Sistematización. Para efectos del presente Acuerdo, se entenderá por Sistematización el conjunto de actividades y costos asociados a la custodia, sistematización, procesamiento, generación de reportes y liquidación de los servicios prestados por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF, como parte integral de la trazabilidad y control de los datos asociados a cada trámite o servicio.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA	
			08/04/2016	9	DE

Los gastos derivados de dicha gestión serán asumidos por el titular o solicitante cada vez que requiera la prestación del servicio, conforme al principio de sostenibilidad operativa y transparencia administrativa.

La tarifa correspondiente a la Sistematización será determinada conforme al Sistema de Costeo Basado en Actividades (ABC) y al método tarifario definidos en el presente Acuerdo, integrando las variables de eficiencia, eficacia y economía que permitan garantizar la equidad en la asignación de los costos reales en que incurre la entidad para mantener una gestión documental y tecnológica eficiente.

ARTÍCULO 7°. Transferencia de recursos al Ministerio de Transporte. De conformidad con lo establecido en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, modificado por el artículo 3° de la Ley 2027 de 2020, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTFF deberá transferir al Ministerio de Transporte, por cada trámite que implique la expedición o modificación de una especie venal, el valor correspondiente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT).

Esta transferencia corresponde a la retribución por los costos en que incurre el Ministerio de Transporte por concepto de asignación de códigos, series y rangos de especies venales, en el marco de sus funciones legales. El giro de estos recursos deberá realizarse de acuerdo con los criterios, mecanismos y periodicidad definidos por el Ministerio de Transporte.



Parágrafo. La responsabilidad por la correcta aplicación y recaudo de este valor recae sobre la persona natural o jurídica que adelante el trámite correspondiente ante la DTFF. En ningún caso este valor incluirá otros conceptos tales como tasas municipales, impuestos, estampillas departamentales o municipales, retenciones en la fuente u otros tributos no asociados a especies venales. La DTFF deberá acoger estrictamente las directrices del Ministerio de Transporte para el cálculo, reporte y transferencia de este valor.

ARTÍCULO 8°. Actualización y parametrización de sistemas. Con el fin de garantizar la correcta implementación del presente Acuerdo Municipal, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTFF deberá realizar los ajustes necesarios a sus sistemas operativos, plataformas tecnológicas y módulos de información, con el propósito de permitir la liquidación, registro y control de las tarifas establecidas mediante el sistema de costos basado en actividades (ABC) y el método aprobado.

Estos ajustes deberán contemplar la parametrización técnica que asegure la trazabilidad de los costos por servicio, la generación de reportes, el cumplimiento de las normas fiscales aplicables y la interoperabilidad con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y demás plataformas del orden nacional o territorial que resulten pertinentes.

ARTÍCULO 9°. Tarifas. Adóptese las tarifas de los derechos de tránsito y servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, de conformidad con el Estudio Técnico – Económico DTFF 2025.

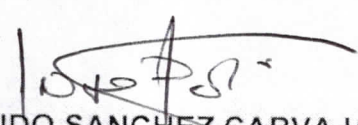
PARAGRAFO: De conformidad con lo establecido en el anexo técnico, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca deberá, en cada vigencia, actualizar los parámetros del estudio técnico tarifario, utilizando la información correspondiente a la vigencia inmediatamente anterior. Para ello, aplicará el sistema de Costeo Basado en Actividades (ABC), con el fin de determinar los costos totales en los que incurre la entidad para la prestación de cada trámite o servicio, considerando la

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
<p align="center">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA	
			08/04/2016	10	DE

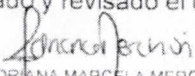
frecuencia y el peso ponderado de cada uno. Así mismo, deberá calcular y analizar los indicadores de eficiencia, eficacia y economía, los cuales permitirán evaluar el desempeño institucional en la ejecución de los procesos. Esta actualización deberá complementarse con la revisión y ajuste de la información estratégica, de planificación, presupuestal, contable y de personal, con el propósito de garantizar que las tarifas reflejen de manera técnica, objetiva y sostenible los costos reales de operación y la capacidad institucional de respuesta frente a las necesidades ciudadanas.

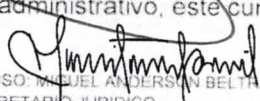
ARTÍCULO 10°: Vigencia. El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias generando efectos fiscales a partir del año 2025.

Dado en Floridablanca a los,


JOSE FERNANDO SANCHEZ CARVAJAL
 Alcalde Municipio de Floridablanca


Proyectado y revisado el documento del presente acto administrativo, este cumple con los requisitos de Ley.



APROBO: 
 ADRIANA MARCELA MERCHAN
 SECRETARIO DE HACIENDA (E)

REVISÓ: 
 MANUEL ANDERSON BELTRÁN PRADA
 SECRETARIO JURIDICO

PROYECTO: 
 RAFAEL ANTONIO MARIN LOZANO
 DIRECTOR DTF

PROYECTO: 
 SANDRA YVELANDIA GUTIEREZ
 DIRECTORA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DTF

PROYECTO: 
 LAURA CAMILA RIOS GÓMEZ
 SECRETARIA GENERAL Y JURIDICA DTF

 DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA	 <small>Alcaldía Municipal de Floridablanca</small>		
	CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO
	150	6.0	Financiera
	GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA
PROYECTO DE ACUERDO	08/04/2016	1 DE 14	

EXPOSICION DE MOTIVOS

“Por Medio del cual se fija el sistema y método para determinar las tarifas de los derechos de tránsito y Servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF y otras disposiciones”.

I. Objeto del Proyecto de Acuerdo.

El presente Proyecto de Acuerdo tiene como propósito fijar el sistema y método para determinar el valor de las tarifas, tasas y servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTTF. Los recursos recaudados serán destinados a garantizar el funcionamiento institucional, la sostenibilidad financiera y el fortalecimiento operativo de la entidad, así como al desarrollo de los siguientes programas y componentes estratégicos:

- ✓ Gestión documental de matrículas de los vehículos matriculados en el municipio;
- ✓ Mantenimiento y modernización de la red semafórica;
- ✓ Programas de señalización y planeamiento vial;
- ✓ Estrategias de cultura ciudadana y educación vial;
- ✓ Fortalecimiento de la planta de personal;
- ✓ Renovación e implementación de medios tecnológicos.

Dichos recursos se constituyen en contraprestación por los servicios prestados por la DTTF en materia de control y regulación vial, custodia y sistematización del registro automotor, así como la entrega oportuna de documentos requeridos por autoridades judiciales, administrativas y por los propietarios de los vehículos. Todo lo anterior, con el objetivo de garantizar una movilidad segura, ordenada y sostenible en el municipio de Floridablanca y su área de influencia.



II. Fundamentos Constitucionales y legales

En virtud de lo dispuesto por el **Artículo 287 de la Constitución Política**, las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, incluyendo la administración de recursos y la potestad de establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Esta autonomía, sin embargo, debe ejercerse dentro de los límites establecidos por la Constitución y la ley.

Concordantemente, el **Artículo 313, numeral 4°** de la Carta Política establece que corresponde al Concejo Municipal “votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales”, atribuyéndole así la competencia exclusiva para aprobar la creación o modificación de tarifas, tasas y contribuciones que afecten a los ciudadanos del respectivo municipio.

Adicionalmente, el **Artículo 338 de la Constitución Nacional** estipula que los concejos municipales podrán fijar tarifas de tasas o contribuciones como mecanismo de recuperación de los costos de los servicios prestados por la administración, siempre y cuando el sistema y el método para definir dichos costos y su distribución hayan sido establecidos previamente por la ley, ordenanza o acuerdo.

En este contexto, resulta jurídicamente necesario y constitucionalmente imperativo que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF someta a consideración del Honorable Concejo Municipal un **proyecto de acuerdo que defina de manera expresa el sistema y método para el**

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC. 08/04/2016	Nº. DE PAGINA 2 DE 14	

cálculo de sus tarifas, garantizando así que los recursos recaudados se ajusten a los principios de legalidad, equidad, eficiencia y sostenibilidad. Esta actuación no solo asegura el cumplimiento del ordenamiento constitucional, sino que también permite brindar seguridad jurídica a los usuarios del servicio y respaldo institucional a las decisiones administrativas en materia de tarifas, fortaleciendo la capacidad de gestión y sostenibilidad financiera del organismo de tránsito.

De otro lado, los numerales 6 y 9 del artículo 32 de la Ley 136 de 1994, modificados por el artículo 18 de la Ley 1551 de 2012, establecen como función esencial de los concejos municipales: "6. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas, de conformidad con la ley (...)". Esta disposición ratifica que todo esquema tarifario o sistema de contribución económica que impacte al ciudadano requiere ser autorizado mediante acuerdo municipal, y por tanto, debe ser sometido a aprobación del Concejo Municipal de Floridablanca.

En ese sentido, la adopción del presente sistema y método para la determinación de tarifas de los servicios prestados por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF no solo se ajusta a los principios constitucionales de legalidad y autonomía territorial, sino que también da cumplimiento a las competencias regladas del concejo como órgano legislativo del nivel local. Esta aprobación es indispensable para dotar de legalidad, legitimidad y transparencia el modelo tarifario, y garantizar así su aplicación eficaz y oportuna, en beneficio tanto de la sostenibilidad institucional como de la seguridad vial y la prestación eficiente de los servicios a la ciudadanía.



Este articulado constitucional sienta las bases del principio de autonomía tributaria, según el cual las entidades territoriales gozan de independencia para la gestión de sus intereses fiscales, dentro de los límites establecidos por la Constitución y la ley. Esta autonomía se traduce, entre otras prerrogativas, en la facultad de administrar sus recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, así como votar los tributos y los gastos locales, conforme lo disponen los artículos 287 y 313 numeral 4 de la Constitución Política.

En efecto, el artículo 338 superior consagra el principio de predeterminación legal de los tributos, estableciendo que solo la ley, las ordenanzas o los acuerdos pueden definir los elementos esenciales de los tributos, como lo son el sujeto activo y pasivo, el hecho generador, la base gravable y la tarifa. Esta facultad es indelegable y recae exclusivamente en los órganos de representación popular, como lo es el Honorable Concejo Municipal, quien ejerce su competencia normativa en el ámbito local. Por ello, la adopción de un sistema y método para la fijación de tarifas por derechos de tránsito y servicios prestados por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca debe someterse a aprobación mediante Acuerdo Municipal, en garantía del principio de legalidad tributaria y del control democrático del poder fiscal.

Así, con fundamento en los principios de autonomía y descentralización territorial, consagrados en la Constitución Política, la jurisprudencia de las Altas Cortes, particularmente del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, ha sostenido de manera reiterada que los concejos municipales cuentan con plenas facultades para establecer y regular los elementos esenciales de los tributos locales, dentro del marco legal previamente señalado por el legislador. En desarrollo del principio de legalidad tributaria, corresponde a estos cuerpos colegiados definir, mediante acuerdo, el sujeto activo, el sujeto pasivo, el hecho generador, la base gravable y la tarifa de las tasas, contribuciones e impuestos municipales, garantizando con ello el respeto al orden constitucional y al equilibrio entre autonomía fiscal y control legal.¹

En ese orden de ideas, el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, en armonía con el artículo 338 de la Constitución Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, establece que es competencia del Concejo Municipal fijar el sistema y método para determinar las tarifas de los servicios prestados por

¹ Sentencias C-232 de 1998, C-517 de 2007 – Consejo de Estado. Expediente 18881 de abril 03 de 2014 (Jorge Octavio Ramírez)

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA					
<p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO		
		150	6.0	Financiera		
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA		
			08/04/2016	3	DE	14

los organismos de tránsito, las cuales deberán estar sustentadas en un estudio económico que contemple indicadores de eficiencia, eficacia y economía.

Aunando lo anterior, la norma constitucional establece como regla general que corresponde a los concejos municipales fijar el sistema y método para determinar las tarifas que deben asumir los usuarios por los derechos de tránsito y servicios prestados por los organismos competentes, en tanto constituyen mecanismos de recuperación de los costos asociados a dichos servicios. En consonancia, el artículo 3° de la Ley 2027 de 2020, que modificó el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, ratifica que corresponde a los concejos determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realicen a través del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

En cumplimiento de lo anterior, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF), durante el año 2025, adelantó un estudio técnico y económico de costos con base en los parámetros establecidos por el ordenamiento jurídico, específicamente los artículos 168 de la Ley 769 de 2002 y 3° de la Ley 2027 de 2020. Este estudio tuvo por objeto identificar y proyectar los costos y gastos que implica la prestación de los servicios a cargo de la entidad, utilizando como bases indicadores de eficiencia, eficacia y economía, aplicando una metodología de cálculo tarifario bajo el sistema de costeo ABC (Activity-Based Costing) para cada una de las actividades, trámites y servicios que realiza la entidad.



El estudio incluyó la identificación y valorización de los costos asociados a la emisión y modificación de especies venales como la licencia de tránsito, la placa única nacional, la tarjeta de registro y la licencia de conducción. En concordancia con los lineamientos del Ministerio de Transporte, se consideró dentro del análisis la obligación de transferir el equivalente a 0,70 UVT por concepto de derechos a favor del Ministerio, por cada acto que implique la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente de que dicho trámite se realice de manera individual o agrupada en una única solicitud.

En cuanto al sistema y método aplicado para la determinación de las tarifas, este se fundamenta en un estudio económico sobre los costos del servicio, conforme a lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2027 de 2020, que modificó el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, el cual establece expresamente la obligación de los organismos de tránsito de aplicar un sistema y método para definir las tarifas por los derechos y servicios que prestan, sustentado en indicadores de eficiencia, eficacia y economía. Esta obligación ha sido reiterada en la Resolución 2395 de 2009 del Ministerio de Transporte, la cual fija los lineamientos para la actualización y reporte anual de las tarifas ante el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

Así mismo, la Ley 769 de 2002 en su artículo 8° dispuso la creación y operación del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, el cual debe mantenerse en coordinación permanente con todos los organismos de tránsito del país. Este sistema incluye registros fundamentales como el Registro Nacional Automotor, el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, y el Registro Nacional de Conductores, cuyos trámites han sido regulados a través de la Resolución 4775 de 2009 y la Resolución 12379 del 28 de diciembre de 2012, donde se establecen los procedimientos, requisitos y obligaciones de los organismos de tránsito frente a estos servicios.

Complementariamente, la Ley 1005 de 2006, en sus artículos 7° y 8°, reguló de forma específica los mecanismos para la sostenibilidad financiera del RUNT, señalando que es necesario implementar un sistema técnico para determinar las tarifas que deben pagar los usuarios por concepto de inscripción, ingreso de datos, expedición de certificados y demás servicios asociados a los registros nacionales, bajo principios de cobertura de costos.

Por tanto, y en aplicación de lo anterior, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTTF, ha elaborado y documentado un estudio técnico-económico de costos, con base en el sistema de costos ABC (Activity-Based Costing), que identifica detalladamente los costos asociados a cada

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA	
			08/04/2016	4	DE

trámite, proyectando los mismos bajo indicadores de eficiencia, eficacia y economía. Este estudio, actualizado en el año 2025, proporciona los insumos necesarios para la definición justa, técnica y sostenible de las tarifas.

En este contexto, se acude ante el Honorable Concejo Municipal de Floridablanca, para que, en ejercicio de las competencias establecidas en los artículos 287, 313 y 338 de la Constitución Política, y conforme a lo señalado en la legislación sectorial vigente, expida el acuerdo municipal mediante el cual se fije el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito y servicios que presta la Dirección de Tránsito, asegurando así la legalidad del procedimiento, la sostenibilidad financiera institucional y la adecuada prestación del servicio a la ciudadanía.

Finalmente, conforme al Artículo 4° de la Resolución 2395 de 2009, los organismos de tránsito están obligados a reportar anualmente las tarifas actualizadas al sistema RUNT, dentro de las 24 horas siguientes a su aprobación por el respectivo concejo municipal, asegurando así su aplicación oportuna y ajustada a la normatividad nacional.



Conforme a lo establecido en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, a partir del 1 de enero de 2024, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas que anteriormente se determinaban con base en el salario mínimo o la Unidad de Valor Tributario (UVT), deben ser expresados y actualizados en Unidades de Valor Básico (UVB). Esta medida tiene como finalidad garantizar una mayor equidad y estabilidad en el sistema tarifario nacional, al desvincular los valores del salario mínimo, evitando impactos regresivos y mejorando la progresividad fiscal. La UVB se reajusta anualmente de acuerdo con la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) sin alimentos ni regulados, certificado por el DANE, y su valor es publicado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público antes del 1° de enero de cada año, siendo su valor para el 2025 de \$11.552.

En este contexto, los valores definidos en el presente proyecto de acuerdo para los derechos de tránsito y demás servicios prestados por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF deberán ser expresados en UVB, ajustándose a los lineamientos legales vigentes. La adopción de esta unidad de medida contribuye a la sostenibilidad financiera del organismo de tránsito, al tiempo que asegura transparencia, estabilidad normativa y coherencia con la política fiscal nacional. Esta transición a UVB garantiza una estructura tarifaria moderna, técnica y responsable, compatible con los nuevos estándares de gestión pública territorial.

En este orden de ideas, la Circular Radicado MT 20204010795471 del 30 de diciembre de 2020, comunica a los Gobernadores, alcaldes y Organismos de Tránsito a nivel Nacional, aspectos sobre la Concesión RUNT S.A en los términos en que el artículo 3 de la Ley 2027 modificó el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, así:

“... Competencia y fijación de los derechos de tránsito. Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los Organismos de Tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT.

“Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud. E”

 DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA	 <small>Alcaldía Municipal de Floridablanca</small>		
	CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO
	150	6.0	Financiera
	GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA
PROYECTO DE ACUERDO	08/04/2016	5 DE 14	

ciudadano deberá cancelar esta tarifa a través de los medios dispuestos para tal fin a favor del Ministerio de Transporte.

“Parágrafo Transitorio. El valor que le corresponde al Ministerio de Transporte establecido en el presente artículo se debe transferir a partir del 1 de enero de 2021 y a través de los medios dispuestos para tal fin, mientras tanto se continuará transfiriendo el porcentaje del 35% establecido en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, debiendo liquidarse y cancelarse al momento de hacer el trámite y serán girados por el organismo de tránsito a más tardar el 30 de cada mes.

“El Ministerio de Transporte podrá suscribir acuerdos de pago por las sumas que se le adeuden por el porcentaje o valor que le corresponde de los derechos de tránsito de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, conforme las disposiciones legales vigentes que regulen la materia”.



De esta manera, las tarifas por los derechos de tránsito y servicios prestados por los organismos de tránsito, como la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTF, deben fijarse mediante un sistema y método sustentado en un estudio económico que permita determinar los costos reales en que incurre la entidad para la prestación de cada trámite o servicio. Este estudio debe observar los principios constitucionales y administrativos de eficiencia, eficacia y economía, conforme lo ordena el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 y lo desarrollado por el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, modificado por el artículo 3 de la Ley 2027 de 2020.

Así mismo, este sistema de costos debe incluir los valores que corresponden al Ministerio de Transporte por concepto del ejercicio de su facultad legal para la asignación de códigos, series y rangos de las especies venales, como la licencia de tránsito, tarjeta de registro, placa única nacional y licencia de conducción. Por cada especie venal que se genere o modifique, ya sea de forma individual o dentro de una solicitud conjunta, el organismo de tránsito deberá transferir al Ministerio de Transporte el valor equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT), de conformidad con el marco normativo vigente.

En ese sentido, de acuerdo con el sentido literal del artículo 15 de la Ley 1005 de 2006 y la definición contenida en el mismo, se entiende por especies venales de tránsito y transporte aquellos documentos susceptibles de ser vendidos como mecanismo de obtención de recursos fiscales, expedidos por los organismos de tránsito o por los alcaldes municipales cuando actúan como autoridad de tránsito, en ejercicio de funciones propias o delegadas. Estos documentos se originan en los distintos registros que conforman el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y tienen como propósito facilitar y documentar la actividad de inspección, vigilancia, control y regulación del tránsito y el transporte en el país.

Además de lo anterior, se hace necesario señalar la definición de especie venal, la cual ha sido objeto de desarrollo por parte del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, quienes han coincidido en su naturaleza jurídica y finalidad dentro de la estructura de los organismos de tránsito. En este sentido, se ha establecido que las especies venales son documentos oficiales que los organismos de tránsito expiden en ejercicio de sus funciones públicas, los cuales son susceptibles de comercialización bajo control legal, en tanto representan el cumplimiento de requisitos administrativos para ejercer derechos o cumplir deberes en materia de tránsito y transporte.

Según ha sostenido el Consejo de Estado (Radicación 68001-23-33-000-2011-00342-01 [21832] de 2015), las especies venales no constituyen impuestos ni tasas en sentido estricto, sino un mecanismo fiscal de recuperación de costos por parte de los entes territoriales o los organismos de tránsito, en virtud de la función administrativa que prestan al ciudadano. Por su parte, la Corte Constitucional en sentencias como la C-776 de 2003 y la C-317 de 2018, ha reconocido que estos documentos tienen valor económico y fiscal, pero que su expedición está sujeta a los principios de legalidad, proporcionalidad y equidad tributaria, por lo cual su creación, modificación o supresión

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
PROYECTO DE ACUERDO	150	6.0	Financiera		
	GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA		
	08/04/2016	6	DE	14	

solo puede efectuarse por medio de ley, ordenanza o acuerdo, dependiendo del nivel territorial correspondiente.

En concordancia, y con base en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, modificado por la Ley 2027 de 2020, las especies venales deben ser incorporadas dentro del sistema y método tarifario adoptado por el organismo de tránsito, incluyendo su costo de expedición, la asignación de series y rangos, y los valores que deben ser transferidos al Ministerio de Transporte como autoridad nacional que administra el sistema RUNT.

“Consejo de Estado, Sección primera, Sentencia de 30 de octubre de 2008:

“(…) Las especies venales de tránsito son las cosas o instrumentos que el Estado vende o pone a disposición de los ciudadanos por valores o montos que corresponden a tasas que se generan por la elaboración, la puesta a disposición de los interesados y los tramites que se surten ante los organismos de tránsito competentes a fin de obtener cualquiera de ellas y la correspondiente autorización para desarrollar la actividad de tránsito o transporte de que se trate, y cuya propiedad está en cabeza de la Nación, independientemente de que parte de su recaudo pase ser de los entes territoriales que por efecto de la delegación o descentralización queden a cargo de los trámites respectivos (...)”



A su turno la Honorable Corte Constitucional mediante Sentencia C-318 DE 2010, señaló lo siguiente:

“(…) Bajo la denominación de especies venales se agrupan una serie de trámites que se encuentran establecidos en el Código Nacional de Tránsito terrestre, tales como la licencia de tránsito, la licencia de conducción o la placa única nacional de vehículos y de motos, trámites que son delegados por el Ministerio de Transporte en los organismos de tránsito de las entidades territoriales, siendo este el que regula el suministro de series y rangos, y también lo relativo a la actualización de inventarios y registros nacionales, el reporte de la información y de los controles que se ejercen sobre las mencionadas especies venales, a la vez que percibe algunos valores por tal concepto (...)”

De conformidad con el Concepto del Ministerio de Transporte No. 20211340267351 del 18 de marzo de 2021, se ha precisado que las especies venales son instrumentos que, por delegación del Ministerio de Transporte, se ponen a disposición de los ciudadanos mediante el pago de un valor, monto o tasa correspondiente a su elaboración y expedición, como requisito necesario para el desarrollo de una actividad de tránsito o transporte. Si bien estos documentos son expedidos por los organismos de tránsito, su propiedad y administración corresponden a la Nación, a través del Ministerio de Transporte, en virtud de lo dispuesto en la Ley 1005 de 2006 y la Ley 2027 de 2020.

En este contexto, el concepto establece con claridad que el costo asociado a cada especie venal — ya sea por su generación o modificación— corresponde a 0.70 Unidades de Valor Tributario (UVT), valor que debe ser transferido al Ministerio de Transporte, sin importar si el trámite se realiza de forma individual o conjunta. La normativa indica que este valor se genera con ocasión de la asignación de códigos, series y rangos asociados a las especies venales, lo cual implica que por cada documento expedido se debe realizar el cobro correspondiente.

Adicionalmente, el artículo 3 de la Ley 2027 de 2020, que modifica el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, establece de manera taxativa cuáles son dichas especies venales: la licencia de tránsito, la placa única nacional, la tarjeta de registro y la licencia de conducción. En consecuencia, si durante un trámite se expiden varias especies venales, la tarifa correspondiente deberá aplicarse de forma acumulativa por cada una, conforme al principio de legalidad y a los lineamientos emitidos por el Ministerio.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
<p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC. 08/04/2016	No. DE PAGINA 7 DE 14	

Es importante señalar que la especie venal de tarjeta de registro se incorpora como parte integral de los trámites sujetos a cobro mediante tarifas por derechos de tránsito. En este sentido, las Resoluciones 12379 de 2012, 663 de 2013 y 1068 de 2015 del Ministerio de Transporte reglamentan que la tarjeta de registro aplica para remolques, semirremolques y maquinaria agrícola, industrial o de construcción autopropulsada, estableciendo así su obligatoriedad dentro del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

A su vez, el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, reconoce que si bien todo ciudadano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, este ejercicio está supeditado a la reglamentación e intervención de las autoridades para garantizar la seguridad vial, la protección del medio ambiente y el uso adecuado del espacio público. Complementariamente, el artículo 119 de la misma norma prevé que únicamente las autoridades de tránsito, en el ámbito de su jurisdicción, pueden impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos, lo que refuerza la necesidad de formalizar los registros de estos vehículos mediante instrumentos oficiales como la tarjeta de registro.

De este modo, la inclusión de esta especie venal en el esquema tarifario responde tanto a un mandato legal como a una función misional de control, registro y regulación del tránsito vehicular en el país.

El Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca 2011–2030, junto con el POT de segunda generación adoptado mediante el Acuerdo No. 011 del 21 de mayo de 2014, establecen una política de movilidad urbana sostenible orientada a mejorar la conectividad vial, reducir la congestión y promover medios de transporte eficientes como el Sistema Integrado de Transporte Masivo “Metrolínea” y modos no motorizados, en concordancia con la planificación territorial y de movilidad urbana.



Adicionalmente, el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027 “Floridablanca en Orden”, reafirma este compromiso dentro de su estrategia “Floridablanca Ordenada y Segura” al priorizar la seguridad vial y la eficiencia del transporte. El documento establece líneas de acción concretas, entre las cuales se incluyen el mantenimiento de la red semafórica, señalización vial, demarcación horizontal y dotación tecnológica para el control del tránsito, todo ello enmarcado en la meta de fortalecer la gestión vial municipal.

A nivel nacional, el Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, faculta a las autoridades locales para definir áreas con restricción vehicular, condicionando o restringiendo el tránsito en ciertos espacios o franjas horarias mediante contraprestaciones o precios públicos. Estas tarifas, a cargo de la entidad territorial, deben establecerse con base en estudios técnicos que consideren el tipo de vía, temporalidad y características del vehículo, con el fin de financiar y sostener los sistemas de transporte público.

III. Iniciativa del proyecto de acuerdo

El Artículo 71 de la Ley 136 de 1994 establece que los proyectos de acuerdo municipal pueden ser presentados por los concejales, el alcalde municipal y, en asuntos relacionados con sus competencias, por los personeros, contralores y las Juntas Administradoras Locales. Asimismo, reconoce la iniciativa popular como mecanismo legítimo para la presentación de proyectos, conforme a la ley estatutaria correspondiente.

No obstante, el párrafo primero del mismo artículo dispone expresamente que los acuerdos a los que se refieren los numerales 2º (plan de desarrollo), 3º (presupuesto) y 6º (tributos) del artículo 313 de la Constitución Política solo podrán ser dictados a iniciativa del alcalde. En consecuencia, dado que el presente proyecto de acuerdo busca fijar el sistema y método para la determinación de tarifas que tienen naturaleza tributaria o parafiscal, se enmarca en la facultad exclusiva del alcalde municipal para su presentación formal ante el Concejo Municipal de Floridablanca.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
<p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC. 08/04/2016	No. DE PAGINA 8 DE 14	

Este fundamento jurídico legitima la iniciativa del alcalde y asegura la coherencia con los principios constitucionales de legalidad, competencia y representación democrática en materia tributaria.

IV. Sistema y método para establecer las tarifas por derechos de tránsito y servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca.

Es a través de las tarifas por derechos de tránsito y servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF) que la entidad garantiza la recuperación total o parcial de los costos en los que incurre para asegurar el cumplimiento de los fines del Estado, conforme a lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 y sus normas complementarias. Estas tarifas constituyen la fuente principal para garantizar la continuidad en la prestación de servicios de interés general, el sostenimiento programado de la entidad y la inversión progresiva en medios tecnológicos, logísticos y operativos, enfocados al fortalecimiento de la movilidad urbana, la cultura vial, y el ordenamiento del tráfico para todos los actores viales.

En armonía con lo anterior, el Consejo de Estado, en sentencia del 19 de abril de 2018, con ponencia del magistrado Jorge Octavio Ramírez, precisó lo siguiente sobre la naturaleza jurídica de las tasas:

“Las tasas han sido definidas como ingresos tributarios que se caracterizan por tener origen en la ley, a través de los cuales el ciudadano contribuye a la recuperación total o parcial de los costos en que incurre el Estado para asegurar la prestación de una actividad pública, la continuidad en un servicio de interés general o la utilización de bienes de dominio público. Consiste, entonces, en una erogación económica impuesta de manera unilateral por el Estado a manera de retribución equitativa de un gasto público, que no obstante al ser indispensable para el contribuyente, tan sólo se origina a partir de su solicitud.”

En ese orden de ideas, los derechos de tránsito y demás servicios prestados por la DTTF constituyen tasas que permiten financiar la operación institucional y responder eficazmente a los principios de eficiencia, eficacia y economía, consolidando así la sostenibilidad administrativa y la legitimidad en la función pública de tránsito.



En ese orden de ideas, los derechos de tránsito y servicios que presta la Dirección de Tránsito de Floridablanca DTTF son descritas, en su orden:

a) Derechos Municipales de Tránsito y Transporte.

El Derecho Municipal de Tránsito constituye un derecho de tránsito especial, representado en el servicio particular de administración anual del expediente de cada vehículo automotor matriculado ante la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF). El recaudo derivado de este derecho será destinado exclusivamente a sufragar los costos inherentes a la prestación de dicho servicio, garantizando estándares de calidad, eficiencia operativa y sostenibilidad financiera de la entidad, conforme a los principios de eficiencia, eficacia y economía de la función administrativa.

Dicho derecho deberá ser pagado anualmente por los propietarios o poseedores de vehículos automotores matriculados de manera voluntaria en el registro automotor de la Dirección de Tránsito de Floridablanca, independientemente de su cilindraje o tipo de vehículo, y de acuerdo con los lineamientos y calendario que para tal efecto defina la DTTF en cumplimiento de la normativa aplicable.

Este instrumento busca fortalecer la capacidad operativa de la Dirección, al tiempo que se garantiza la actualización, conservación, custodia y disponibilidad del historial técnico y legal de cada automotor, en beneficio tanto de los usuarios como de las autoridades de control. Su implementación

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA					
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO		
		150	6.0	Financiera		
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA		
			08/04/2016	9	DE	14

contribuye a la sostenibilidad institucional y a la modernización de los procesos misionales de tránsito en el municipio.

b) Sistematización

La tarifa por Sistematización corresponde a los costos en que incurre la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF) asociados a la gestión de la información institucional, e incluye los gastos relacionados con la custodia, sistematización, procesamiento, generación de reportes y liquidación de los servicios prestados por la entidad. Este concepto garantiza la trazabilidad, integridad y disponibilidad de la información administrativa y técnica derivada de los trámites y servicios solicitados por los ciudadanos, constituyéndose como un componente esencial para el cumplimiento de los principios de eficiencia, eficacia y economía en la prestación del servicio público de tránsito.

c) Registro Nacional Automotor. – RNA, RMA, RNRS, RNC

La Ley 1005 del 19 de enero de 2006, en sus artículos 7° y 8°, complementó la regulación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), estableciendo el método y sistema para la determinación de las tarifas que deben cobrarse a los usuarios por conceptos como la inscripción, ingreso de datos, expedición de certificados y la prestación de servicios asociados a los registros previstos en la Ley 769 de 2002 o en las normas que la modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

En desarrollo de dicha ley, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 20253040021045 del 30 de mayo de 2025, mediante la cual se actualizaron las tarifas de los derechos de tránsito ante el RUNT, reafirmando la vigencia normativa de los lineamientos establecidos en la Ley 1005 de 2006.

Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 15 de la misma ley, modificado por el artículo 3 de la Ley 2027 de 2020, establece de manera expresa que:

“Corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales, de conformidad con el artículo 338 de la Carta Política y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los Organismos de Tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.”

Por lo tanto, la competencia para la fijación del sistema y método de determinación tarifaria recae exclusivamente en los concejos municipales o distritales, quienes deben soportar esta determinación en estudios técnicos y económicos con base en los principios de eficiencia, eficacia y economía.



d) Permisos de Pico y Placa y Cargue Y Descargue.

El Artículo 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el Artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, establece que:

“Todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.”

Por su parte, el Artículo 119 de la misma ley dispone que:

“Solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.”

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC. 08/04/2016	No. DE PAGINA 10 DE 14	

Complementariamente, el Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, estableció como mecanismo alternativo de financiación para la sostenibilidad de los sistemas de transporte:

Numeral 5. Áreas con restricción vehicular: *“Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, considerando factores como el tipo de vía o zona, los días y horas de circulación, el tipo de vehículo, el número de pasajeros, entre otros criterios pertinentes.”*

En consecuencia, y con fundamento en lo anterior, se hace necesario establecer una fuente de financiación mediante el cobro de permisos de circulación sujetos a contraprestación por parte del usuario, los cuales autoricen el tránsito de vehículos durante jornadas restringidas por medidas como el “pico y placa”, o habiliten a vehículos de carga para realizar actividades de cargue y descargue en horarios o zonas con restricción vehicular. Esta medida garantiza el equilibrio entre la movilidad urbana y la sostenibilidad fiscal del ente territorial, bajo criterios de planeación, control y regulación del tránsito conforme a la normativa vigente.

e) Servicio de Grúa y Patios.

De conformidad con lo establecido en el Artículo 125 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, cuando un vehículo es inmovilizado por la comisión de una infracción de tránsito o transporte, debe ser trasladado al parqueadero autorizado por la autoridad competente. El tiempo de permanencia del vehículo en el parqueadero estará sujeto a la subsanación de la infracción y al cumplimiento de otros requisitos legales, tales como órdenes judiciales de embargo, condiciones técnico-mecánicas de circulación o documentación pendiente, entre otros.

El servicio de parqueadero o “patios” implica una compleja operación logística que conlleva costos significativos para la entidad, incluyendo, a título enunciativo, la contratación de servicios de seguridad privada, la gestión de inventarios y aseguramiento de los vehículos, así como la disposición y mantenimiento de la infraestructura física.



Adicionalmente, conforme a lo dispuesto por la Ley 962 de 2005 y su desarrollo reglamentario, la inmovilización del vehículo requiere la implementación de un esquema operativo de transporte especializado, usualmente prestado mediante grúa, para garantizar el traslado seguro del automotor al sitio autorizado, lo cual también genera un costo que debe ser cubierto por el infractor como parte del proceso administrativo sancionatorio.

V. Planes de manejo de tráfico.

La Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte, en el numeral 4.5 relacionado con el Plan de Manejo de Tránsito (PMT), establece que el objetivo general de este instrumento es mitigar el impacto que generan las obras sobre las vías públicas o privadas abiertas al público, tanto urbanas como rurales, y sus zonas de influencia, con el fin de garantizar condiciones de seguridad, orden, fluidez y comodidad para conductores, peatones, ciclistas, personal de obra y comunidad aledaña. Todo ello, en cumplimiento de la normatividad vigente sobre tránsito.

De acuerdo con su impacto, los PMT se clasifican en tres categorías:

- **Categoría I** – Obras de Interferencias Mínimas: intervenciones que afectan mínimamente los espacios de circulación, sin impacto significativo sobre las zonas aledañas.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA			
PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO
		150	6.0	Financiera
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC. 08/04/2016	No. DE PAGINA 11 DE 14

- **Categoría II** – Obras de Interferencias Moderadas: intervenciones que comprometen parcialmente la circulación vehicular y peatonal, tanto en la zona directa de obra como en sus alrededores.
- **Categoría III** – Obras de Interferencias Altas o de Gran Impacto: intervenciones que requieren cierres totales de vías, afectando significativamente las vías colectoras o arterias aledañas.

En virtud de lo anterior, corresponde a la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca la revisión técnica, categorización y aprobación de los Planes de Manejo de Tránsito que le sean presentados. Esta función implica un análisis técnico del grado de afectación a la movilidad, lo que genera costos diferenciados asociados a cada categoría de impacto, en atención a los recursos operativos y logísticos que demanda su evaluación y seguimiento.

VI. Prueba de alcoholemia positiva.

La Ley 1696 de 2013, "Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas", modificó sustancialmente la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), al agravar las sanciones para quienes conduzcan vehículos en estado de embriaguez o bajo efectos de dichas sustancias, con el propósito de fortalecer la prevención y sanción de estas conductas que ponen en riesgo la vida y la seguridad vial.

En desarrollo de este marco normativo, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca ha adoptado como estrategia para salvar vidas y promover una movilidad segura, la suscripción de convenios interadministrativos con entidades como la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Policía Nacional, con el fin de garantizar la eficacia en el control y sanción de la infracción tipo F, relacionada con la conducción bajo el influjo de alcohol o sustancias psicoactivas.



Estas acciones implican la incorporación de costos directos e indirectos, entre los que se destacan:

- Capacitación permanente al personal del grupo de control vial sobre procedimientos técnicos y legales en materia de embriaguez.
- Contraprestación económica dentro del convenio con la Policía Nacional para el acompañamiento operativo.
- Adquisición, mantenimiento y calibración de equipos Alcotest, necesarios para la práctica de pruebas técnicas de detección de alcohol en aire espirado.

En consecuencia, la tarifa correspondiente a este servicio será exigible exclusivamente al conductor que resulte positivo en la prueba técnica de alcohol espirado, como medida de recuperación de los costos asociados a la prestación efectiva de este procedimiento especializado.

VII. Verificación y sellamiento de taxímetros.

La Resolución 88918 de 2017, expedida por la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), establece el régimen de control metrológico aplicable a los taxímetros electrónicos, señalando en sus numerales 8.8.1 y 8.14 la obligación que tienen los organismos de tránsito de la jurisdicción de realizar la verificación metrológica, el sellamiento y seguimiento de estos equipos mediante precintos autorizados, con el fin de garantizar la protección de los derechos del consumidor y la correcta medición del servicio de transporte público individual.

	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
<p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACUERDO</p>		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
		150	6.0	Financiera	
		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC. 08/04/2016	No. DE PAGINA 12 DE 14	

Dicha resolución se encuentra vigente, en virtud de la prórroga otorgada mediante la Resolución 81162 de 2024, que extendió su aplicación hasta el 31 de diciembre de 2025, lo cual impone a los organismos de tránsito, como la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF), la obligación de asegurar el cumplimiento permanente de estas disposiciones.

En atención a esta normativa, la DTTF realiza dichas actividades a través de su Centro de Diagnóstico Automotor, entidad debidamente certificada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), que cuenta con equipos técnicos homologados y personal especializado para llevar a cabo la verificación, calibración, sellamiento y emisión de certificados conforme a los estándares exigidos por la reglamentación vigente.

VIII. Costos y método para su tasación.

Para el análisis técnico y financiero de los servicios que presta la Dirección de Tránsito de Floridablanca (DTTF), se diseñó e implementó un instrumento metodológico robusto basado en el Sistema de Costeo Basado en Actividades (ABC, por sus siglas en inglés – *Activity Based Costing*), con el propósito de construir un modelo de asignación que permita distribuir de forma precisa los costos indirectos y estimar razonablemente los costos directos, según las actividades necesarias para la prestación de cada servicio.

El enfoque ABC se fundamenta en el principio de que las actividades consumen recursos, y los servicios consumen actividades. Es decir, no son directamente los productos o servicios quienes consumen los recursos, sino las actividades que se requieren para producirlos o prestarlos. Bajo este modelo, se identifican, cuantifican y valoran todas las actividades esenciales dentro de los procesos misionales y operativos, permitiendo así un cálculo más realista del costo unitario por servicio.

El modelo fue estructurado considerando las principales áreas de intervención misional de la DTTF:


- Matriculas,
- Licencias de Conducción,
- Procesos Contravencionales (incluidos Transporte y Otros Servicios),
- y cuatro áreas operativas adicionales:
 - Servicio de Parqueadero,
 - Gestión de Infracciones,
 - Servicio de Grúa,
 - Infracción con Grúa.

Cada uno de estos componentes fue desagregado en actividades específicas, entendidas como el conjunto de tareas orientadas a agregar valor dentro del ciclo de prestación del servicio. A diferencia de los métodos tradicionales de costeo, el enfoque ABC no distribuye los costos de manera arbitraria o proporcional, sino con base en inductores de costo (cost drivers), tales como tiempo de atención, número de procesos ejecutados, volumen de usuarios atendidos, frecuencia de operación, y consumo de recursos.

Las actividades transversales, como personal administrativo, servicios generales, sistematización, mantenimiento, soporte jurídico, depreciaciones, amortizaciones y provisiones contables, fueron asignadas de manera proporcional a las áreas operativas y misionales, en función de su participación real en los procesos productivos o de soporte.

El proceso metodológico contempló:

1. Identificación de áreas misionales y de soporte.
2. Levantamiento de actividades detalladas por servicio.
3. Asignación de recursos (humanos, físicos, tecnológicos) utilizados por actividad.

 DTTF FLORIDABLANCA	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA		 Alcaldía Municipal de Floridablanca			
	PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO	
			150	6.0	Financiera	
	PROYECTO DE ACUERDO		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA	
08/04/2016				13	DE	14

4. Determinación de inductores de costo que explican el consumo de recursos.
5. Distribución de costos indirectos conforme a la utilización efectiva de las actividades.
6. Cálculo del costo unitario por trámite o servicio, con base en la estructura de actividades y el volumen histórico de operaciones.

Adicionalmente, se analizaron los datos históricos de trámites realizados en las vigencias 2023 y 2024, a fin de estimar con mayor precisión el uso relativo de recursos por tipo de trámite. Esta evaluación permitió establecer la frecuencia de ejecución, el número promedio de actividades por servicio, y la estructura de costos fijos y variables, mejorando así la trazabilidad financiera del servicio prestado.


Una vez calculados los costos administrativos (transversales) y de operación (directos), se asignó un peso ponderado a cada servicio, permitiendo obtener un costo unitario ajustado y alineado con los principios de eficiencia, eficacia y economía que rigen la función pública.

Este modelo ABC se constituye como una herramienta fundamental para garantizar la sostenibilidad financiera de la Dirección de Tránsito de Floridablanca, así como la transparencia tarifaria en la prestación de sus servicios, facilitando a su vez la toma de decisiones estratégicas en materia de planeación, inversión y mejora continua.

Con base en la metodología de costos propuesta, la estructura de la ecuación de cálculo de costeo es:

$$C.T.T = C.P + C.H + C.Imp + C.Arr + C.SP + C.GL + C.M + C.D + C.Am + C.D + C.Pu + C.Fi + C.Ins + C.Inv$$

Donde:	
C.T.T	= Costo Total del Trámite
C.P	= Costo de Personal
C.H	= Costo de Honorarios
C.Imp	= Costo de Impuestos
C.SP	= Costo de Servicios Públicos
C.GL	= Costo de Gastos Legales
C.M	= Costo de Mantenimiento
C.D	= Costo de Depreciación
C.Am	= Costo de Amortización
C.Di	= Costo de Diversos
C.Pu	= Costo Publicidad
C.Fi	= Costo Financieros
C.Ins	= Costo de Insumos
C.Inv	= Costo de Inversión
En cuanto a costo unitario, la ecuación aplicada fue:	
$C.U. = \frac{C.T.T.}{N.T.}$	
Donde:	
C.U.	= Costo Unitario, corresponde al costo por Actividad de trámite
C.T.A.	= Costo Total de Actividades, corresponde a los diferentes costos en los que se incurre para el desarrollo de todas las actividades que implica hacer un trámite.
N.A.	= Numero de Actividades por trámite y por servicio
Llegando a un Costo unitario final, a través de la siguiente formula:	
$C.U.F. = C.U. + C.A.I. + I$	
Donde:	

DTTF FLORIDABLANCA	DIRECCION DE TRANSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA				
	PROYECTO DE ACUERDO		CÓDIGO	VERSIÓN	PROCESO
			150	6.0	Financiera
	PROYECTO DE ACUERDO		GESTIÓN DE CALIDAD	FECHA DE APROBAC.	No. DE PAGINA
08/04/2016				14	DE

C.U.F.	=	Costo Unitario Final, después de utilidad e impuestos.
C.U.	=	Costo Unitario
C.A.I.	=	Carga Impositiva
I.	=	Proyección de crecimiento

Aplicada toda esta metodología de costos y estructura tarifaria, obtenemos como resultado la tarifa mínima a recaudar para la sostenibilidad financiera de Dirección de Tránsito de Floridablanca para el año 2025.

IX. Impacto fiscal del proyecto de acuerdo.

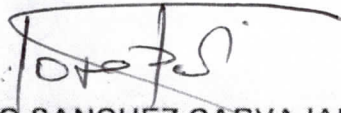
De conformidad con el Acuerdo Municipal No. 018 de 1988, "por medio del cual se creó la Dirección de Tránsito de Floridablanca", esta entidad fue constituida como un ente descentralizado del orden municipal, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio. Al ser clasificada como una entidad pública de carácter descentralizado, la Dirección de Tránsito de Floridablanca se encuentra categorizada como no contribuyente del impuesto sobre la renta, de acuerdo con lo previsto en el artículo 23 del Estatuto Tributario Nacional, numeral 1, el cual señala que son no contribuyentes "la Nación, los Departamentos, los Municipios, los Distritos y las demás entidades territoriales, así como sus respectivas dependencias".

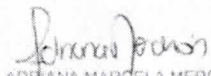
Que el COMFIS Municipal mediante Acta No.12-2025 de fecha Junio 25 del 2025, determino por unanimidad, dar viabilidad al proyecto de acuerdo "Por Medio del cual se fija el sistema y método para determinar las tarifas de los derechos de tránsito y Servicios que presta la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF y otras disposiciones".

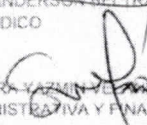
En virtud de lo anterior, presento al Concejo Municipal – el Proyecto de Acuerdo "**POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL SISTEMA Y MÉTODO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO Y SERVICIOS QUE PRESTA LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA DTTF Y OTRAS DISPOSICIONES**", muy respetuosamente solicito su análisis, estudio, discusión y posterior aprobación de este importante proyecto.

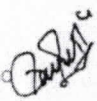
Anexos: * Estudio Técnico económico

Atentamente,



JOSE FERNANDO SANCHEZ CARVAJAL
Alcalde Municipio de Floridablanca

APROBO: 
ADRIANA MARCELA MERCHAN
SECRETARÍA DE HACIENDA (E)

REVISÓ: 
MIGUEL ANDERSON BELTRÁN PRADA
SECRETARIO JURIDICO

PROYECTO: 
RAFAEL ANTONIO MARIN LOZANO
DIRECTOR DTTF

PROYECTO: 
SANDRA YAZMIN VELAZQUEZ GUTIERREZ
DIRECTORA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA DTTF

PROYECTO: 
LAURA CAMILA RIOS GÓMEZ
SECRETARIA GENERAL Y JURIDICA DTTF

Siganos en: Twitter: @DTTFloridablanca
Facebook: Alcaldía Floridablanca – Oficial


Calle 9 N. 8 – 14 / Floridablanca
PBX: (57-7) 6
info@transitofloridablanca.gov.co

www.transitofloridablanca.gov.co

497871 FAX: (57-7) 6 488598

EMERGENCIAS: 6485066

Colombia – Santander

Alcaldía Municipal de Floridablanca 	ACTA DE COMITÉ O REUNION DE LA ALTA DIRECCION	CÓDIGO	GD-F-11
		VERSIÓN	03
	SECRETARIA DE HACIENDA	FECHA ELAB	Enero 2014
		FECHA APROB	02/01/2024
PROCESO: GESTIÓN Y MANEJO DE LAS FINANZAS	TRD	900.45.8	

CONSEJO MUNICIPAL DE POLÍTICA FISCAL COMFIS

ACTA No. 12-2025.

FECHA: Floridablanca, Junio 25 de 2025.
HORA: 02:00 pm
LUGAR: Sala de Juntas Despacho de la Secretaría de Hacienda.

MIEMBROS DEL COMFIS:

NOMBRE	CARGO	ASISTIÓ	
		SI	NO
Dr.HELIO TORRES TOLOZA	Delegado - Alcalde Municipal	X	
Ing. ISRAEL ANDRES BARRAGAN JEREZ	Secretario de Planeación.	X	
Dra. ADRIANA MARCERLA MERCHAN S	Secretario de Hacienda-E-	X	
Dr. EDGAR MAURICIO PEÑUELA ARCE	Secretario General	X	
Dra. ADRIANA MARCERLA MERCHAN S	Tesorera General	X	
Dra. CANDY PABON RODRIGUEZ	Profesional Especializado - Contabilidad	X	
Dra. SANDRA CALDERON ALMEYDA	Profesional Gestión Presupuestal	X	
Dr. JULIO GÓMEZ ALMEIDA.	Profesional Gestión de Impuestos	X	

INVITADOS AL COMFIS:

NOMBRE	CARGO	ASISTIÓ	
		SI	NO
Dra. SANDRA YANNETH MORENO VELASQUEZ	Control Interno		X
Dr. MIGUEL ANDERSON BELTRAN	Secretario Jurídico		X

ORDEN DEL DIA


- Llamado a lista y verificación de quórum.
- Presentación y aprobación del Proyecto de Acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL SISTEMA Y MÉTODO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO Y SERVICIOS QUE PRESTA LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA DTF Y OTRAS DISPOSICIONES"**.
- Proposiciones y varios.

DESARROLLO DEL ORDEN DEL DIA

1. PUNTO PRIMERO: Verificación de quórum.

Se realiza el llamado a lista con la asistencia de las siguientes personas: Dr. HELIO TORRES TOLOZA delegado - alcalde Municipal, Ing. ISRAEL ANDRES BARRAGAN



Alcaldía Municipal de Floridablanca 	ACTA DE COMITÉ O REUNION DE LA ALTA DIRECCION	CÓDIGO	GD-F-11
		VERSIÓN	03
	SECRETARIA DE HACIENDA	FECHA ELAB	Enero 2014
		FECHA APROB	02/01/2024
	PROCESO: GESTIÓN Y MANEJO DE LAS FINANZAS	TRD	900.45.8

JEREZ- secretario de Planeación, Dra. ADRIANA MARCERLA MERCHAN S, secretario de Hacienda-E-, Dr. EDGAR MAURICIO PEÑUELA ARCE, secretario general, Dra. ADRIANA MARCELA MERCHAN S. Tesorera General, Dra. SANDRA CALDERON ALMEYDA Profesional Área de Presupuesto, Dr. JULIO GOMEZ ALMEIDA- Profesional Gestión de Impuestos, Dra. CANDY PABON RODRIGUEZ- Profesional Especializado – Contabilidad.

INVITADOS ESPECIALES

Dra. SANDRA YASZMIN VELANDIA G.
Directora Administrativa y Financiera
Dra. LAURA CAMILA RIOS
Sec.General y Jurídica
Dr. JUAN CARLOS CASTILLA AREVALO
Aseso

A continuación, el señor presidente del COMFIS, Dr. Hélio Torres Toloza, Delegado-Alcalde Municipal, somete a consideración el orden del día, siendo aprobado por unanimidad el orden del día.


2. Presentación y aprobación del Proyecto de Acuerdo **“POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL SISTEMA Y MÉTODO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO Y SERVICIOS QUE PRESTA LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA DTF Y OTRAS DISPOSICIONES”**.

Toma la palabra la secretaria de Hacienda-Encargada, ADRIANA MARCELA MERCHAN S, expone a los integrantes del COMFIS-que el día 24 de Junio del 2025-se recibió comunicación por parte del Dr. RAFAEL ANTONIO MARIN LOZANO -Director Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, donde presenta a los integrantes del COMFIS - el Proyecto de Acuerdo **“POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL SISTEMA Y MÉTODO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO Y SERVICIOS QUE PRESTA LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA DTF Y OTRAS DISPOSICIONES”**.

Se concede el uso de la palabra a la Dra. LAURA CAMILA RIOS- Sec. General y Jurídica de la, **DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA DTF** –y al Dr. JUAN CARLOS CASTILLA AREVALO-Asesor Externo-quien realiza la presentación según el siguiente detalle:

Que es facultad del Honorable Concejo Municipal de Floridablanca ejercer el control político y normativo sobre las finanzas del municipio, en virtud de lo establecido en el artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, particularmente en su numeral 4°, el cual determina que corresponde a los concejos municipales “votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales”. Esta disposición otorga al Concejo la competencia para deliberar y aprobar las tarifas que afectan directamente los ingresos y egresos municipales, como parte esencial de la función normativa y del principio de legalidad del tributo.

Que el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, dispone *“Tarifas que Fijarán los Concejos. Los ingresos por concepto de derechos de tránsito solamente podrán cobrarse de acuerdo*

Alcaldía Municipal de Floridablanca 	ACTA DE COMITÉ O REUNION DE LA ALTA DIRECCION	CÓDIGO	GD-F-11
		VERSIÓN	03
	SECRETARIA DE HACIENDA	FECHA ELAB	Enero 2014
		FECHA APROB	02/01/2024
PROCESO: GESTIÓN Y MANEJO DE LAS FINANZAS	TRD	900.45.8	

con las tarifas que fijen los Concejos. Las tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía". el cual permite aplicar una metodología de cálculo tarifario para las actividades, trámites y servicios que presta la entidad, donde se identificaron y proyectaron los costos y gastos en que incurre la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, para la prestación de servicios de calidad con mayor eficiencia, eficacia y economía, buscando sea de paso la sostenibilidad de los gastos y costos de la entidad.

Que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca –DTTF– es un establecimiento público descentralizado del orden municipal, creado mediante Acuerdo Municipal No. 018 de 1988, con personería jurídica, autonomía administrativa, operativa, funcional y presupuestal. En su calidad de organismo de tránsito y autoridad de tránsito municipal, actúa conforme a lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) y demás disposiciones concordantes y complementarias.


Que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca –DTTF–, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), así como en el artículo 3° de la Ley 2027 del 24 de julio de 2020, mediante la cual se modificó el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, adelantó un estudio técnico y económico integral con el objetivo de determinar los costos reales en que incurre la entidad para la prestación de sus servicios.

Dicho estudio fue desarrollado bajo los principios de eficiencia, eficacia y economía, y aplicó como herramienta metodológica el sistema y método de costos ABC (Activity Based Costing), lo cual permitió establecer de forma precisa el costo por ocasión del servicio asociado a cada una de las actividades registradas en el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT–. El análisis incluyó la identificación y asignación de los recursos consumidos por cada proceso institucional, considerando los gastos directos e indirectos, y permitiendo así definir una estructura tarifaria técnica, transparente y legalmente sustentada, acorde con la función pública de tránsito que desempeña la entidad.

Que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca DTTF por medio de la aplicación técnica del estudio económico concluyó la factibilidad técnica y jurídica para aplicar base tarifaria por los servicios que presta, para lo cual tuvo en cuenta y hace parte integral del presente acuerdo, lo siguiente:

- *La Resolución 20253040021045 del 30 de mayo de 2025 expedida por el Ministerio de Transporte donde se actualizan las tarifas en el RUNT.*
- *Las tarifas aquí presentadas corresponden al resultado final del proceso de determinación técnica, realizado mediante la aplicación del sistema y método basado en el modelo de costeo por actividades (ABC – Activity-Based Costing), el cual permite una asignación precisa, objetiva y racional de los costos asociados a la prestación de cada trámite o servicio.*
- *Adicionalmente, se evidencia la necesidad de implementar el trámite denominado "Derechos Municipales" como una medida estratégica orientada a mitigar el impacto fiscal derivado de la eliminación del cobro por concepto de importe de placa, el cual históricamente representaba una fuente significativa de financiación para la entidad.*



Alcaldía Municipal de Floridablanca 	ACTA DE COMITÉ O REUNION DE LA ALTA DIRECCION	CÓDIGO	GD-F-11
		VERSIÓN	03
	SECRETARIA DE HACIENDA	FECHA ELAB	Enero 2014
		FECHA APROB	02/01/2024
PROCESO: GESTIÓN Y MANEJO DE LAS FINANZAS	TRD	900.45.8	

- *Este nuevo trámite se concibe como un instrumento financiero complementario, cuyo propósito es fortalecer el recaudo institucional, asegurar la sostenibilidad operativa de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF), y consolidar su capacidad de respuesta frente a las crecientes demandas ciudadanas en materia de servicios de tránsito.*

A través de esta medida, se busca no solo compensar la reducción de ingresos, sino también alinear las fuentes de financiación con una estructura tarifaria técnica, equitativa y jurídicamente sustentada, en concordancia con los principios de eficiencia fiscal, legalidad tributaria y mejoramiento continuo de la gestión pública.

- *Como resultado del análisis integral de los procesos y actividades del negocio, se identificaron mejoras sustanciales en la calidad de la prestación de los servicios, así como un incremento significativo en la eficiencia operativa del talento humano, aspectos evidenciados a través de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía desarrollados durante el estudio técnico.*
- *Estos avances reflejan una gestión institucional enfocada en la mejora continua, la optimización de recursos y la orientación al ciudadano, permitiendo fortalecer los tiempos de respuesta, reducir reprocesos y elevar los niveles de satisfacción de los usuarios.*


En este sentido, se consolida un modelo de operación más ágil, eficaz y orientado al resultado, que potencia el desempeño de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF) en términos de cobertura, oportunidad y calidad en la prestación de los servicios.

Que actualmente, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca – DTTF, administra un registro automotor compuesto por 178.612 vehículos activos, entre automóviles, motocicletas, motocarros y demás categorías vehiculares, lo que evidencia una alta demanda de servicios relacionados con la gestión del tránsito, la movilidad y el control del parque automotor en el municipio. Esta magnitud operativa requiere de herramientas técnicas y jurídicas que garanticen la sostenibilidad financiera y administrativa de la entidad.

La aplicación del modelo ABC también soporta modelos de financiación basados en el valor, promueve la transparencia en la determinación de tarifas, permite evaluar la trazabilidad del costo por servicio y fortalece la sostenibilidad financiera de la entidad. Además, se destacó que esta metodología se encuentra en total coherencia con principios de racionalidad económica, equidad tarifaria y control fiscal, lo cual le otorga un respaldo técnico y normativo robusto

En ese sentido, la aprobación de una estructura tarifaria adecuada, sustentada en estudios técnicos y económicos, resulta indispensable para asegurar la continuidad en la prestación eficiente, oportuna y legal de los servicios de tránsito. De no establecerse de manera clara y vigente estas tarifas, se podrían generar traumatismos tanto en la atención al ciudadano como en el desarrollo normal de las funciones misionales, afectando la

9

Alcaldía Municipal de Floridablanca 	ACTA DE COMITÉ O REUNION DE LA ALTA DIRECCION	CÓDIGO	GD-F-11
		VERSIÓN	03
	SECRETARIA DE HACIENDA	FECHA ELAB	Enero 2014
		FECHA APROB	02/01/2024
PROCESO: GESTIÓN Y MANEJO DE LAS FINANZAS	TRD	900.45.8	

capacidad institucional de cumplir con su papel regulador, preventivo y de control sobre el transporte, la movilidad segura y la protección de todos los actores viales del municipio.

El proyecto se encuentra a acompañado por:

- Carta Solicitud de aprobación y exposición de las tarifas y servicios de la DTTF.
- Carta Solicitud de viabilidad dirigida al COMFIS.
- Proyecto de Acuerdo.
- Exposición de motivos.
- Modelo de Costos Tarifas

DETERMINACION:

De Acuerdo a lo anterior, el COMFIS determina por unanimidad, dar viabilidad al Proyecto de Acuerdo **"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJA EL SISTEMA Y MÉTODO PARA DETERMINAR LAS TARIFAS DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO Y SERVICIOS QUE PRESTA LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA DTTF Y OTRAS DISPOSICIONES"**.

3. Proposiciones y varios.

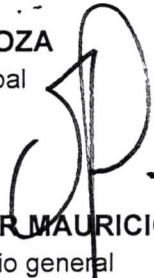
No se presentan

Continúa con la Palabra el señor presidente del COMFIS **Dr. HELIO TORRES TOLOZA**, quien **SOMETE A CONSIDERACIÓN LOS PUNTOS ESTABLECIDOS EN ESTA ACTA Y ES APROBADA POR UNANIMIDAD.**

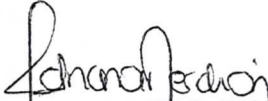
No siendo otro el objeto de la presente siendo las 03:00 pm. Se da por terminada la reunión y se firma por quienes en ella intervinieron.


Dr. HELIO TORRES TOLOZA
Delegado - alcalde Municipal



Dra. ADRIANA MARCELA MERCHAN S.
Secretaria Hacienda -E-



Dr. EDGAR MAURICIO PEÑUELA ARCE
secretario general



Ing. ISRAEL ANDRÉS BARRGAN JEREZ
Secretario de Planeación


Dra. ADRIANA MARCELA MERCHAN S.
Tesorera General


Dra. SANDRA CALDERON ALMEYDA
Profesional Area de Presupuesto


Dr. JULIO GOMEZ ALMEYDA
Profesional Gestión de Impuestos


Dra. CANDY PABON RODRIGUEZ
Profesional Especializado - Contabilidad



**ESTUDIO TÉCNICO-ECONÓMICO
PARA DETERMINAR LAS TARIFAS
DE LOS DERECHOS DE TRÁNSITO Y
SERVICIOS QUE PRESTA LA
DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y
TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA**

DTTF - 2025

DTTF
DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE
FLORIDABLANCA

Contenido

1. Antecedentes institucionales	1
1.1 Creación de la entidad.....	1
1.1.1 Línea de tiempo – hechos más relevantes de la historia de la entidad	2
1.2 Organigrama institucional.....	3
1.3 Misión y visión de la entidad	4
1.3.1 Misión	4
1.3.2 Visión	4
1.4 Usuarios de la Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca	5
1.4.1 Entidades gubeRNamentales	5
1.4.2 Proveedores	6
1.4.3 Clientes internos.....	7
1.4.4 Diagrama relacional institucional.....	8
1.5 Servicios institucionales	8
1.5.1 Servicios de registro y matrícula	8
1.5.2 Trámites de licencias de conducción.....	9
1.5.3 Servicios de documentación y duplicados	9
1.5.4 Control del transporte público	9
1.5.5 Educación y seguridad vial.....	10
1.5.6 Consultas y pagos en línea	10
1.5.7 Atención de PQRSd y permisos pico y placa.....	10
1.6 Análisis del sistema integrado de gestión de la calidad	12
1.6.1 Marco normativo y fundamentación	12
1.6.2 Componentes del sistema integrado de gestión	12
1.6.3 Fortalezas identificadas	12
1.6.4 Oportunidades y retos	13
1.7 Análisis mapa de procesos de la dirección de tránsito y transporte de Floridablanca	13
1.7.1 Estructura del mapa de procesos.....	13
1.7.2 Procesos estratégicos	14
1.7.3 Procesos misionales	14
1.7.4 Procesos de apoyo.....	15
1.7.5 Procesos de evaluación y control	15

1.7.6 Cliente satisfecho como resultado transversal	15
1.8 Análisis técnico del mapa de procesos	16
1.8.1 Estructura del mapa de procesos.....	16
1.8.2 Procesos estratégicos	17
1.8.3 Procesos misionales	17
1.8.4 Procesos de apoyo.....	17
1.8.5 Procesos de evaluación y control.....	18
1.8.6 Cliente satisfecho como resultado transversal	18
2. Análisis Plan Maestro de movilidad	20
2.1 Enfoque estratégico – análisis ampliado	20
2.1.1 Movilidad como derecho ciudadano y eje de inclusión	20
2.1.2 Sostenibilidad ambiental y urbanística	20
2.1.3 Enfoque sistémico e intermodal.....	21
2.1.4 GobeRNanza territorial e institucionalización de la movilidad	21
2.2 Objetivos del Plan Maestro de movilidad.....	22
2.3 Programas y líneas de acción	22
2.4 Integración Metropolitana (versión ampliada).....	22
2.5 Retos y desafíos	23
3. Análisis presupuestal de la entidad vigencias 2023 – 2024.....	25
3.1 Normatividad presupuestal aplicable en la Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca	25
3.1.1 Base legal aplicable al presupuesto público de entidades descentralizadas	25
3.2 Análisis técnico adicional del presupuesto de ingresos – Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca	26
3.2.1 Totales generales por vigencia	27
3.2.2 Tasas y derechos administrativos.....	28
3.2.3 Multas, sanciones e intereses de mora	28
3.2.4 Venta de bienes y servicios	28
3.2.5 Transferencias corrientes	29
3.2.6 Rendimientos financieros.....	29
3.2.7 Multas sistema general de comparendos	29
3.2.8 Recuperación de cartera– vigencias anteriores	30
3.2.9 Recursos de balance.....	30

3.3 Análisis técnico adicional del presupuesto de gastos – Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca	32
3.3.1 Totales generales por vigencia	32
3.3.2 Gastos de personal	33
3.3.3 Adquisición de bienes y servicios	34
3.3.4 Transferencias corrientes	34
3.3.5 Disminución de pasivos.....	34
3.3.6 Programas de saneamiento fiscal	35
3.3.7 Gastos de inversión – Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca	35
3.3.8 Comentario técnico detallado	35
3.4 Conclusión general del análisis.....	36
4. Normatividad legal para la aplicación del sistema y método para el desarrollo del proyecto tarifario	38
4.1 Normograma	38
4.2 Objeto del estudio normativo dentro del proyecto tarifario	39
4.3 Fundamentos Constitucionales y legales.....	39
4.4 Iniciativa del proyecto de Acuerdo	41
4.5 Sistema y método para establecer las tarifas	41
4.6 Importancia legal para la presentación de proyecto de Acuerdo con el concejo municipal para la normalización de tarifas	42
5. Definición y análisis de la metodología de costos aplicable.....	43
5.1 Argumento del uso de la metodología ABC para construir un modelo de costos financieros orientado a valorar los servicios de una entidad	43
5.1.1 Asignación más realista de los costos	43
5.1.2 Mejor visibilidad de los procesos internos.....	43
5.1.3 Toma de decisiones estratégicas fundamentadas	43
5.1.4 Soporte a modelos de financiación basados en el valor	43
5.1.5 Flexibilidad y adaptabilidad del modelo.....	44
5.2 ¿Es pertinente utilizarla en la determinación de sistemas de tarifas de tránsito conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002 y normatividad vigente expuesta en el presente estudio?	44
5.2.1 Coherencia con el principio de racionalidad económica y equidad.....	44
5.2.2 Transparencia y trazabilidad del costo por servicio.....	44
5.2.3 Base sólida para la fijación o actualización de tarifas	45
5.2.4 Apoyo a la sostenibilidad financiera de los organismos de tránsito.....	45

5.2.5 Cumplimiento con los marcos de control fiscal y gestión pública.....	45
5.3 Desarrollo de la base metodológica del estudio económico.....	46
5.3.1 Componentes del cálculo de costos	49
5.3.2 Definición técnica del peso ponderado y la frecuencia	50
5.4 Indicadores de eficiencia, eficacia y económica.....	51
5.4.1 Eficiencia	51
5.4.2 Eficacia	53
5.4.3 Economía.....	55
5.5 Personal que interviene en los procesos	57
5.6 Procesos por tramite realizado vigencia 2023 – 2024	58
5.6.1 Derechos municipales de tránsito y transporte vehículo	63
5.6.2 Licencia de conducción renovación	63
5.6.3 Licencia de conducción expedición.....	63
5.6.4 Traspaso motocicleta.....	63
5.6.5 Traspaso vehículo particular	64
5.6.6 Traspaso motocicleta:.....	64
5.6.7 Revisión de taxímetro:	64
5.6.8 Traspaso vehículo público:	64
5.6.9 Certificado de libertad y tradición vehículo público:	64
5.6.10 Traspaso a persona indeterminada motocicleta:.....	65
5.7 Tarifas aplicables a 2025	65
6. Análisis comparativo de los estados financieros de la Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca, para los periodos enero-diciembre de los años 2023 y 2024.....	74
6.1 Comparativo general con análisis porcentual.....	74
6.2 Análisis gráfico y lectura financiera.....	74
6.3 Cuentas que más contribuyeron al crecimiento	75
6.4 Recomendaciones estratégicas	76
7. Conclusiones.....	¡Error! Marcador no definido.

1. ANTECEDENTES INSTITUCIONALES

1.1 CREACIÓN DE LA ENTIDAD

La Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca tiene su origen en el Acuerdo 018 de 1988, mediante el cual se estableció, inicialmente, una unidad municipal con funciones básicas de regulación y control del tránsito local. No obstante, el crecimiento urbano, el aumento del parque automotor y la necesidad de un enfoque técnico más sólido llevaron al concejo municipal de Floridablanca a promulgar el Acuerdo 090 de 1995: un hito normativo que reorganizó y consolidó dicha dependencia como Dirección, con autonomía operativa, funcional y presupuestal.

El Acuerdo 090 de 1995 surgió como respuesta a la necesidad de fortalecer la gestión pública en materia de movilidad, otorgándole a la Dirección competencias claras en temas como planeación vial, regulación del transporte público y privado, seguridad vial, control operativo y campañas educativas. Esta reorganización permitió armonizar el funcionamiento de la entidad con las reformas del estado de los años noventa, orientadas a la modernización de la administración pública y la descentralización territorial.

La norma no solo definió las funciones técnicas de la entidad, sino que estableció una estructura administrativa que facilitara la planeación estratégica de la movilidad en el municipio. También proporcionó una base legal para que la entidad pudiera gestionar su propio presupuesto, ejercer control directo del tránsito y adoptar medidas acordes con las disposiciones nacionales, como las establecidas posteriormente en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

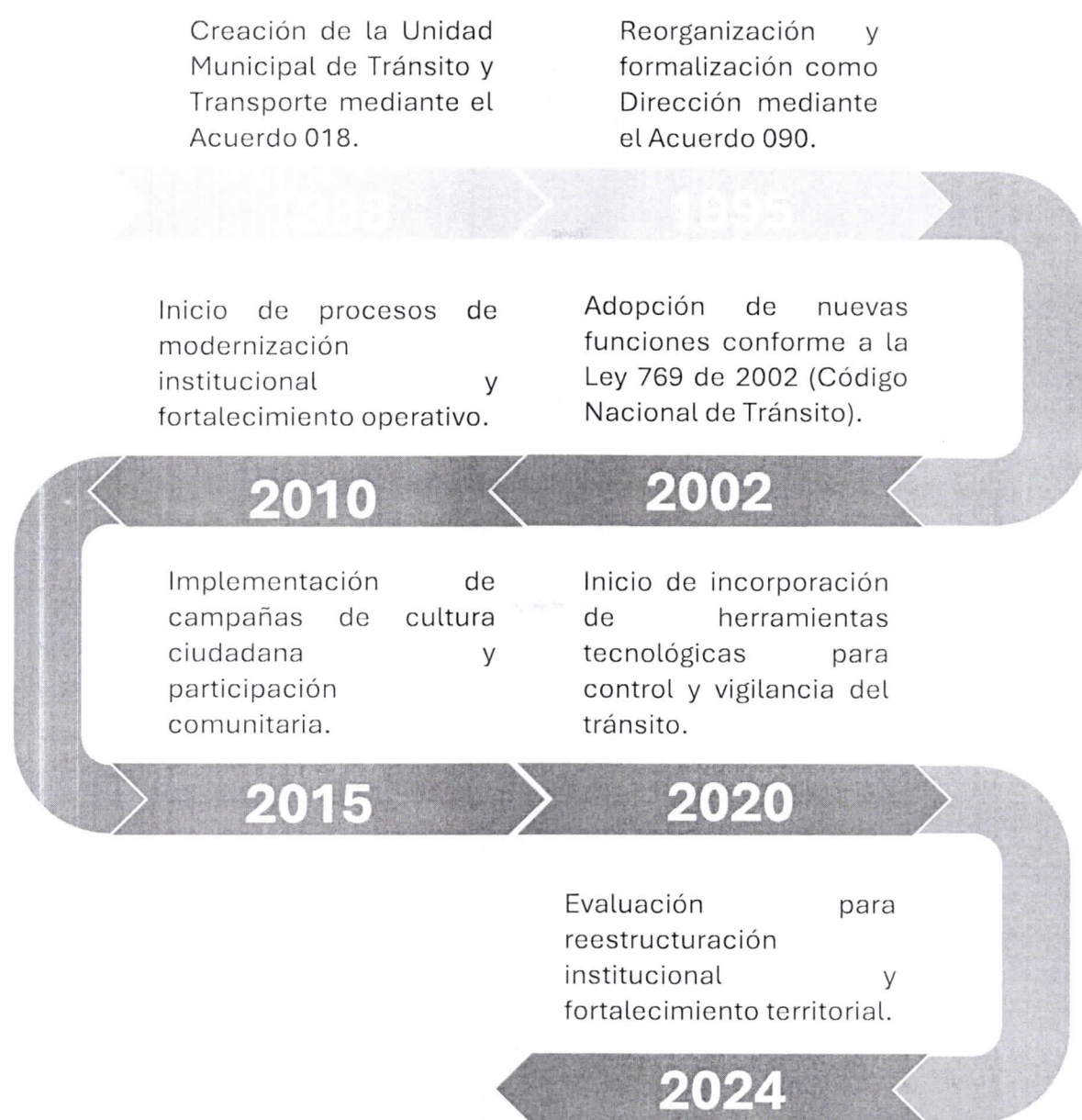
Entre sus disposiciones más relevantes, el Acuerdo contempla aspectos como:

- La asignación de funciones de control operativo y regulación al interior del municipio.
- El fortalecimiento de la autoridad institucional, con capacidad sancionatoria y de regulación.
- El reconocimiento de la Dirección como ente facultado para celebrar convenios y Acuerdos interinstitucionales.
- La creación de cargos técnicos y administrativos para atender las nuevas responsabilidades.

Este Acuerdo, representó una transformación estructural en la gestión del tránsito en Floridablanca, otorgándole un carácter técnico y estratégico que la posicionó como actor clave para el desarrollo urbano y la movilidad sostenible.

Actualmente, la Dirección continúa desempeñando funciones esenciales para la movilidad del municipio, aunque enfrenta desafíos como la actualización tecnológica, la cobertura total del territorio, la integración del Área Metropolitana y el fortalecimiento institucional. Su evolución se ha visto reflejada en sucesivas etapas de modernización, alineadas con las políticas nacionales de seguridad vial, transporte sostenible y cultura ciudadana.

1.1.1 Línea de tiempo – hechos más relevantes de la historia de la entidad



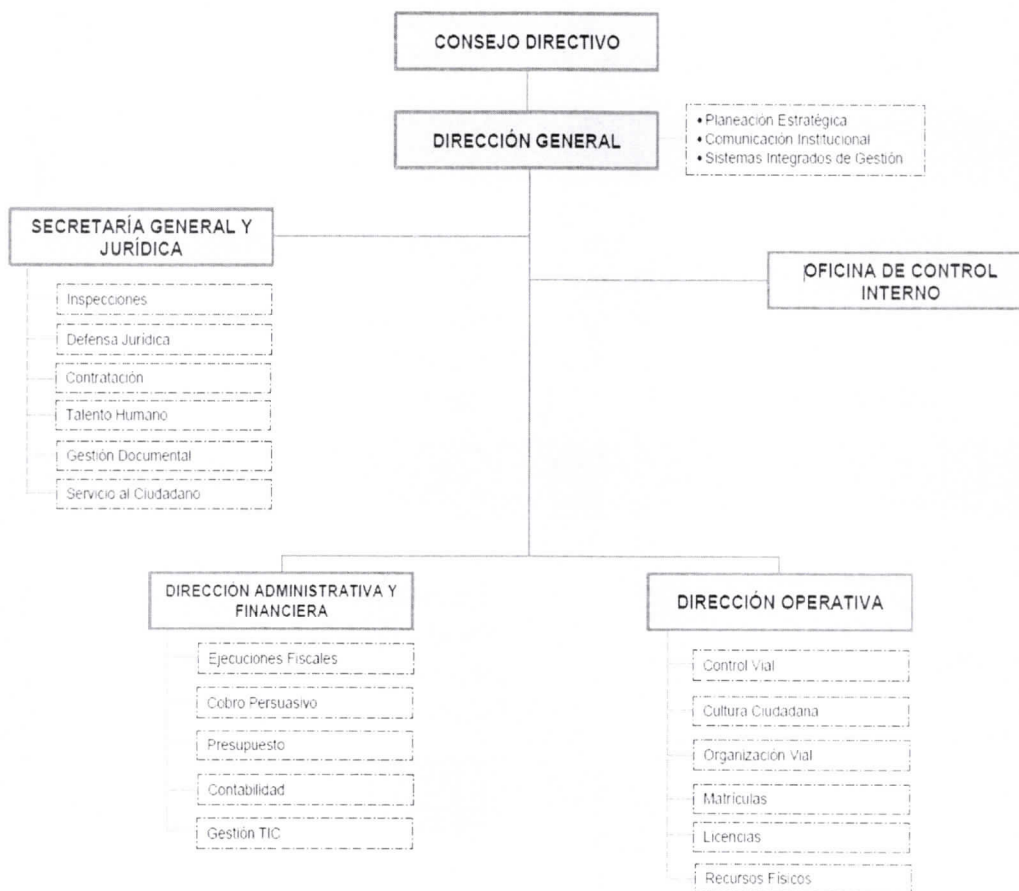
La Dirección ha adaptado sus funciones conforme a la legislación nacional, incluyendo la Ley 769 de 2002. Entre sus áreas clave de intervención se destacan:

- Apoyo en la planificación de infraestructura vial urbana.
- Regulación de servicios de transporte público y especial.
- Campañas de seguridad vial y educación ciudadana.
- Control y vigilancia del tránsito mediante agentes y dispositivos tecnológicos.

Retos actuales

A pesar de sus avances, la Dirección enfrenta desafíos como la limitada capacidad operativa para lograr cobertura total del municipio, la presencia de transporte informal y la necesidad de modernización tecnológica. Además, se requiere una mayor integración interinstitucional y el fortalecimiento de la relación con la ciudadanía, con el fin de mejorar la percepción del servicio.

1.2 ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL



1.3 MISIÓN Y VISIÓN DE LA ENTIDAD

1.3.1 Misión

"Somos una entidad descentralizada del orden municipal, con autonomía administrativa y financiera, que orienta y regula el tránsito en el municipio de Floridablanca, bajo principios de legalidad, equidad, transparencia y eficiencia, para garantizar la movilidad segura, el respeto por las normas y una cultura ciudadana responsable."

- **Naturaleza institucional clara:** la misión define adecuadamente su condición como entidad descentralizada, lo cual implica que opera con un grado de autonomía funcional dentro del marco normativo municipal, pero con responsabilidades públicas directas.
- **Objetivo principal operativo:** resalta que su rol fundamental es la orientación y regulación del tránsito, dejando claro que su propósito va más allá del control operativo y abarca la planificación, regulación, control, educación y articulación institucional.
- **Principios rectores sólidos:** los principios de legalidad, equidad, transparencia y eficiencia están bien fundamentados en la constitución y en el estatuto anticorrupción, y fortalecen la legitimidad del accionar de la entidad ante la ciudadanía.
- **Enfoque de servicio ciudadano:** al poner el acento en la movilidad segura y la cultura ciudadana responsable, articula su función técnica con una mirada educativa y social, coherente con las exigencias de una movilidad sostenible y democrática.

1.3.2 Visión

"Ser en 2030 una entidad líder en movilidad urbana sostenible a nivel regional, reconocida por su innovación tecnológica, gestión eficiente del tránsito y su compromiso con la calidad del servicio y la participación ciudadana."

Análisis estratégico:

- **Plazo definido y alineado con el Plan Maestro:** el horizonte 2030 está alineado con el Plan Maestro de Movilidad, lo cual muestra una articulación de largo plazo entre la planificación técnica y la gestión institucional.
- **Liderazgo regional proyectado:** la visión no se limita a lo local. Al buscar ser líder regional, reconoce el rol estratégico de Floridablanca dentro del Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB) y su importancia en la conectividad vial intermunicipal.

- **Énfasis en sostenibilidad e innovación:** destaca dos pilares clave del tránsito moderno: movilidad sostenible (reducción de impacto ambiental y eficiencia del sistema) y tecnología, que es imprescindible para el control automatizado, interoperabilidad con RUNT y procesos en línea.
- **Gestión centrada en el usuario:** el compromiso con la calidad del servicio y la participación ciudadana posiciona a la Dirección como una entidad abierta, inclusiva y moderna, que entiende que la confianza institucional se construye con resultados y cercanía.

La misión y visión de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca están bien formuladas, son coherentes entre sí, y se alinean con los principios del buen gobierno: legalidad, eficiencia, participación y sostenibilidad. Proyectan una entidad que no solo actúa como regulador vial, sino como gestor público de la movilidad urbana, con enfoque ciudadano, capacidad institucional y visión estratégica.

1.4 USUARIOS DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA

Rol estratégico:

Constituyen el núcleo fundamental del servicio que presta la Dirección de Tránsito. Su relación con la entidad se centra en la gestión de trámites como licencias, matrículas, comparendos, permisos de circulación, entre otros. Representan el componente social y ciudadano de la movilidad urbana.

Importancia:

- Generan la demanda de servicios.
- Son la principal fuente de ingresos institucionales (tasas, derechos y multas).
- Su comportamiento vial incide directamente en la seguridad, la congestión y la sostenibilidad de la ciudad.
- Constituyen el punto de contacto más directo con la percepción de calidad del servicio público.

1.4.1 Entidades gubernamentales

Rol estratégico:

Estas entidades cumplen funciones de vigilancia, control, articulación normativa, planeación y apoyo institucional. Representan tanto niveles de gobierno (nacional, departamental y municipal) como órganos de control y fiscalización del recurso público.

Análisis de subgrupos:

- **Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Superintendencia de Puertos y Transporte:** brindan lineamientos técnicos, normas y políticas sectoriales. Son responsables de establecer los estándares nacionales en seguridad vial, tecnología vehicular, licencias, y regulación del transporte público.
- **Policía Nacional y Juzgados:** participan en la aplicación del código nacional de tránsito, procesos contravencionales y judiciales por infracciones. Representan el brazo coactivo del sistema.
- **DIAN:** requiere coordinación para temas tributarios relacionados con impuestos vehiculares o retenciones por trámites de compraventa.
- **Alcaldía y Concejo Municipal:** son el ente rector y normativo local. El primero dirige la política pública, y el segundo aprueba reglamentaciones, tarifas, y ejerce control político.
- **Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB):** es clave en la planificación regional de movilidad, definición de proyectos viales y coordinación entre municipios.
- **Órganos de control (Contralorías, Procuraduría, Personería):** aseguran el cumplimiento de principios de eficiencia, legalidad y transparencia en la gestión institucional.
- **Corporación Autónoma de la Defensa de la Meseta de Bucaramanga (CDMB):** evalúa el componente ambiental de los proyectos de tránsito e infraestructura vial.
- **Federación Colombiana de Municipios y Presidencia de la República:** canalizan iniciativas de articulación intermunicipal, apoyo a campañas nacionales y trámites a través del sistema simit.

Importancia:

- Legitiman la gestión técnica y jurídica de la Dirección de Tránsito.
- Ejercen presión fiscal y disciplinaria.
- Hacen posible la ejecución de grandes proyectos interinstitucionales.

1.4.2 Proveedores

Rol estratégico:

Son aliados operativos en la prestación del servicio. Suministran tecnología, infraestructura, insumos logísticos, servicios de vigilancia, mantenimiento, recaudo, sistemas de información y más.

Actores clave:

- **Ministerio y Agencia Nacional de Seguridad Vial:** en calidad de proveedores de programas, campañas y herramientas educativas.
- **Superintendencia de Puertos y Transporte:** puede actuar como aliado en auditorías técnicas.
- **Policía Nacional:** brinda fuerza operativa para el control y vigilancia, especialmente en convenio interinstitucional.
- **Alcaldía de Floridablanca:** provee soporte presupuestal y logístico.

Importancia:

- Permiten la ejecución operativa y técnica de los procesos misionales.
- Afectan directamente la calidad del servicio y cumplimiento de metas institucionales.

1.4.3 Clientes internos**Rol estratégico:**

Son el recurso humano que garantiza la implementación efectiva de las políticas, trámites y funciones institucionales. Incluyen tanto funcionarios de planta como contratistas.

Importancia:

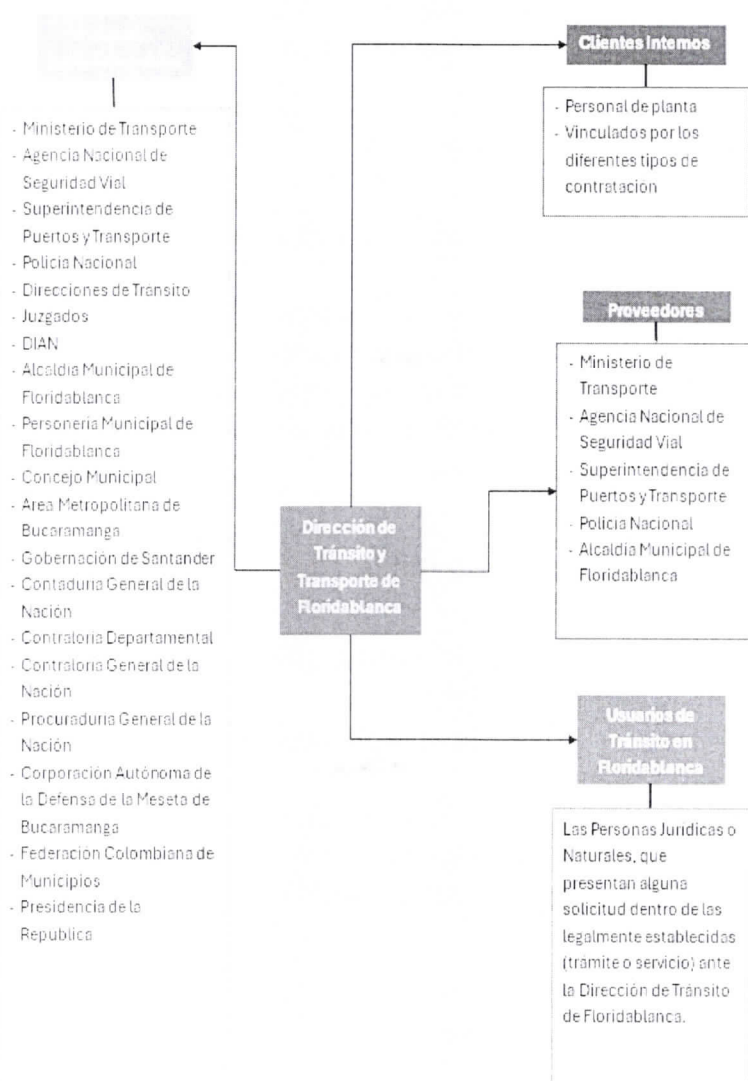
- Son responsables del servicio al ciudadano, control operativo y administrativo.
- Requieren procesos constantes de formación, motivación y evaluación.
- Son quienes articulan, en la práctica, las relaciones con usuarios, proveedores y entidades externas.

El sistema de Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca opera dentro de una red de actores altamente interdependiente. Para garantizar una gestión pública eficiente, transparente y moderna, es esencial que la Dirección de tránsito:

- Fortalezca canales de comunicación y coordinación interinstitucional, especialmente con el ambiente de control.
- Implemente una estrategia de atención multicanal para usuarios, orientada por principios de calidad y simplicidad.

- Articule su planeación con los proveedores, priorizando innovación tecnológica y control de calidad.
- Invierta en su talento humano, reconociendo que los clientes internos son el motor de su legitimidad y eficiencia.

1.4.4 Diagrama relacional institucional



1.5 SERVICIOS INSTITUCIONALES

1.5.1 Servicios de registro y matrícula

- Matrícula inicial de vehículos (particulares, públicos y maquinaria amarilla).

- Traspasos y traslados de propiedad.
- Cancelación de matrícula por muerte del vehículo, exportación, pérdida, siniestros o judicial.
- Pignoración, radicación y levantamiento de prenda sobre vehículos.

Análisis estratégico: estos servicios son esenciales para garantizar la legalidad, trazabilidad y formalización del parque automotor. Aseguran la seguridad jurídica de los propietarios, constituyen una fuente recurrente de ingresos institucionales y soportan la trazabilidad vehicular ante entes de control como RUNT y DIAN.

1.5.2 Trámites de licencias de conducción

- Emisión, duplicado, refrendación, recategorización y certificados de licencias

Análisis estratégico: son la base para controlar la idoneidad y competencias del conductor en cumplimiento del código de tránsito. Garantizan que quienes circulan por las vías estén formados adecuadamente, promoviendo la seguridad vial. También generan recursos significativos por tasas y tienen repercusiones administrativas en procesos de comparendos o sanciones.

1.5.3 Servicios de documentación y duplicados

- Duplicado de placas y tarjeta de propiedad.
- Regrabado de chasis o motor.
- Certificados de matrícula, licencia y antecedentes vehiculares.

Análisis estratégico: aseguran la actualización documental, mitigación de fraudes y claridad legal en la propiedad del vehículo. Facilitan también la prevención de delitos (hurto, falsificación), fortalecen la gestión administrativa y constituyen una línea activa de atención al ciudadano.

1.5.4 Control del transporte público

- Revisión de taxímetros.
- Emisión y duplicado de tarjeta de operación para transporte público.
- Cambio de carrocería para vehículos de carga y pasajeros.

Análisis estratégico: regulan la calidad, seguridad y legalidad del transporte público local, asegurando que taxis y servicios colectivos funcionen con parámetros técnicos correctos (tarificación, seguridad mecánica). Esto tiene impacto directo en la

protección del usuario y la formalización empresarial, además de fortalecer las estructuras de control tarifario.

1.5.5 Educación y seguridad vial

- Programas y campañas de educación vial para conductores, peatones y ciclistas.

Análisis estratégico: contribuyen a la reducción de accidentes y mejor convivencia en las vías. Están alineados con los objetivos del Plan Maestro de movilidad y responden a las metas de seguridad vial nacional (ONU/OPS), permitiendo también la participación ciudadana y prevención activa de incidentes.

1.5.6 Consultas y pagos en línea

- Pago de licencias, porte de placa, impuesto departamental, comparendos.
- Consulta RUNT y comparendos.

Análisis estratégico: digitalizan la atención al ciudadano, disminuyendo tiempos de espera, mejorando eficiencia institucional, ampliando la recaudación y reduciendo el contacto presencial. Alineados con el gobierno digital, también fortalecen la trazabilidad y transparencia en el recaudo.

1.5.7 Atención de PQRS y permisos pico y placa

- Canal para quejas, peticiones, reclamos, sugerencias y denuncias.
- Solicitud y control de permisos pico y placa.

Análisis estratégico: estos mecanismos fortalecen la confianza ciudadana, promueven la rendición de cuentas y permiten ajustar la regulación del tráfico. Son fundamentales para una gestión participativa y adaptable a las necesidades locales.

La Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca presta un portafolio amplio de servicios misionales que integran gestión documental, control operativo, seguridad vial, recaudo y participación ciudadana. Su relevancia radica en:

- Formalizar y legalizar el parque automotor y conducción.
- Regular el transporte público, garantizando seguridad técnica y fiscal.
- Reducir accidentes e impulsar cultura de movilidad.
- Fortalecer la eficiencia institucional mediante la digitalización.
- Establecer canales de rendición de cuentas y mejora continua.

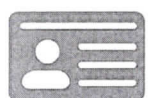
Estos servicios configuran una estructura estratégica que permite a la entidad cumplir sus objetivos de control vial, seguridad y movilidad en Floridablanca, al tiempo que mejora la experiencia del ciudadano y consolida la confianza pública.

Servicios de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca



Servicios de Registro y Matrícula

- Matrícula inicial de vehículos (particulares, públicos y maquinaria amarilla)
- Traspasos y traslados de propiedad
- Cancelación de matrícula por muerte del vehículo, exportación, pérdida, siniestros o judicial
- Pignoración, radicación y levantamiento de prenda sobre vehículos



Trámites de Licencias de Conducción

- Emisión, duplicado, refrendación, recategorización y certificados de licencias



Servicios de Documentación y Duplicados

- Duplicado de placas y tarjeta de propiedad
- Regrado de chasis o motor
- Certificados de matrícula, licencia y antecedentes vehiculares



Control del Transporte Público

- Revisión de taxímetros
- Emisión y duplicado de tarjeta de operación para transporte público
- Cambio de carrocería para vehículos de carga y pasajeros



Educación y Seguridad Vial

- Programas y campañas de educación vial para conductores, peatones y ciclistas



Consultas y Pagos en Línea

- Pago de licencias, porte de placa, impuesto departamental, comparendos

1.6 ANALISIS DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DE LA CALIDAD

1.6.1 Marco normativo y fundamentación

La entidad adoptó formalmente el Modelo integrado de Gestión (MIG) mediante la Resolución 697 de julio de 2018, en cumplimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) del estado colombiano, además, complementa el SIG con políticas de ISO 9001 (gestión de calidad) y SG-SST (Seguridad y Salud en el Trabajo), lo que refuerza una gestión pública orientada a la mejora continua, eficiencia y seguridad institucional.

1.6.2 Componentes del sistema integrado de gestión

El SIG de la entidad incluye varios procesos clave:

Componente	Descripción
MIPG	Planeación institucional, seguimiento a indicadores y control interno
ISO 9001	Gestión de procesos, satisfacción del ciudadano, auditorías y mejora continua
SG-SST	Prevención de riesgos, bienestar del talento humano
Código de Integridad	Resolución 865 de 2018, normas contra corrupción y soborno
Contratación pública	Regulada bajo enfoque de transparencia y eficiencia
Política de documentos	Control documental, mapa de procesos, instructivos y control de versiones

1.6.3 Fortalezas identificadas

- Enfoque integral de gestión que combina calidad, planeación y seguridad laboral.
- Manual robusto de procesos con normograma, control documental e instructivos.
- Política de integridad institucional, fortalecida por documentos clave como el código de integridad.
- Auditorías internas periódicas que permiten ajustes rápidos y prevención de no conformidades.
- Compromiso visible con la mejora continua y transparencia: manuales, procedimientos y Resolución pública.

1.6.4 Oportunidades y retos

- **Madurez en indicadores:** es necesario fortalecer el sistema de medición con metas cuantificables (tiempos, niveles de satisfacción).
- **Interrelación de procesos operativos con calidad:** integrar métricas de trámites y atención al ciudadano con la gestión SIG.
- **Cultura organizacional orientada a sig:** reforzar conocimientos en ISO 9001 y SG-SST, más allá del cumplimiento normativo.
- **Seguimiento de eficacia del SG-SST:** evaluar frecuentemente incidentes, capacitaciones y condiciones de trabajo.
- **Optimización del control documental:** asegurar que el mapa de procesos y la normatividad estén actualizados.
- **Auditorías funcionales entre sistemas:** que revisen la intersección de calidad, planeación y SST.

El sistema integrado de gestión de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca se encuentra sólidamente construido sobre el MIPG, la norma ISO 9001 y el SG-SST. Hoy cuenta con procesos definidos, manuales, códigos de integridad y auditorías. Este enfoque fortalece la eficiencia, transparencia y seguridad laboral. No obstante, para asegurar un SIG eficaz se requiere avanzar hacia una gestión basada en evidencias e indicadores, fortalecer la cultura interna de la calidad y el trabajo seguro, y vincular aún más la experiencia ciudadana con la mejora continua. Esta evolución permitirá consolidar un modelo institucional que aporte valor real a la movilidad, la mejora del servicio y el bienestar de los servidores públicos.

1.7 ANÁLISIS MAPA DE PROCESOS DE LA DIRECCION DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA

El mapa de procesos institucional representa una herramienta de planeación estratégica que permite identificar, clasificar y articular las funciones clave de la Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca. En este caso, el mapa está estructurado conforme a los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), lo cual evidencia una clara alineación con la normativa nacional de gestión pública.

1.7.1 Estructura del mapa de procesos

El modelo clasifica los procesos en cinco niveles funcionales:

- Estratégico.
- Misional.

- De apoyo.
- Evaluación y control.
- Clientes satisfechos (resultado esperado).

Este enfoque facilita la visualización jerárquica de cómo se articula la estrategia institucional con la operación diaria, los recursos de soporte y los mecanismos de evaluación.

1.7.2 Procesos estratégicos

Los procesos de direccionamiento estratégico y sistemas integrados de gestión son responsables de establecer la visión de largo plazo, definir políticas internas, actualizar la plataforma estratégica y garantizar la mejora continua. Son claves para alinear los planes institucionales con los objetivos del plan de desarrollo municipal y con los requisitos legales de calidad.

Comentario técnico: la existencia de procesos estratégicos robustos permite generar coherencia entre lo que la entidad planea, ejecuta y evalúa. Estos procesos deben generar productos como el Plan Estratégico Institucional (PEI), el Plan Anticorrupción y el Plan de Acción Anual.

1.7.3 Procesos misionales

El núcleo funcional de la entidad se representa en el círculo central, compuesto por:

- Licencias de conducción.
- Matrículas.
- Organización vial.
- Control vial.

Estas funciones reflejan el mandato legal que la Dirección tiene en el territorio: regular, controlar y facilitar la movilidad. Se articulan estrechamente con la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), y con las competencias asignadas por el Acuerdo 090 de 1995.

Comentario técnico: este grupo de procesos debe soportarse con Indicadores Clave de Desempeño (KPI), como número de trámites resueltos, tiempos promedio de atención, número de controles efectivos, reducción de accidentalidad, y percepción ciudadana de legalidad y transparencia.

1.7.4 Procesos de apoyo

Los procesos de soporte son amplios y bien estructurados:

- Contratación.
- Inspecciones.
- Defensa jurídica.
- Dirección administrativa y financiera.
- Recursos físicos.
- Atención al ciudadano.
- Dirección operativa.
- Gestión TIC.
- Talento humano.

Su función es garantizar que los procesos misionales cuenten con los insumos y el soporte necesario (humano, tecnológico, logístico y legal).

Comentario técnico: la presencia de procesos específicos de atención al ciudadano y tic es un buen indicador de modernización. Sin embargo, es recomendable integrar estos procesos en un sistema de gestión documental y trazabilidad digital, lo cual permite mejor control y agilidad.

1.7.5 Procesos de evaluación y control

Se destacan los siguientes:

- Control interno disciplinario.
- Control interno administrativo.

Estos procesos permiten asegurar la legalidad de las actuaciones, la ética institucional y el cumplimiento de objetivos. Su existencia da cumplimiento a la Ley 87 de 1993 y al Decreto 648 de 2017.

Comentario técnico: estos procesos deben estar articulados con auditorías internas, análisis de riesgos, mecanismos de quejas y reclamos, y control social.

1.7.6 Cliente satisfecho como resultado transversal

El concepto de cliente satisfecho (usuario o ciudadano) aparece como eje vertical a la derecha, integrando todo el mapa. Esto expresa que cada proceso, desde la

planeación hasta la ejecución, pasando por el control y soporte, debe orientarse a generar confianza, calidad y resultados útiles para la ciudadanía.

Comentario técnico: este enfoque de gestión por resultados es coherente con las recomendaciones de OCDE, DAFP y MIPG, al centrar la gestión pública en la experiencia del usuario.

Este mapa de procesos refleja una estructura funcional moderna, completa y alineada con los estándares del MIPG. Su diseño circular y jerárquico favorece la lectura de la lógica institucional. No obstante, para fortalecer su impacto se recomienda:

- Incorporar un cuadro de indicadores por proceso.
- Añadir un anexo visual del mapa de riesgos por macroproceso.
- Sistematizar la información para evaluación continua mediante tableros de control (BI o dashboards).
- Integrar el mapa de procesos con herramientas tecnológicas para trazabilidad.

1.8 ANÁLISIS TÉCNICO DEL MAPA DE PROCESOS

El mapa de procesos institucional representa una herramienta de planeación estratégica que permite identificar, clasificar y articular las funciones clave de la Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca. En este caso, el mapa está estructurado conforme a los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), lo cual evidencia una clara alineación con la normativa nacional de gestión pública.

1.8.1 Estructura del mapa de procesos

El modelo clasifica los procesos en cinco niveles funcionales:

- Estratégico.
- Misional.
- De apoyo.
- Evaluación y control.
- Clientes satisfechos (resultado esperado).

Este enfoque facilita la visualización jerárquica de cómo se articula la estrategia institucional con la operación diaria, los recursos de soporte y los mecanismos de evaluación.

1.8.2 Procesos estratégicos

Los procesos de direccionamiento estratégico y sistemas integrados de gestión son responsables de establecer la visión de largo plazo, definir políticas internas, actualizar la plataforma estratégica y garantizar la mejora continua. Son claves para alinear los planes institucionales con los objetivos del plan de desarrollo municipal y con los requisitos legales de calidad.

Comentario técnico: la existencia de procesos estratégicos robustos permite generar coherencia entre lo que la entidad planea, ejecuta y evalúa. Estos procesos deben generar productos como el Plan Estratégico Institucional (PEI), el Plan Anticorrupción y el Plan de Acción Anual.

1.8.3 Procesos misionales

El núcleo funcional de la entidad se representa en el círculo central, compuesto por:

- Licencias de conducción.
- Matrículas.
- Organización vial.
- Control vial.

Estas funciones reflejan el mandato legal que la Dirección tiene en el territorio: regular, controlar y facilitar la movilidad. Se articulan estrechamente con la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), y con las competencias asignadas por el Acuerdo 090 de 1995.

Comentario técnico: este grupo de procesos debe soportarse con Indicadores Clave de Desempeño (KPI), como número de trámites resueltos, tiempos promedio de atención, número de controles efectivos, reducción de accidentalidad, y percepción ciudadana de legalidad y transparencia.

1.8.4 Procesos de apoyo

Los procesos de soporte son amplios y bien estructurados:

- Contratación.
- Inspecciones.
- Defensa jurídica.
- Dirección administrativa y financiera.
- Recursos físicos.

- Atención al ciudadano.
- Dirección operativa.
- Gestión TIC.
- Talento humano.

Su función es garantizar que los procesos misionales cuenten con los insumos y el soporte necesario (humano, tecnológico, logístico y legal).

Comentario técnico: la presencia de procesos específicos de atención al ciudadano y tic es un buen indicador de modernización. Sin embargo, es recomendable integrar estos procesos en un sistema de gestión documental y trazabilidad digital, lo cual permite mejor control y agilidad.

1.8.5 Procesos de evaluación y control

Se destacan los siguientes:

- Control interno disciplinario.
- Control interno administrativo.

Estos procesos permiten asegurar la legalidad de las actuaciones, la ética institucional y el cumplimiento de objetivos. Su existencia da cumplimiento a la Ley 87 de 1993 y al Decreto 648 de 2017.

Comentario técnico: estos procesos deben estar articulados con auditorías internas, análisis de riesgos, mecanismos de quejas y reclamos, y control social.

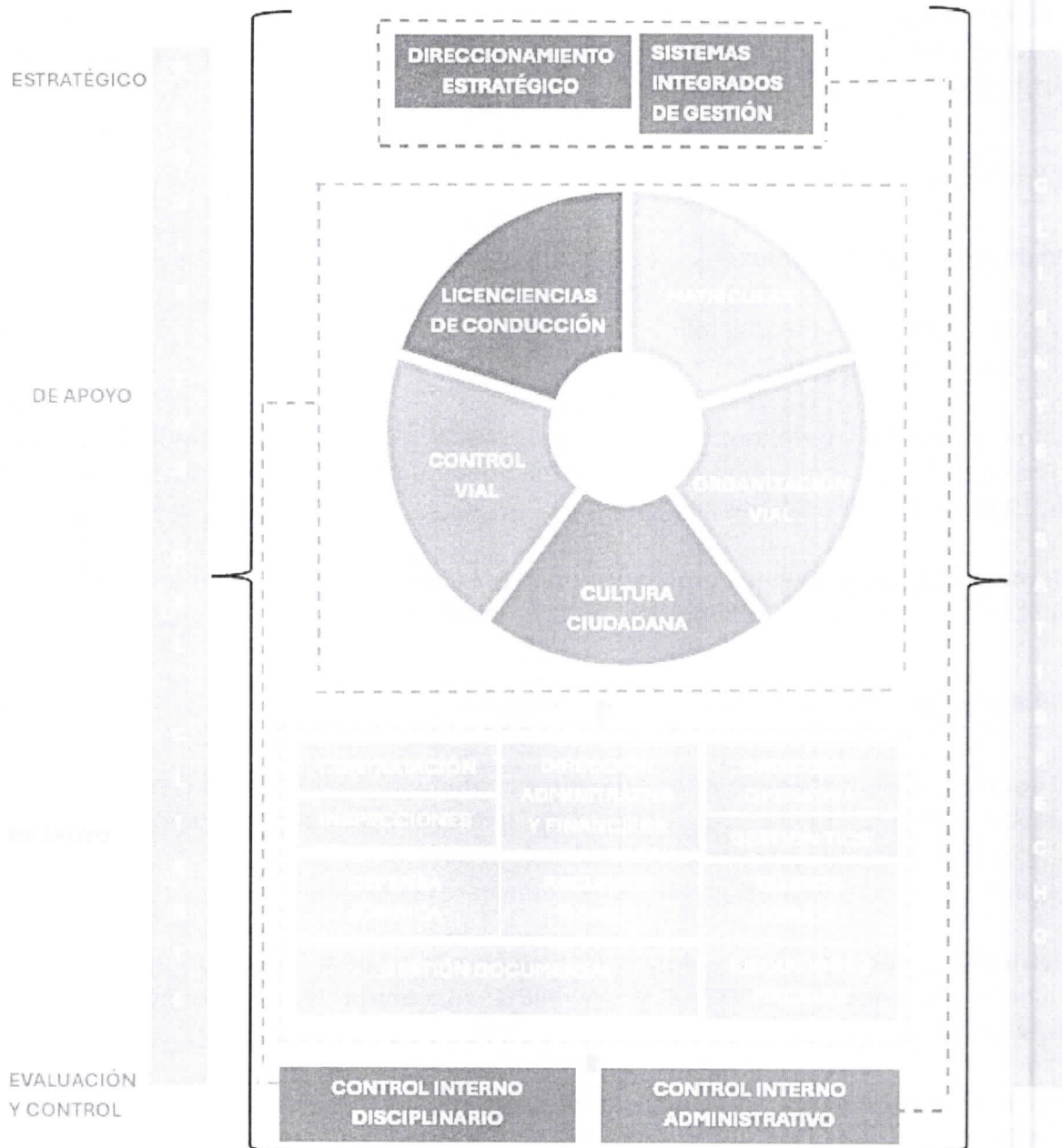
1.8.6 Cliente satisfecho como resultado transversal

El concepto de cliente satisfecho (usuario o ciudadano) aparece como eje vertical a la derecha, integrando todo el mapa. Esto expresa que cada proceso —desde la planeación hasta la ejecución, pasando por el control y soporte— debe orientarse a generar confianza, calidad y resultados útiles para la ciudadanía.

Comentario técnico: este enfoque de gestión por resultados es coherente con las recomendaciones de OCDE, DAFP y MIPG, al centrar la gestión pública en la experiencia del usuario.

Este mapa de procesos refleja una estructura funcional moderna, completa y alineada con los estándares del MIPG. Su diseño circular y jerárquico favorece la lectura de la lógica institucional. No obstante, para fortalecer su impacto se recomienda:

- Incorporar un cuadro de indicadores por proceso.
- Añadir un anexo visual del mapa de riesgos por macroproceso.
- Sistematizar la información para evaluación continua mediante tableros de control (bi o dashboards).
- Integrar el mapa de procesos con herramientas tecnológicas para trazabilidad.



2. ANÁLISIS PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

El Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca propone un modelo de intervención moderna, que supera la lógica de las intervenciones puntuales para configurar una visión integral y multiescalar del territorio y sus flujos. Reconoce que la movilidad es, a la vez, un componente funcional del sistema urbano y una expresión de las desigualdades del territorio, por lo cual requiere soluciones técnicas, participativas y estructurales.

Su enfoque estratégico proporciona un marco de actuación coherente con los objetivos de desarrollo sostenible, con las políticas nacionales de transporte y movilidad, y con los desafíos reales del municipio. Sin embargo, la consolidación de este modelo dependerá de su institucionalización, de la voluntad política sostenida y de la capacidad de articulación intersectorial y territorial entre los actores públicos y privados involucrados.

2.1 ENFOQUE ESTRATÉGICO – ANÁLISIS AMPLIADO

El Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca 2011–2030 plantea un enfoque estratégico que va mucho más allá de la simple mejora de vías o control del tráfico. Su núcleo conceptual se fundamenta en el tránsito hacia un modelo de movilidad sostenible, integral, segura y equitativa, alineado con los principios de desarrollo urbano ordenado, competitividad territorial y calidad de vida para la ciudadanía. Este enfoque estratégico se estructura sobre cuatro ejes fundamentales:

2.1.1 Movilidad como derecho ciudadano y eje de inclusión

El plan reconoce la movilidad como un derecho colectivo y no solo como un servicio. Esto implica que las decisiones de política pública deben garantizar acceso equitativo a los modos de transporte, con especial énfasis en la movilidad peatonal, ciclista y del transporte público, priorizando a los actores más vulnerables: niños, personas mayores, personas con discapacidad y usuarios sin vehículo privado. Esta visión transforma la movilidad en un instrumento de justicia social.

2.1.2 Sostenibilidad ambiental y urbanística

El enfoque estratégico del plan está alineado con los principios de sostenibilidad, al promover la reducción de emisiones contaminantes, la gestión eficiente del espacio público y la desincentivación del uso excesivo del automóvil particular. En consecuencia, propone:

- Corredores para modos no motorizados.
- Articulación con estrategias de ordenamiento territorial (POT).
- Priorización de proyectos con impacto ambiental positivo o neutro.

Este enfoque ecológico no es accesorio: responde a una necesidad crítica del valle de rionegro, una región altamente urbanizada, con pendientes pronunciadas y problemas de calidad del aire y congestión.

2.1.3 Enfoque sistémico e intermodal

El plan plantea que la movilidad debe organizarse como un sistema articulado de redes y servicios, no como una suma de obras aisladas. Esto implica:

- Integración física y funcional entre modos de transporte (buses, bicicletas, peatones, taxis, Metrolínea).
- Enlaces con infraestructura regional y Metropolitana (troncal de Metrolínea, transversal oriental, nodos viales estratégicos).
- Jerarquización y racionalización de vías y zonas operativas de transporte.

Esta visión exige coordinación entre entidades y niveles de gobierno, tanto en la fase de planeación como en la ejecución de proyectos y en la operación del sistema.

2.1.4 Gobernanza territorial e institucionalización de la movilidad

El plan reconoce que para avanzar en sus objetivos se requiere fortalecer las instituciones encargadas de la movilidad, dotarlas de herramientas técnicas, administrativas, normativas y financieras. En este sentido, el enfoque estratégico exige que:

- La Dirección de Tránsito de Floridablanca asuma un rol de liderazgo como gestor del sistema local.
- Se construyan alianzas con el Área Metropolitana de Bucaramanga (AMB), Metrolínea, el DNP y el Ministerio de Transporte.
- Se desarrollen capacidades para monitorear, evaluar y ajustar las políticas de movilidad de forma permanente.

Además, se promueve una cultura institucional enfocada en la planificación de largo plazo, la transparencia y la participación ciudadana en la definición de prioridades.

2.2 OBJETIVOS DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD

Entre los principales objetivos están:

- Desarrollar un transporte sostenible, con respuesta a las dinámicas de crecimiento poblacional y urbanístico.
- Mejorar la articulación municipal y Metropolitana, asegurando conectividad entre Floridablanca, Bucaramanga, Girón y Piedecuesta.
- Impulsar la movilidad no motorizada y transporte público, reduciendo la dependencia del vehículo particular.
- Fortalecer la gestión institucional, reforzando capacidades administrativas y técnicas de gestión del tránsito.
- Garantizar la financiación y ejecución de proyectos estratégicos, como redes viales, semaforización, señalización y equipamiento.

2.3 PROGRAMAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

El plan contempla diez programas con acciones concretas:

- **Educación y cultura ciudadana:** campañas y formación en movilidad segura.
- **Fortalecimiento institucional:** equipos técnicos, capacidades, sistemas de información.
- **Ordenamiento del tránsito:** zonificación, normas, regulación de flujos.
- **Infraestructura vial:** rehabilitación y adaptación de vías y corredores.
- **Movilidad no motorizada:** construcción de ciclorrutas, andenes accesibles.
- **Gestión de tráfico y estacionamiento:** sistemas de control y ordenamiento.
- **Reorganización del transporte público urbano/intermunicipal:** optimización de rutas y coordinación con Metrolínea.
- Fortalecimiento logístico, incluidas Áreas de carga y descargue.
- Innovaciones tecnológicas, integración de sistemas inteligentes.
- **Transporte por cable aéreo:** visión de alternativas innovadoras.

Estos programas están articulados con proyectos de infraestructura vial Metropolitana, mejora de corredores y nodo intermodal

2.4 INTEGRACIÓN METROPOLITANA (VERSIÓN AMPLIADA)

El Plan Maestro de movilidad reconoce que Floridablanca no puede entenderse como un sistema vial aislado, sino como una bisagra fundamental dentro del entramado metropolitano del AMB, conformado por Bucaramanga, Girón, Piedecuesta y Floridablanca. Su posición geográfica intermedia convierte al municipio en un

corredor natural entre Bucaramanga y Piedecuesta, lo que lo ubica en el centro de los principales flujos de transporte público y privado del Área Metropolitana. En este contexto, la integración Metropolitana se plantea como un eje estructurante del plan. Se proyectan obras como:

- La transversal oriental, destinada a descongestionar la autopista Bucaramanga–Piedecuesta.
- La conexión calle 105 y calle 107a, que alivia la carga sobre los accesos norte y sur del municipio.
- El fortalecimiento de nodos logísticos y paraderos intermodales que articulen el transporte urbano con intermunicipal.

Además, el plan resalta la necesidad de una reorganización funcional del sistema vial secundario y terciario, que permita absorber y redistribuir adecuadamente el tráfico que se concentra en los corredores principales. En este marco, Floridablanca no solo conecta los cuatro municipios, sino que también recibe presión vehicular de todos ellos, lo que lo obliga a desarrollar capacidades técnicas, operativas y de planeación por encima de su escala poblacional o presupuestal tradicional.

La movilidad en Floridablanca no puede entenderse entonces sin una visión sistémica, donde sus decisiones urbanas y de tránsito impactan directamente el desempeño del transporte en Bucaramanga, Piedecuesta y Girón. La eficiencia de la movilidad Metropolitana dependerá, en buena parte, de la capacidad del municipio para liderar procesos de reorganización vial, control del tránsito, infraestructura y gestión territorial.

2.5 RETOS Y DESAFÍOS

- **Financiación y ejecución:** hay una brecha entre diagnóstico, formulación y ejecución real de proyectos, especialmente en infraestructura y tecnología.
- **Coordinación interinstitucional:** requiere de articulación efectiva entre el amb, la alcaldía municipal, y el sistema Metrolínea.
- **Cultura y cambio modal:** el 1 % de la red es para bicicletas; es necesario expandir infraestructura y transformación cultural
- **Monitoreo y seguimiento:** falta una etapa de monitoreo robusto para asegurar continuidad y ajuste del plan.
- **Actualización periódica:** el documento data de 2011, por lo que requería una actualización técnica (fase ya en desarrollo por el AMB) .

El Plan Maestro de Movilidad de Floridablanca 2011–2030 constituye una hoja de ruta estratégica para transformar el modelo de movilidad urbana y Metropolitana del municipio. Su visión integral —que combina transporte público eficiente, redes de

infraestructura, movilidad no motorizada, educación vial y tecnologías inteligentes— está alineada con las mejores prácticas contemporáneas en sostenibilidad urbana. Sin embargo, su éxito depende de manera directa de su vinculación efectiva con la autoridad de tránsito local, es decir, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca.

La Dirección de Tránsito no es un mero operador técnico, sino un actor institucional clave para viabilizar, articular y ejecutar las acciones contempladas en el plan. Desde su rol misional, debe garantizar:

- La regulación operativa del tráfico según las zonificaciones establecidas.
- El control del transporte público, en armonía con las nuevas rutas, frecuencias y modelos de integración física y tarifaria.
- El seguimiento a la señalización, semaforización, espacios de cruce peatonal, ciclorrutas y zonas escolares, muchas de las cuales requieren adaptación permanente.
- La recolección y gestión de datos para el seguimiento de indicadores de movilidad, accidentalidad, uso modal y eficiencia de los corredores.

Asimismo, es indispensable que la Dirección de Tránsito participe activamente en los esquemas de gobernanza Metropolitana, como el Comité de Movilidad del AMB, para alinear sus decisiones con los otros tres municipios del Área. El carácter interdependiente de la movilidad exige que la planificación de Floridablanca esté plenamente sincronizada con la de Bucaramanga, Girón y Piedecuesta, tanto en términos de proyectos viales como de gestión del transporte público y estrategias de seguridad vial.

Otro elemento crítico es la capacidad financiera e institucional. Muchos de los componentes del Plan Maestro —como el sistema de cable aéreo, centros logísticos, equipamientos modales o tecnologías inteligentes— requieren esfuerzos presupuestales sostenidos y habilidades de contratación complejas. Por tanto, se hace necesario reforzar la estructura orgánica de la Dirección de Tránsito, dotarla de talento técnico especializado, modernizar sus sistemas de información y asegurar fuentes de cofinanciación con el gobierno nacional, departamental y organismos multilaterales.

En síntesis, la ejecución exitosa del Plan Maestro de Movilidad depende de una alianza efectiva y estratégica entre la planificación macro del territorio y la gestión cotidiana del tránsito, donde la Dirección de Tránsito de Floridablanca debe evolucionar de un rol tradicional de control operativo a un gestor de movilidad urbana inteligente y sostenible. El reto hacia 2030 es consolidar esa transición institucional, territorial y tecnológica.

3. ANÁLISIS PRESUPUESTAL DE LA ENTIDAD VIGENCIAS 2023 – 2024

3.1 NORMATIVIDAD PRESUPUESTAL APLICABLE EN LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA

La Dirección de Tránsito, en calidad de establecimiento público descentralizado del orden municipal, formula su presupuesto anual en coherencia con el Plan de Desarrollo y el marco fiscal de mediano plazo del municipio, respetando los principios legales del estatuto orgánico del presupuesto. Su junta directiva adopta el presupuesto, sujeto a aprobación del ejecutivo municipal y revisión de la secretaría de hacienda o planeación local, sin perjuicio del control fiscal por la contraloría municipal.

3.1.1 Base legal aplicable al presupuesto público de entidades descentralizadas

Las entidades descentralizadas por servicios, como los institutos, empresas industriales y comerciales del estado y establecimientos públicos, tienen autonomía presupuestal, administrativa y financiera. No obstante, su actividad está regida por normas generales de derecho público en materia fiscal. A continuación, se destacan los principales marcos normativos aplicables:

- **Constitución Política de Colombia**
 - Artículo 209: establece que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla conforme a los principios de eficiencia, economía, celeridad y planificación.
 - Artículo 267: determina el principio de planeación y control fiscal, bajo vigilancia de la contraloría general de la república o las contralorías territoriales.

- **Estatuto orgánico del presupuesto – Decreto 111 de 1996**

Este es el marco general del sistema presupuestal colombiano. Para entidades descentralizadas, se destacan:

- Artículo 3: establece que el sistema presupuestal comprende el plan financiero, el presupuesto anual y el marco fiscal de mediano plazo.
- Artículo 4: obliga a formular el presupuesto bajo principios de universalidad, unidad, programación integral, especialización y coherencia.

- Artículo 74: señala que los establecimientos públicos deben adoptar su presupuesto a través de su junta directiva, con aprobación del gobierno o entidad territorial respectiva.
- **Ley 819 de 2003 – Responsabilidad fiscal**
 - Artículo 1: obliga a toda entidad pública a formular el marco fiscal de mediano plazo, incluyendo a las entidades descentralizadas que manejen recursos públicos.
 - Artículo 3: introduce la necesidad de evaluar el impacto fiscal de las decisiones que afecten ingresos o gastos permanentes.
- **Ley 1474 de 2011 – Estatuto anticorrupción**
 - Requiere fortalecer los mecanismos de transparencia presupuestal, control interno y rendición de cuentas, aplicables también a entidades descentralizadas.
- **Ley 489 de 1998 – Organización y funcionamiento de la administración pública**
 - Artículo 38 : establece la naturaleza de las entidades descentralizadas y su régimen de autonomía, aunque subordinadas a los fines del estado y sujetas al control fiscal y político.

3.2 ANÁLISIS TÉCNICO ADICIONAL DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS – DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA

El análisis de los ingresos de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca entre las vigencias 2023 y 2024 evidencia una disminución sustancial del 43,35% en el recaudo total, pasando de \$25.718 millones en 2023 a \$14.569 millones en 2024. Esta diferencia representa una caída de más de \$11.148 millones, lo que constituye un comportamiento crítico que debe ser atendido en términos de planificación financiera y sostenibilidad institucional.

Este comportamiento sugiere una contracción en la capacidad institucional de generar ingresos, ya sea por reducción de tarifas, menor volumen de trámites o recaudos sancionatorios, restricciones normativas, o factores exógenos que hayan impactado la operatividad (como menor dinámica vehicular o menor eficacia en la recuperación de cartera). La caída no puede interpretarse como un ajuste menor, sino como una señal que exige acciones correctivas y estrategias de diversificación de

ingresos, así como un reforzamiento de los mecanismos de fiscalización, cobro y gestión financiera.

En particular, se evidencia una disminución del 17,65% en los ingresos por derechos de tránsito, a pesar de un presupuesto más alto para 2024, lo cual puede atribuirse a una baja en la demanda de trámites u obstáculos administrativos en el recaudo. En contraste, los ingresos por multas, sanciones e intereses de mora crecieron más del 52%, lo que refleja una gestión más eficiente en los procesos de control y sanción, alineada con las funciones misionales del organismo.

La venta de bienes y servicios, principal fuente de ingresos propios se mantuvo con un crecimiento leve del 3,75%, mientras que las transferencias corrientes crecieron en un 82,93%, lo que sugiere un mayor respaldo interinstitucional o apoyo del orden central. Estos ingresos no estructurales deben seguir gestionándose de manera estratégica, en especial para programas de inversión.

Respecto al rubro de multas del sistema general de comparendos, se redujo de vigencia a vigencia de manera considerable, pasando de \$2.508 millones en 2023 a \$415 millones en 2024. Sin embargo, el recaudo efectivo en ambas vigencias fue similar (más de \$823 millones en 2024), lo cual indica que este ingreso sigue siendo estratégico para la entidad y debe mantenerse con vigilancia presupuestal para garantizar su adecuada programación y ejecución.

Por otro lado, rubros como recuperación de cartera mostraron un crecimiento del 54%, lo que revela esfuerzos positivos en la gestión de deuda. En contraste, los rendimientos financieros y los recursos de balance cayeron a cero, lo que puede advertir falta de excedentes o decisiones deliberadas de no financiar el presupuesto con reservas.

Desde la perspectiva normativa, estos movimientos deben gestionarse conforme al Decreto 111 de 1996 (Estatuto Orgánico del Presupuesto) y la Ley 617 de 2000, que establecen principios de legalidad, eficiencia, sostenibilidad y especialización. Una adecuada programación de ingresos garantiza no solo el equilibrio financiero de la entidad, sino también la planeación de metas institucionales realistas y el cumplimiento del Plan de Desarrollo.

3.2.1 Totales generales por vigencia

- **Vigencia 2023**

- **Presupuesto definitivo:** \$ 27.417.145.704,00
- **Recaudo total:** \$ 25.718.379.880,92
- **Nivel de recaudo:** 93.8%

- **Vigencia 2024**
 - **Presupuesto definitivo:** \$21.351.653.000
 - **Recaudo total:** \$ 14.569.754.123,11
 - **Nivel de recudo:** 68.24%

3.2.2 Tasas y derechos administrativos

- **Recaudo 2023:** \$3.500.516.000
- **Recaudo 2024:** \$2.882.591.000
- **Variación absoluta:** -\$617.925.000
- **Variación porcentual:** -17,65%

Comentario técnico: se observa una reducción significativa en el recaudo de derechos de tránsito, a pesar de un aumento en el presupuesto definitivo. Esto podría deberse a una menor demanda de servicios o a cambios normativos que afectaron la tarifa o su cobro.

3.2.3 Multas, sanciones e intereses de mora

- **Recaudo 2023:** \$1.094.672.000
- **Recaudo 2024:** \$1.666.629.000
- **Variación absoluta:** +\$571.957.000
- **Variación porcentual:** +52,25%

Comentario técnico: se presenta un incremento importante en el recaudo, posiblemente asociado a una mayor efectividad en los procesos sancionatorios y de cobro coactivo o a la imposición de más sanciones durante la vigencia 2024.

3.2.4 Venta de bienes y servicios

- **Recaudo 2023:** \$6.421.948.000
- **Recaudo 2024:** \$6.662.915.000
- **Variación absoluta:** +\$240.967.000
- **Variación porcentual:** +3,75%

Comentario técnico: el comportamiento es estable y con leve crecimiento, lo cual refleja una demanda sostenida por los servicios prestados por la entidad. Este rubro representa una porción significativa del ingreso total.

3.2.5 Transferencias corrientes

- **Recaudo 2023:** \$410.000.000
- **Recaudo 2024:** \$750.000.000
- **Variación absoluta:** +\$340.000.000
- **Variación porcentual:** +82,93%

Comentario técnico: el aumento se relaciona posiblemente con mayores transferencias del nivel central o convenios específicos con otras entidades, lo cual mejora la capacidad financiera de la Dirección para inversión u operación.

3.2.6 Rendimientos financieros

- **Recaudo 2023:** \$207.592.779
- **Recaudo 2024:** \$129.867.052,57
- **Variación absoluta:** -\$77.725.726,67
- **Variación porcentual:** -38.9%

Comentario técnico: esta disminución puede estar asociada a varios factores, entre ellos una menor disponibilidad de recursos líquidos en la caja o bancos durante el período, menores tasas de interés sobre inversiones temporales o saldos disponibles, que hayan impactado el rendimiento de sus excedentes. No obstante, la persistencia del rubro en ambas vigencias evidencia que la entidad mantiene activos financieros o flujos temporales de recursos que siguen generando rentabilidad, aunque en niveles menores que los observados en 2023.

3.2.7 Multas sistema general de comparendos

- **Recaudo 2023:** \$830.532.300
- **Recaudo 2024:** \$823.778.980
- **Variación absoluta:** -\$6.753.320
- **Variación porcentual:** -0,81%

Comentario técnico: el recaudo de este rubro se mantuvo relativamente estable, aunque su representación presupuestal disminuyó, pasando de \$2.508 millones a \$415 millones como presupuesto definitivo. Es importante revisar la fuente jurídica de este ingreso para garantizar su sostenibilidad.

3.2.8 Recuperación de cartera- vigencias anteriores

- **Recaudo 2023:** \$1.073.688.580
- **Recaudo 2024:** \$1.653.972.415
- **Variación absoluta:** +\$580.283.835
- **Variación porcentual:** +54,05%

Comentario técnico: este rubro ha mejorado significativamente, lo cual puede indicar un fortalecimiento de las estrategias de recuperación de cartera. Se recomienda institucionalizar estas acciones para garantizar ingresos recurrentes derivados de deudas vencidas.

3.2.9 Recursos de balance

- **Recaudo 2023:** \$12.179.429.762
- **Recaudo 2024:** \$0
- **Variación absoluta:** -\$12.179.429.762
- **Variación porcentual:** -100%

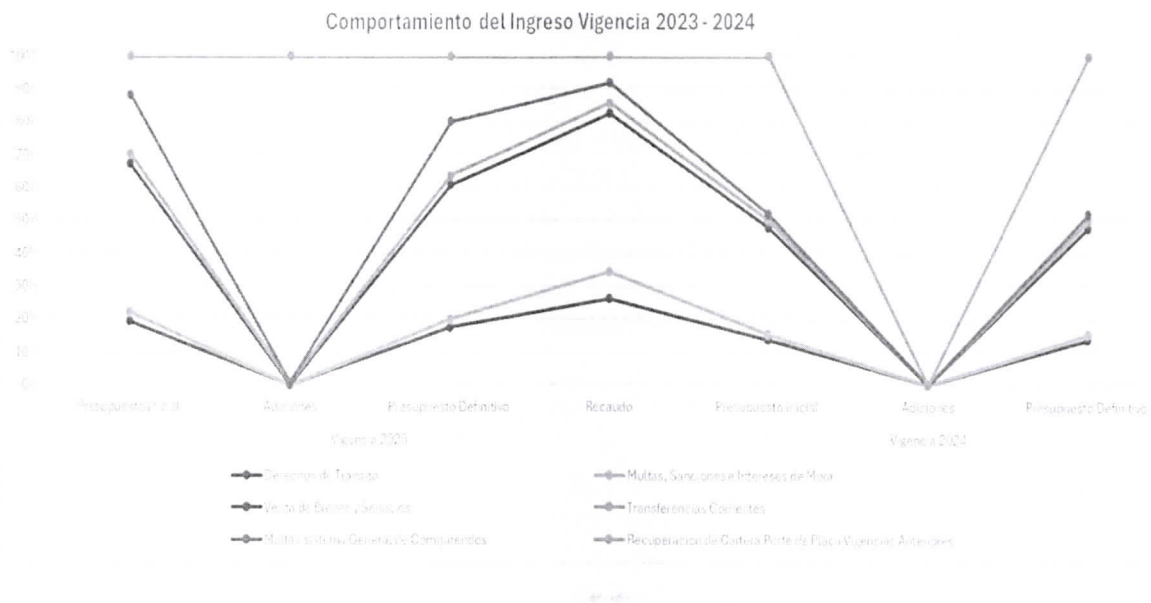
Concepto	Ingresos vigencia 2023			
	Presupuesto inicial	Adiciones	Presupuesto definitivo	Recaudo
Ingresos corrientes				
Tasas y derechos administrativos	\$2.708.650.000,00	\$-	\$2.708.650.000,00	\$3.500.515.984,00
Multas, sanciones e intereses de mora	\$381.500.000,00	\$-	\$381.500.000,00	\$1.094.672.152,00
Venta de bienes y servicios	\$6.296.385.000,00	\$-	\$6.296.385.000,00	\$6.421.948.301,00
Transferencias corrientes	\$450.000.000,00	\$10.000.000,00	\$460.000.000,00	\$410.000.000,00
Total, ingresos corrientes	\$9.836.535.000,00	\$10.000.000,00	\$9.846.535.000,00	\$11.427.136.437,00
Recursos de capital				
Rendimientos financieros	\$87.745.000,00	\$-	\$87.745.000,00	\$207.592.779,24
Multas sistema general de comparendos	\$2.508.000.000,00	\$-	\$2.508.000.000,00	\$830.532.322,68
Recuperación de cartera porte de placa vigencias anteriores	\$1.635.000.000,00	\$1.439.865.704,00	\$3.074.865.704,00	\$1.073.688.580,00
Recursos de balance	\$11.900.000.000,00	\$-	\$11.900.000.000,00	\$12.179.429.762,00
Total, recursos de capital	\$16.130.745.000,00	\$1.439.865.704,00	\$17.570.610.704,00	\$14.291.243.443,92
Total (ingresos corrientes + recursos de capital)	\$25.967.280.000,00	\$1.449.865.704,00	\$27.417.145.704,00	\$25.718.379.880,92

Comentario técnico: la supresión total de los recursos de balance como fuente de financiamiento evidencia que la entidad no trasladó saldos de caja o reservas anteriores al presupuesto 2024. Esto podría implicar una mayor dependencia de ingresos corrientes o una menor liquidez disponible, implícitamente una baja ejecución en la vigencia inmediatamente anterior que podría asociarse a un mayor nivel de recaudo.

Conclusión técnica y legal

Aunque el total del recaudo se mantuvo prácticamente constante entre las dos vigencias, se evidencian variaciones internas significativas que reflejan cambios en la estructura de ingresos. La desaparición de un rubro como el de comparendos y el descenso en derechos de tránsito se contrarrestan con aumentos en multas y transferencias. Esto indica una posible reconfiguración institucional en la gestión de ingresos, lo cual debe ser evaluado desde el punto de vista normativo, conforme a la Ley 617 de 2000 y el estatuto orgánico de presupuesto (Decreto 111 de 1996), que establecen la planeación eficiente del ingreso público para entidades descentralizadas.

Concepto	Ingresos vigencia 2024			
	Presupuesto inicial	Adiciones	Presupuesto definitivo	Recaudo
Ingresos corrientes				
Tasas y derechos administrativos	\$2.952.428.000,00	\$-	\$2.952.428.000,00	\$2.882.590.776,00
Multas, sanciones e intereses de mora	\$356.430.000,00	\$-	\$356.430.000,00	\$1.666.629.487,58
Venta de bienes y servicios	\$6.893.556.000,00	\$-	\$6.893.556.000,00	\$6.662.915.411,47
Transferencias corrientes	\$501.400.000,00	\$-	\$501.400.000,00	\$750.000,00
Total, ingresos corrientes	\$10.703.814.000,00	\$-	\$10.703.814,00	\$11.962.135.675,05
Recursos de capital				
Rendimientos financieros	\$-	\$-	\$-	\$129.867,05
Multas sistema general de comparendos	\$415.839.000,00	\$-	\$415.839.000,00	\$823.778,98
Recuperación de cartera porte de placa vigencias anteriores	\$10.232.000.000,00	\$-	\$10.232.000,00	\$1.653.972,415,00
Recursos de balance	\$-	\$-	\$-	\$-
Total, recursos de capital	\$10.647.839.000,00	\$-	\$10.647.839,00	\$2.607.618,448,06
Total (ingresos corrientes + recursos de capital)	\$21.351.653.000,00	\$-	\$21.351.653,00	\$14.569.754,123,11



3.3 ANÁLISIS TÉCNICO ADICIONAL DEL PRESUPUESTO DE GASTOS – DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA

3.3.1 Totales generales por vigencia

- **Vigencia 2023**

- Presupuesto inicial: \$25.967.280.000
- Presupuesto definitivo: \$27.417.145.704
- Presupuesto comprometido: \$26.969.522.147,81
- Nivel de ejecución: 98,36%

- **Vigencia 2024**

- Presupuesto inicial: \$21.351.653.000
- Presupuesto definitivo: \$17.163.053.000
- Presupuesto comprometido: \$14.860.097.771,29
- Nivel de ejecución: 86,57%

Comentario técnico: durante la vigencia 2023, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca manejó un presupuesto total significativamente superior al de 2024, con un nivel de ejecución del 98,36%, lo que refleja una adecuada planeación, programación y gestión de los recursos públicos, tanto en funcionamiento como en inversión. Esta ejecución evidencia una institucionalidad fortalecida y una

operatividad alineada con el cumplimiento de las metas establecidas en el plan de desarrollo.

En contraste, para la vigencia 2024 se registra una disminución del presupuesto definitivo por valor de \$10.254 millones, lo que representa una caída del 37,4% frente al año anterior. Esta contracción podría estar relacionada con restricciones fiscales, limitaciones en las fuentes de financiación, ajustes en la programación de inversión o reorientaciones internas de la gestión institucional. Adicionalmente, la ejecución presupuestal alcanza un 86,57%, lo que, si bien es técnicamente aceptable, sí refleja una menor capacidad de compromiso frente a la vigencia anterior.

La reducción observada, especialmente en los rubros de inversión, puede tener impactos en la continuidad de programas estratégicos orientados a la mejora de la movilidad, la seguridad vial, la señalización y el fortalecimiento tecnológico e institucional. Por tanto, es necesario implementar estrategias de mejora en la planeación operativa, garantizar la oportunidad de los procesos contractuales y fortalecer el seguimiento presupuestal para recuperar niveles óptimos de ejecución y sostenibilidad financiera en lo que resta del ejercicio fiscal.

3.3.2 Gastos de personal

- **2023**
 - **Presupuesto inicial:** \$8.460.030.387
 - **Definitivo:** \$7.947.379.000
 - **Comprometido:** \$7.662.925.000

- **2024**
 - **Presupuesto inicial:** \$10.061.010.000
 - **Definitivo:** \$9.349.891.969
 - **Comprometido:** \$8.555.432.000

Comentario técnico: se presenta un incremento del 17,6% en el presupuesto definitivo para 2024 frente a 2023, lo que refleja una priorización del recurso humano como eje fundamental del funcionamiento institucional. Este aumento puede responder a la ampliación de planta, incrementos salariales, obligaciones prestacionales o ajustes derivados de Acuerdos laborales o reformas del manual de funciones. La ejecución sobre el total definitivo en 2024 (hasta el Corte) alcanza el 91,5%, lo cual es técnicamente adecuado.

3.3.3 Adquisición de bienes y servicios

- 2023
 - Presupuesto definitivo: \$3.430.988.000
 - Comprometido: \$3.398.430.000
- 2024
 - Presupuesto definitivo: \$4.222.485.021
 - Comprometido: \$3.784.678.000

Comentario técnico: con un incremento del 23,1%, este rubro se ha consolidado como un soporte operativo clave. La alta ejecución en ambas vigencias (por encima del 95%) sugiere una adecuada capacidad logística e institucional. No obstante, debe vigilarse que este aumento esté vinculado directamente a servicios misionales o estratégicos y no al gasto ineficiente o no prioritario.

3.3.4 Transferencias corrientes

- 2023
 - Presupuesto definitivo: \$347.786.100
 - Comprometido: \$282.768.600
- 2024
 - Presupuesto definitivo: \$267.000.000
 - Comprometido: \$189.673.300

Comentario técnico: se registra una disminución del 23,2%. Este rubro puede corresponder a pagos a entidades públicas, contribuciones, o transferencias sociales. El descenso podría indicar una racionalización de gastos no esenciales o el cumplimiento de obligaciones que no continúan en 2024.

3.3.5 Disminución de pasivos

- 2023
 - Presupuesto definitivo: \$688.000.000
 - Comprometido: \$667.649.000

- **2024**
 - **Presupuesto definitivo:** \$437.083.210
 - **Comprometido:** \$307.285.600

Comentario técnico: este rubro presenta una reducción del 36,5%, lo que podría implicar que obligaciones adquiridas en 2022 o 2023 fueron ya saneadas, o que no se han detectado nuevas contingencias o pasivos exigibles. El nivel de ejecución es razonable, aunque debe monitorearse para evitar rezagos en el pago de obligaciones.

3.3.6 Programas de saneamiento fiscal

- **2023 y 2024**
 - **Presupuesto asignado:** \$0

Comentario técnico: la no existencia de apropiaciones en este rubro indica que la entidad no presenta alertas fiscales, lo que refleja una condición presupuestal estable, sin necesidad de planes de saneamiento bajo las reglas del Ministerio de Hacienda y Planeación Nacional.

3.3.7 Gastos de inversión – Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca

- **Vigencia 2023**
 - **Presupuesto inicial:** \$14.974.000.000
 - **Presupuesto definitivo:** \$14.909.573.541,63
 - **Presupuesto comprometido:** \$14.868.231.053,63
 - **Nivel de ejecución:** 99,72%
- **Vigencia 2024**
 - **Presupuesto inicial:** \$7.000.000.000
 - **Presupuesto definitivo:** \$2.811.400.000
 - **Presupuesto comprometido:** \$1.947.835.955,93
 - **Nivel de ejecución (al Corte evaluado):** 69,28%

3.3.8 Comentario técnico detallado

Durante la vigencia 2023, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca ejecutó de manera sólida sus recursos de inversión, alcanzando un nivel de

compromiso del 99,72%. Esto evidencia una adecuada planeación financiera y una capacidad institucional consolidada para ejecutar proyectos del sector transporte. En contraste, para 2024 se observa una reducción significativa del presupuesto de inversión (81,14%), tanto en su asignación inicial como en su presupuesto definitivo. Esta caída puede obedecer a múltiples factores, como la priorización de gastos de funcionamiento, recortes presupuestales, cambios en la programación financiera o demoras en la formulación y viabilizarían de proyectos ante instancias superiores. Cabe resaltar que los programas de inversión de la entidad, según la Metodología General Ajustada (MGA) del Departamento Nacional de Planeación (DNP), se enmarcan en los siguientes sectores y códigos presupuestales:

- **2409003** – seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito.
- **2409008** – fortalecimiento institucional en tránsito y transporte.
- **2409011** – señalización vial y mejoramiento de la movilidad urbana.
- **2409016** – gestión de tecnologías aplicadas a la movilidad.
- **2409022** – educación vial y campañas ciudadanas.
- **409023** – mantenimiento de infraestructura vial urbana secundaria.

La baja apropiación y ejecución en 2024 compromete de forma directa la sostenibilidad de estas líneas estratégicas, especialmente en aspectos como tecnología vial, educación ciudadana y fortalecimiento institucional. De persistir esta tendencia, podría verse afectado el cumplimiento de metas del plan de desarrollo, la percepción ciudadana del servicio y el cumplimiento de estándares nacionales en materia de seguridad vial y movilidad.

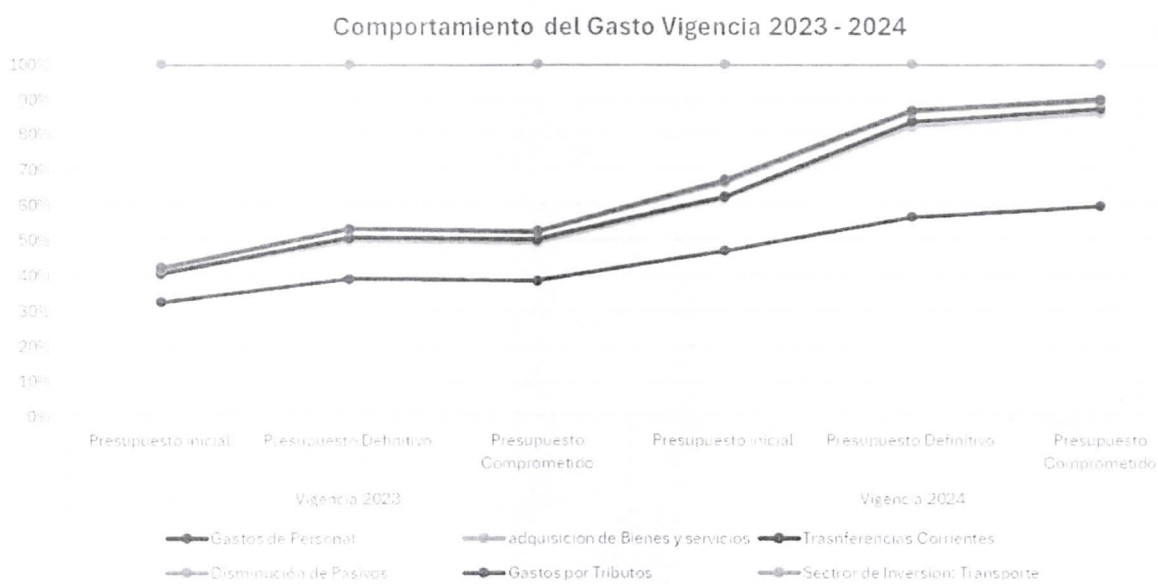
3.4 CONCLUSIÓN GENERAL DEL ANÁLISIS

El presupuesto de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca para las vigencias 2023 y 2024 muestra un comportamiento más expansivo en 2023, con altos niveles de ejecución en todos los rubros. En cambio, en 2024 se evidencian ajustes significativos, especialmente en inversión, transferencias y disminución de pasivos, reflejando una estrategia más conservadora o dificultades operativas en la ejecución del gasto. La entidad deberá fortalecer la planeación y ejecución financiera, especialmente en inversión, para mantener el ritmo de desarrollo institucional y cumplimiento de sus objetivos misionales.

Concepto	Gastos vigencia 2023		
	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Presupuesto comprometido
Gastos de funcionamiento			
Gastos de personal	\$8.460.030.387,00	\$7.947.379.053,00	\$7.662.924.632,00
Adquisición de bienes y servicios	\$2.041.249.613,00	\$3.430.988.030,45	\$3.398.429.685,70

Transferencias corrientes	\$55.000.000,00	\$347.786.078,92	\$282.768.567,48
Disminución de pasivos	\$340.000.000,00	\$688.000.000,00	\$667.649.047,00
Programas de saneamiento fiscal	\$-	\$-	\$-
Gastos por tributos	\$97.000.000,00	\$93.419.000,00	\$89.519.162,00
Total, gastos de funcionamiento	\$10.993.280.000,00	\$12.507.572.162,37	\$12.101.291.094,18
Gastos de inversión			
Sector de inversión: transporte	\$14.974.000.000,00	\$14.909.573.541,63	\$14.868.231.053,63
Total, gastos de inversión	\$14.974.000.000,00	\$14.909.573.541,63	\$14.868.231.053,63
Total (gastos de inversión + gastos de funcionamiento) 2023	\$25.967.280.000,00	\$27.417.145.704,00	\$26.969.522.147,81

Concepto	Gastos vigencia 2023		
	Presupuesto inicial	Presupuesto definitivo	Presupuesto comprometido
Gastos de funcionamiento			
Gastos de personal	\$10.061.010.000,00	\$9.349.891.969,00	\$8.555.431.818,00
Adquisición de bienes y servicios	\$3.155.836.000,00	\$4.222.485.021,00	\$3.784.678.317,36
Transferencias corrientes	\$142.000.000,00	\$267.000.000,00	\$189.673.296,00
Disminución de pasivos	\$818.807.000,00	\$437.083.210,00	\$307.285.584,00
Programas de saneamiento fiscal	\$-	\$-	\$-
Gastos por tributos	\$174.000.000,00	\$75.192.800,00	\$75.192.800,00
Total, gastos de funcionamiento	\$14.351.653.000,00	\$14.351.653.000,00	\$12.912.261.815,36
Gastos de inversión			
Sector de inversión: transporte	\$7.000.000.000,00	\$2.811.400.000,00	\$1.947.835.955,93
Total, gastos de inversión	\$7.000.000.000,00	\$2.811.400.000,00	\$1.947.835.955,93
Total (gastos de inversión + gastos de funcionamiento) 2023	\$21.351.653.000,00	\$17.163.053.000,00	\$14.860.097.771,29



4. NORMATIVIDAD LEGAL PARA LA APLICACIÓN DEL SISTEMA Y MÉTODO PARA EL DESARROLLO DEL PROYECTO TARIFARIO

4.1 NORMOGRAMA

Norma	Artículo / referencia	Contenido / relación
Constitución Política	Art. 287, 313, 338	Autonomía tributaria territorial; competencia de concejos para establecer tributos y métodos tarifarios.
Ley 136 de 1994	Art. 71	Iniciativa para presentar proyectos de Acuerdo en cabeza del alcalde.
Ley 1551 de 2012	Art. 18 (modifica Ley 136)	Actualiza funciones de los concejos municipales.
Ley 769 de 2002	Art. 1, 119, 125, 168	Código Nacional de Tránsito; competencias, servicios y tarifas; crea el RUNT.
Ley 1005 de 2006	Art. 7, 8, 15	Complementa regulación del RUNT; define sistema y método para establecer tarifas.
Ley 2027 de 2020	Art. 3	Modifica Art. 15 de Ley 1005; reafirma competencia tarifaria del concejo.
Ley 1955 de 2019	Art. 49	Obliga cálculo tarifario en UVT a partir de 2020.

Decreto 1094 de 2020	Art. 2.2.14.1.1	Reglamenta conversión de valores de smlmv a UVT.
Resolución 2395 de 2009	Art. 4	Reportes anuales de tarifas por parte de los organismos de tránsito al RUNT.
Circular mt 20204010795471 de 2020	-	Aclara la aplicación de la Ley 2027 en relación con tarifas y especies venales.
Resoluciones Ministerio de Transporte	12379/2012, 663/2013, 1068/2015	Reglamentan especies venales, registro de remolques y maquinaria especial.
Sentencia Consejo de Estado	30 de octubre de 2008	Define naturaleza de las especies venales como instrumentos sujetos a tarifa.
Sentencia Corte Constitucional	C-318 de 2010	Reafirma concepto de especie venal y competencia del Ministerio de Transporte.

4.2 OBJETO DEL ESTUDIO NORMATIVO DENTRO DEL PROYECTO TARIFARIO

El presente estudio técnico tiene como propósito establecer el sistema y método para determinar el valor de las tarifas, tasas y servicios prestados por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca. Los recursos generados serán destinados al funcionamiento y sostenibilidad institucional, fortalecimiento de la gestión documental del registro automotor, programas de semaforización, señalización, planeamiento vial, cultura vial, mejoramiento de la planta de personal y medios tecnológicos, entre otros aspectos vinculados a la regulación y control vial, así como la custodia y sistematización del registro automotor, garantizando una movilidad segura y eficiente en la jurisdicción municipal.

4.3 FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES

El Artículo 287 de la Constitución Política establece que las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, incluyendo la administración de los recursos y la potestad de establecer tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. De forma concordante, el Artículo 313, numeral 4, dispone que corresponde a los concejos municipales votar tributos y gastos locales, y el Artículo 338 señala que en tiempos de paz pueden imponerse tasas y contribuciones, siempre que el sistema y método para calcularlas sean definidos por la Ley, las ordenanzas o los Acuerdos.

Los numerales 6 y 9 del Artículo 32 de la Ley 136 de 1994, modificados por el Artículo 18 de la Ley 1551 de 2012, refuerzan la competencia de los concejos para establecer,

reformular o eliminar tributos, contribuciones e impuestos. Estas normas sientan las bases del principio de autonomía tributaria, según el cual los concejos, como órganos de representación popular, tienen la función indelegable de determinar los elementos esenciales del tributo, de conformidad con el principio de legalidad y descentralización.

En este marco, el Artículo 15 de la Ley 1005 de 2006 y su modificación por el Artículo 3 de la Ley 2027 de 2020, establecen que corresponde a los concejos fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito y servicios prestados por los organismos de tránsito, con base en estudios económicos fundamentados en indicadores de eficiencia, eficacia y economía. Esta disposición aplica también para los servicios ante el registro único nacional de tránsito – RUNT.

La Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, dando cumplimiento a esta normatividad, realizó en 2025 un estudio económico técnico que incluye el análisis de costos por actividades, trámites y servicios, bajo la metodología ABC (Activity Based Costing). Este modelo considera el uso eficiente de recursos, proyecciones de demanda y el reconocimiento de costos relacionados con especies venales como licencias de tránsito, placas, tarjetas de registro y licencias de conducción, calculando el equivalente a ubv por generación o modificación, conforme a lo dispuesto por el Ministerio de transporte.

El sistema tarifario adoptado se basa en el estudio económico mencionado y cumple con lo dispuesto en la Resolución 2395 de 2009, que obliga a los organismos de tránsito a actualizar y reportar anualmente las tarifas al RUNT. Este deber es concordante con lo previsto en el Artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, que establece que todos los valores tarifarios deben expresarse en unidades de valor tributario – UVT, lo cual fue reglamentado mediante el Decreto 1094 de 2020, que determina el procedimiento de conversión desde el smlmv a UVT.

De igual forma, la circular MT No. 20204010795471 del 30 de diciembre de 2020 reitera que corresponde a los concejos fijar las tarifas, incluyendo el costo de la asignación de códigos y rangos de especies venales, los cuales deben incorporarse en la estructura tarifaria. La tarifa de 0,70 UVT por especie venal aplica tanto para solicitudes individuales como conjuntas.

A nivel jurisprudencial, la Corte Constitucional (sentencia c-318 de 2010) y el consejo de estado (30 de octubre de 2008) han reconocido que las especies venales son instrumentos vendidos por el estado como soporte documental para ejercer funciones de inspección, control y organización de tránsito y transporte. El Ministerio de Transporte, mediante concepto 20211340267351 de 2021, ratificó que estas especies, aunque gestionadas por entes territoriales, pertenecen a la nación y su cobro se justifica como recuperación de costos.

En línea con lo anterior, las tarifas deben fundamentarse en estudios económicos que observen principios de eficiencia, eficacia y economía. Las especies venales sujetas a tarifa incluyen: licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción. La tarjeta de registro, adicionalmente, se aplica a remolques, semirremolques y maquinaria especial, conforme a las Resoluciones 12379 de 2012, 663 de 2013 y 1068 de 2015.

El Artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010, establece que la libertad de circulación está sujeta a regulación por parte de las autoridades, mientras que el Artículo 119 faculta a dichas autoridades para restringir el tránsito en vías públicas dentro de su jurisdicción.

Desde el control fiscal, el informe CSR 2.2025.20316. Se destaca la importancia de mantener una articulación normativa robusta para sustentar el sistema tarifario. Este documento enfatiza la necesidad de asegurar que las tarifas estén debidamente justificadas, documentadas y alineadas con el marco legal vigente, incluyendo la Ley 1955 de 2019. De igual forma, se hace un llamado a que los entes descentralizados fortalezcan su trazabilidad documental y justificación técnica como garantía de transparencia, eficiencia y responsabilidad fiscal.

En suma, el sistema tarifario de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca se enmarca en una cadena lógica normativa que parte de la constitución, pasa por las Leyes orgánicas y sectoriales, se reglamenta mediante Decretos y Resoluciones, y es evaluada por los órganos de control fiscal. Esta articulación garantiza que la estructuración tarifaria responda no solo a criterios legales, sino también a principios de eficiencia, eficacia, economía y responsabilidad fiscal.

4.4 INICIATIVA DEL PROYECTO DE ACUERDO

De Acuerdo con el Artículo 71 de la Ley 136 de 1994 y el Artículo 313 de la constitución, corresponde al alcalde municipal presentar proyectos de Acuerdo sobre tarifas, tributos y organización administrativa.

4.5 SISTEMA Y MÉTODO PARA ESTABLECER LAS TARIFAS

Las tarifas por servicios y derechos de tránsito permiten a la Dirección de Tránsito de Floridablanca recuperar totalmente los costos operativos derivados de la prestación de sus servicios, asegurando sostenibilidad institucional, modernización tecnológica y cumplimiento misional.

Entre los servicios tarifados se encuentran:

- Derechos municipales de tránsito.
- Gestión de la información.
- Registro Nacional Automotor (RNA).
- Permisos de pico y placa, cargue y descargue.
- Servicio de grúa y patios.
- Planes de manejo de tráfico.
- Pruebas de alcoholemia positiva Verificación y sellamiento de taxímetros.

4.6 IMPORTANCIA LEGAL PARA LA PRESENTACIÓN DE PROYECTO DE ACUERDO CON EL CONCEJO MUNICIPAL PARA LA NORMALIZACIÓN DE TARIFAS

En virtud del Artículo 338 de la Constitución Política de Colombia, los concejos municipales tienen la competencia exclusiva para establecer el sistema y el método para determinar los costos y beneficios asociados a los servicios que prestan las entidades públicas, así como la forma en que se distribuyen entre los contribuyentes. Esto implica que, aunque las autoridades administrativas puedan fijar tarifas, dicha facultad solo puede ejercerse válidamente si ha sido conferida mediante un acto normativo, específicamente un Acuerdo municipal, que establezca con claridad los elementos esenciales del sistema tarifario. De igual manera, el Artículo 313, numeral 4, de la constitución establece que es competencia del concejo votar los tributos y gastos del municipio, incluyendo las tasas, tarifas y contribuciones por servicios, lo cual garantiza el principio de legalidad en el cobro de recursos públicos y fortalece el control político y fiscal del uso de estos.

En este sentido, la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, como ente descentralizado del orden municipal con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera, está sujeta a las disposiciones contenidas en la Ley 136 de 1994 (art. 32) y la Ley 1551 de 2012 (arts. 6 y 29), que reiteran que toda actuación de este tipo debe enmarcarse en el marco de legalidad fiscal y presupuestal determinado por el concejo.

Así, para garantizar que la expedición de tarifas por concepto de servicios de tránsito cuente con plena validez jurídica, es indispensable que la Dirección elabore y presente un proyecto de Acuerdo ante el concejo municipal. Dicho proyecto debe contener la estructura tarifaria propuesta, el estudio técnico que la sustente (por ejemplo, bajo el modelo de costos ABC), y un análisis de impacto financiero y social. Solo mediante este procedimiento se asegura el cumplimiento del principio de legalidad del gasto, la transparencia en la gestión pública y la eficacia en la prestación del servicio a la ciudadanía.

5. DEFINICIÓN Y ANÁLISIS DE LA METODOLOGÍA DE COSTOS APLICABLE

5.1 ARGUMENTO DEL USO DE LA METODOLOGÍA ABC PARA CONSTRUIR UN MODELO DE COSTOS FINANCIEROS ORIENTADO A VALORAR LOS SERVICIOS DE UNA ENTIDAD

La implementación del Sistema de Costes Basado en Actividades (ABC) es altamente pertinente para la construcción de un modelo de costos financieros cuyo objetivo sea determinar el valor real de los servicios que ofrece una entidad, ya sea pública o privada. Esta metodología permite una asignación más precisa y detallada de los costos indirectos (overhead), los cuales son comúnmente mal distribuidos en sistemas de costeo tradicionales.

A continuación, se presentan las razones clave que sustentan su uso:

5.1.1 Asignación más realista de los costos

El modelo ABC identifica las actividades clave que consumen recursos dentro de una organización, y luego distribuye los costos a los servicios o productos en función del consumo real que hacen de dichas actividades. Esto permite reflejar con mayor exactitud el costo asociado a cada servicio, lo cual es esencial para una valoración financiera objetiva.

5.1.2 Mejor visibilidad de los procesos internos

El ABC descompone las operaciones de la entidad en actividades detalladas, lo que proporciona una visión clara de los procesos internos, sus costos y su eficiencia. Esta visibilidad es fundamental para evaluar qué servicios son más costosos y por qué, lo que facilita la toma de decisiones informadas sobre la asignación de recursos, la optimización de procesos o incluso la eliminación de servicios no rentables.

5.1.3 Toma de decisiones estratégicas fundamentadas

Al conocer el costo real de cada servicio, la entidad puede definir estrategias de precios, evaluar la rentabilidad de los servicios, tomar decisiones sobre tercerización o reorganización, y realizar una planificación financiera más precisa.

5.1.4 Soporte a modelos de financiación basados en el valor

En contextos donde el financiamiento o la remuneración está relacionada con el valor generado por los servicios (por ejemplo, en salud, educación o servicios públicos),

conocer con precisión el costo por servicio permite establecer tarifas más realistas o argumentar adecuadamente ante organismos financiadores o reguladores.

5.1.5 Flexibilidad y adaptabilidad del modelo

El sistema ABC es adaptable a diversos entornos organizativos y sectores, y permite integrar elementos tanto cuantitativos como cualitativos. Esto lo convierte en una herramienta útil para entidades con estructuras complejas o que ofrecen una amplia gama de servicios con diferentes niveles de complejidad y consumo de recursos.

5.2 ¿ES PERTINENTE UTILIZARLA EN LA DETERMINACIÓN DE SISTEMAS DE TARIFAS DE TRÁNSITO CONFORME A LO ESTABLECIDO EN LA LEY 769 DE 2002 Y NORMATIVIDAD VIGENTE EXPUESTA EN EL PRESENTE ESTUDIO?

Es pertinente y recomendable utilizar la metodología ABC (Activity-Based Costing) para la determinación de sistemas de tarifas de tránsito conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia), por las siguientes razones clave:

5.2.1 Coherencia con el principio de racionalidad económica y equidad

La Ley 769 de 2002 establece que las tarifas deben fijarse de Acuerdo con principios de equidad, proporcionalidad, eficiencia y sostenibilidad financiera. El sistema ABC permite:

- Establecer costos reales y precisos de los servicios prestados (por ejemplo: expedición de licencias, matrículas, trámites, entre otros).
- Garantizar que las tarifas sean proporcionales al uso de recursos por cada tipo de trámite o servicio.
- Evitar subsidios cruzados entre servicios (es decir, que unos usuarios paguen por los costos de otros).

5.2.2 Transparencia y trazabilidad del costo por servicio

El método ABC asigna costos basado en actividades reales, lo cual:

- Da claridad sobre cuánto cuesta cada trámite o proceso en las oficinas de tránsito.
- Permite justificar con evidencia objetiva las tarifas cobradas.

- Cumple con las exigencias de transparencia en la gestión pública y permite auditorías más efectivas.

5.2.3 Base sólida para la fijación o actualización de tarifas

Dado que muchas tarifas de tránsito requieren revisión periódica (por ejemplo, por inflación o cambios operativos), el modelo ABC ofrece una base técnica sólida para:

- Actualizar tarifas de forma coherente con los cambios en costos operativos.
- Simular escenarios ante reformas o ajustes normativos.
- Evaluar el impacto de cambios en la demanda de servicios.

5.2.4 Apoyo a la sostenibilidad financiera de los organismos de tránsito

La Ley 769 exige que los recursos provenientes de tarifas aseguren el funcionamiento y sostenibilidad de las entidades que prestan los servicios de tránsito. ABC permite identificar:

- Actividades que generan más costos sin recuperarlos adecuadamente. Áreas donde puede haber ineficiencias operativas o sobrecostos.
- Servicios que podrían requerir subsidios justificados o mecanismos alternativos de financiación.

5.2.5 Cumplimiento con los marcos de control fiscal y gestión pública

ABC es compatible con sistemas de control fiscal como los que exige la contraloría general de la república y promueve las buenas prácticas de gestión pública definidas por el Departamento Nacional de Planeación (DNP). Aplicarlo en el sistema tarifario permite cumplir estándares de:

- Gestión basada en resultados.
- Evaluación de costos-beneficios.
- Rendición de cuentas.

Finalmente, como una conclusión, podemos determinar técnicamente que el uso de la metodología ABC para construir un modelo de costos financieros que permita conocer el valor de los servicios de una entidad representa una decisión estratégica que mejora la precisión del análisis de costos, fortalece la gestión financiera, y facilita la creación de valor al permitir un enfoque basado en la eficiencia y el rendimiento real de las actividades. En contextos donde la rendición de cuentas, la eficiencia del gasto

y la justificación económica de los servicios son cruciales, este enfoque resulta no solo útil, sino necesario.

La aplicación de la metodología ABC para definir tarifas de tránsito es pertinente, técnica y legalmente justificable en el marco de la Ley 769 de 2002. No solo permite fijar tarifas más justas y eficientes, sino que también mejora la gestión administrativa, asegura la sostenibilidad financiera de los organismos de tránsito, y refuerza los principios de transparencia y equidad exigidos por la normativa.

5.3 DESARROLLO DE LA BASE METODOLÓGICA DEL ESTUDIO ECONÓMICO

El análisis del costo de los servicios de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca es realizado mediante el sistema costes basado en las actividades ABC (Activity Based Costing), tal cual como se expresa técnica y convenientemente en el presente estudio, lo que permite crear un modelo financiero para la asignación equitativa, porcentual y ponderada en la asignación y distribución de los diferentes costos directos y las probabilidades de ocurrencia de los costos indirectos, de Acuerdo con las actividades realizadas.

Dentro del modelo de costos ABC, se asignarán y distribuirán los costos indirectos de Acuerdo con las áreas de intervención de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, las cuales son:

- Matriculas.
- Licencias de conducción.
- Contravencionales (control vial).
- Áreas operativas: servicios de parqueadero, infracción, grúa.

En relación de lo anterior y como definición que permite aplicar la metodología dispuesto en el estudio tarifario, es importante establecer la participación que tiene cada área misional y operativa, sobre los ingresos y a su vez la participación de cada trámite o servicio dentro de los ingresos que genera cada área misional u operativa y la frecuencia con las que se realizan las diferentes actividades que involucran los trámites o servicios, teniendo en cuenta el comportamiento histórico desde el 2023 al 2024, de las cantidades de trámites multiplicado por las actividades de cada trámite, para así conocer el uso de recursos en la prestación de un servicio. Una vez identificadas estas variables frente a cada actividad y clasificados los costos entre administrativos (trasversales) y de operación (directos), se asigna el peso ponderado de los costos a cada servicio.

- **Cálculo del costo total del derecho de tránsito o servicio.**

Se realizará un cálculo del costo total de cada derecho de tránsito o servicio, para efectos del cálculo del costo total de los mismos se aplicará la siguiente ecuación:

Ctt = beneficios y prestaciones+ gastos de personal diversos+ depreciaciones + amortización + deterioro+ provisión + otros +diversos + financieros +operacionales

A partir del resultado de este cálculo, con fundamento en la metodología propuesta y la estructura tarifaria se obtendrá la tarifa mínima a recaudar para la sostenibilidad financiera de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca.

- **Cálculo del costo unitario por derechos de tránsito o servicios: tarifa.**

Para el cálculo del costo unitario por derechos de tránsito o servicios que se realicen ante la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca se aplicará la siguiente ecuación:

$$C. U. = \frac{C. T. A.}{N. A.}$$

C.U. = Costo Unitario, corresponde al costo por actividad de trámite

C.T.A. = Costo Total de Actividades, corresponde a los diferentes costos en los que se incurre para el desarrollo de todas las actividades que implica hacer un trámite.

N.A.= Numero de Actividades por trámite y por servicio

- **Cálculo del costo unitario por derechos de tránsito o servicios: tarifa.**

Llegando a un costo unitario final, a través de la siguiente formula:

$$C. U. F. = C. U. + C. A. I. + I$$

C.U.F. = Costo Unitario Final, después de utilidad e impuestos.

C.U. = Costo Unitario

C.A.I. = Carga Impositiva

I. = Proyección de crecimiento

Con fundamento en el costo unitario calculado se establecerá la tarifa por cada derecho de tránsito o servicio prestado por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca.

En el proceso de elaboración del servicio, se identificó el origen del costo a partir de las actividades necesarias, no solo vinculadas directamente con la producción, sino también con funciones asociadas a la atención al usuario y el mercadeo. Las actividades se entienden como el conjunto de acciones orientadas a agregar valor al producto o servicio a lo largo del proceso productivo.

Este modelo de costos parte del principio fundamental de que los servicios consumen actividades, y son precisamente estas actividades las que generan los costos.

Las actividades se agrupan en conjuntos que conforman los procesos productivos, los cuales se desarrollan de manera secuencial o simultánea, dando lugar a diferentes etapas de costeo. En cada una de estas etapas, se acumulan los costos asociados y se identifica el valor agregado que se incorpora en cada fase del proceso.

Los procesos productivos, en este contexto, comprenden componentes como: personal, honorarios, servicios, gastos legales, mantenimiento, sistematización, depreciación, amortización e insumos operativos.

Para este propósito, se identificaron las áreas misionales, de las cuales se derivan las actividades necesarias para la prestación de los servicios. En este análisis se incluyeron los funcionarios responsables de cada actividad, los insumos utilizados (tanto directos como indirectos), así como el valor y la cantidad asociada a cada actividad.

Asimismo, se asignaron a las áreas de operación las actividades de carácter administrativo ejecutadas por los funcionarios, considerando también los insumos requeridos, su valor y frecuencia, con el fin de determinar su impacto dentro del conjunto de procesos y su participación relativa en el consumo de recursos.

Para establecer el costo unitario de cada uno de los servicios prestados por la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca, fue fundamental determinar el grado de participación de cada Área misional y operativa en la generación de ingresos. También se evaluó el peso relativo de cada trámite o servicio dentro de los ingresos producidos por dichas áreas, así como la frecuencia con la que se realizan las distintas actividades que componen cada trámite o servicio.

Este análisis se basó en el comportamiento histórico registrado entre los años 2023 y 2024, considerando las cantidades de trámites realizados multiplicadas por las actividades involucradas en cada uno, lo que permitió estimar de forma precisa el uso de recursos en la prestación de los servicios.

Finalmente, una vez determinadas estas variables por actividad y clasificados los costos en administrativos (transversales) y operativos (directos), se procedió a asignar el peso ponderado de los costos a cada servicio.

Una vez aplicada la metodología de costos y definida la estructura tarifaria, se obtuvo como resultado la tarifa mínima requerida para garantizar la sostenibilidad financiera de la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca 2025.

5.3.1 Componentes del cálculo de costos

- **Costo de personal y beneficios**

Este rubro corresponde al costo en que incurre la entidad por la contratación de recursos humanos. Incluye salarios, aportes a la seguridad social, seguros privados en beneficio del personal, indemnizaciones o compensaciones ocasionales, gastos de formación, transporte y viáticos.

- **Costos de personal diverso**

Registra los gastos asociados a la contratación de personal adicional por servicios específicos o extraordinarios prestados a la entidad.

- **Otros costos**

Incluye aquellos costos asociados a servicios menores y complementarios, no contemplados en otras categorías.

- **Deterioro de cuentas por cobrar**

Representa la pérdida de valor de cuentas por cobrar debido a su incobrabilidad, ya sea por prescripción legal, condonaciones o pérdida del derecho al cobro.

- **Provisión para litigios**

Corresponde a los gastos incurridos o causados por el cumplimiento de disposiciones legales obligatorias, como trámites notariales, aduaneros, consulares, registro mercantil, licencias, entre otros.

- **Depreciación**

Tiene como propósito reconocer el desgaste y pérdida de valor de los activos tangibles utilizados por la entidad para el desarrollo de sus actividades. La depreciación se registra como gasto en el estado de resultados, reflejando su contribución al proceso de generación de ingresos.

- **Amortización**

Es la expresión contable del deterioro del valor de los activos intangibles o del inmovilizado a lo largo del tiempo, debido a su uso, envejecimiento u obsolescencia. La amortización permite incorporar al costo del servicio el valor proporcional del activo consumido en el proceso de prestación.

- **Gastos diversos**

Incluye todos aquellos gastos generales en los que incurre la Dirección para cumplir funciones operativas y administrativas, que no se clasifican específicamente en otros conceptos.

- **Gastos financieros**

Hace referencia a los costos asociados al endeudamiento, como intereses u otros cargos financieros utilizados para apalancar las operaciones institucionales.

- **Costos operacionales**

Corresponden a los insumos, materiales y recursos necesarios para ejecutar las actividades relacionadas con la prestación de los trámites y servicios facturados. Aplicada toda esta metodología de costos y estructura tarifaria, a continuación, proponemos el siguiente el modelo tarifario para el año 2025:

Estructura de costos:		Participación		
Áreas	Servicio o trámite	Actividades	Frecuencia	Peso pond.
		(n° actividades)	Xx%	Xx%

Costos										
Personal	Diversos personales	Depreciación	Amortización	Deterioro CTA x cobrar	Provisión litigios	Otros	Diversos	Financieros	Operacionales	Total, costos anuales
Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor	Valor

Tarifa 2025			
Costo unitario	Proy. Incremento	Carga impositiva	Valor tramite

Después de tener identificados los trámites y calculados las frecuencias y peso ponderado, procedemos a calcular los costos que intervienen en cada trámite, como se puede observar a continuación:

5.3.2 Definición técnica del peso ponderado y la frecuencia

El peso ponderado es un coeficiente que representa la proporción relativa de participación de una actividad o componente dentro del conjunto total de costos asociados a un servicio. En el contexto de valoración de servicios, se utiliza para asignar una parte justa del costo total a cada servicio, en función del consumo de recursos que dicho servicio implica.

Técnicamente, el peso ponderado se calcula multiplicando el costo unitario de cada actividad por su participación relativa dentro del proceso total, y luego normalizando esa participación respecto al conjunto de servicios evaluados.

Ejemplo aplicado: si un trámite utiliza más recursos (como tiempo de personal, insumos o infraestructura) que otro, su peso ponderado será mayor y, por tanto, tendrá un mayor impacto en la tarifa final del servicio.

La frecuencia hace referencia al número de veces que una actividad específica se ejecuta dentro de un período determinado (por ejemplo, un año) como parte del proceso de prestación de uno o varios servicios.

Técnicamente, es un factor clave para medir la demanda o intensidad de uso de cada actividad dentro del sistema. Al relacionarse con el peso ponderado, permite estimar el costo total acumulado por la repetición de dicha actividad en los servicios prestados.

Ejemplo aplicado: si un trámite requiere realizar cinco actividades distintas, y una de ellas se ejecuta tres veces por cada trámite, su frecuencia será mayor y, por lo tanto, su impacto sobre el costo total será más alto.

Para determinar el valor unitario de un servicio:

- Se identifican las actividades involucradas.
- Se calcula el peso ponderado de cada actividad según su costo y relevancia.
- Se mide la frecuencia de ejecución de cada actividad por servicio.
- Se multiplica el peso ponderado por la frecuencia para estimar el costo total del servicio, distribuyendo los recursos utilizados de manera proporcional y precisa.

5.4 INDICADORES DE EFICIENCIA, EFICACIA Y ECONÓMICA

5.4.1 Eficiencia

Este indicador evalúa la relación entre el avance en el cumplimiento de un objetivo específico y los recursos utilizados para alcanzarlo. De esta manera, la medición del logro puede contrastarse con la cuantificación de los distintos costos asociados, los cuales no se limitan únicamente a los monetarios, sino que también incluyen los costos temporales, el uso del recurso humano y otros factores relevantes.

Desde una perspectiva económica, estos indicadores se enfocan en el aprovechamiento y utilización eficiente de los insumos, los cuales deben ser adquiridos en el momento oportuno, al menor costo posible, en la cantidad adecuada y con una calidad aceptable. Un ejemplo claro de su aplicación consiste en relacionar los recursos disponibles con las metas establecidas dentro de un programa o proyecto determinado. En este contexto, cuanto mayor sea la relación entre el logro obtenido y el recurso empleado, mayor será la eficiencia en la ejecución del proceso, reflejando así un uso más productivo de los recursos.

Así mismo, si la medición se realiza vinculando el costo total de una actividad (ya sea de producción, prestación de servicios u otra) con el número de logros alcanzados, una razón menor entre estos dos elementos indicará una mayor eficiencia del proceso, al evidenciar que se están alcanzando más resultados con una menor inversión de recursos.

Eficiencia	
Eficiencia = (número de tramites revocados / número de tramites totales)	
Eficiencia = (usuarios atendidos / número de servidores)	
Eficiencia = (usuarios atendidos / número de servidores en ventanilla)	

Eficiencia			
E = (Número de Tramites Revocados / Número de trámites total)	Tramites Revocados		10.850
	Total Tramites		111.418
	INDICADOR DE EFICIENCIA		9,74%
E = (Usuarios atendidos / Número de Servidores)	Total Tramites		111.418
	Número de Servidores		29
	INDICADOR DE EFICIENCIA		3.842
E = (Usuarios atendidos / Número de Servidores en ventanilla)	Total Tramites		76.897
	Número de Servidores		9
	INDICADOR DE EFICIENCIA		8.544

Análisis del indicador de eficiencia

Con respecto al indicador de trámites revocados, el cual arroja un resultado de 9,74%, es posible afirmar que se encuentra dentro de un rango controlado, considerando el volumen de trámites evaluados. Esta cifra implica que, por cada 100 trámites gestionados, menos de 10 requieren corrección, anulación o revocatoria, lo que muestra un buen comportamiento frente a la calidad del servicio, alineado con los estándares de legalidad y oportunidad.

Asimismo, otros dos indicadores de eficiencia destacados refuerzan esta lectura institucional:

- **Tiempo promedio de atención por trámite:** 3.842 segundos (~64 minutos)
- **Trámites gestionados por servidor:** 8.544

Ambos indicadores reflejan una buena capacidad de respuesta operativa. El tiempo promedio evidencia que, pese a la diversidad y complejidad de trámites, el proceso mantiene un ritmo adecuado de atención, mientras que el volumen de trámites gestionados por servidor demuestra un nivel productivo destacable, especialmente en entidades públicas con alta carga administrativa.

Conclusión técnica

El resultado del indicador de trámites revocados (9,74%) y los demás indicadores de productividad y tiempo operativo permiten concluir que la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca mantiene niveles de eficiencia positivos, lo cual se traduce en:

- Reducción de reprocesos, que a su vez mejora la sostenibilidad operativa.
- Confiabilidad y seguridad jurídica en los actos administrativos emitidos.
- Percepción favorable de los usuarios, al reducir trámites fallidos o contradictorios.
- Cumplimiento normativo y técnico, en línea con estándares de gestión de calidad (iso 9001).

Este desempeño sugiere una gestión eficiente de los recursos humanos, tecnológicos y procedimentales, y constituye una fortaleza institucional clave para consolidar la cultura de servicio, transparencia y mejoramiento continuo.

5.4.2 Eficacia

El indicador de eficacia tiene como objetivo determinar si el grado de cumplimiento de un objetivo específico se alinea con las metas previamente establecidas. A diferencia de los indicadores de eficiencia, estos no consideran el nivel de productividad ni el uso racional de los recursos disponibles; en cambio, se enfocan exclusivamente en verificar el logro de los resultados esperados, en función del alcance de planes, programas y proyectos definidos por una organización.

Estos indicadores son útiles para medir el grado de cumplimiento de metas en términos de plazos, resultados esperados y requisitos normativos, lo que permite establecer si una intervención o estrategia está cumpliendo con su propósito previsto.

Eficacia
Eficacia = (número de personas de nómina del año presente / número de personas de nómina del año anterior)
Eficacia = (número de tramites actuales – número de tramites del año anterior) / (número de tramites año anterior) * 100

Eficacia	Personal 2024	104
Efic. = Número de personas de nómina / Número de personas del año anterior	Personal 2023	88
	INDICADOR DE EFICACIA	18,18%
Efic. = (Número de tramites actuales - Número de tramites año anterior) / Número de tramites año anterior * 100	Trámites 2024	111.418
	Trámites 2023	129.843
	INDICADOR DE EFICACIA	-14,19%

Análisis del indicador de eficacia

El indicador de eficacia evalúa el cumplimiento de objetivos en relación con los recursos humanos disponibles y el volumen de trámites ejecutados, comparando dos variables clave:

- **Crecimiento del personal operativo**
 - **Personal 2023:** 88 personas
 - **Personal 2024:** 104 personas
 - **Crecimiento porcentual:** 18,18%.

Interpretación:

la entidad ha fortalecido su capacidad operativa con un crecimiento del 18,18% en personal de planta o vinculado. Este aumento sugiere un esfuerzo institucional por mejorar la cobertura y atención, ampliando su estructura para responder a la demanda de trámites y servicios.

- **Variación en el número de trámites**
 - **Trámites 2023:** 129.843
 - **Trámites 2024:** 111.418
 - **Variación porcentual:** 14,19%

Interpretación:

A pesar del aumento en personal, la entidad tramitó 14,19% menos solicitudes en 2024 frente a 2023. Esta reducción en trámites puede explicarse por factores como:

- Disminución de la demanda ciudadana.
- Cambios en la normatividad o tipos de trámite.
- Procesos internos de reorganización.
- Periodos de formación o adaptación del nuevo personal.

Conclusión técnica

El análisis integrado de eficacia refleja un desbalance temporal entre el crecimiento de personal y el volumen de producción operativa. Mientras se incrementó en un 18,18% la planta de trabajo, los trámites ejecutados disminuyeron en 14,19%. Técnicamente esto indica que, aunque la capacidad institucional ha sido ampliada, aún no se ha reflejado en un incremento equivalente de resultados operativos. Este resultado no necesariamente implica ineficiencia, pero sí alerta sobre la necesidad de:

- Revisar la productividad individual y colectiva.
- Identificar cuellos de botella en procesos.
- Monitorear indicadores de rendimiento por área o dependencia.
- Reforzar estrategias de promoción de trámites, digitalización o gestión de la demanda.

El seguimiento de este indicador en los próximos trimestres permitirá valorar si esta tendencia es coyuntural o estructural.

5.4.3 Economía

Los indicadores de economía permiten evaluar la capacidad de una entidad para adquirir, administrar, asignar y utilizar los recursos financieros disponibles de manera eficiente y oportuna, en función de las necesidades de los distintos programas y con el objetivo de cumplir las metas institucionales establecidas.

Este tipo de indicadores se centra en determinar si los bienes y servicios requeridos se están obteniendo al menor costo posible, sin sacrificar calidad ni oportunidad, y si los recursos financieros son utilizados de forma adecuada y racional.

Un subconjunto especialmente relevante dentro de estos indicadores es aquel que relaciona el valor de los recursos financieros empleados en la provisión de bienes y

servicios con los gastos administrativos que incurre la entidad. Este análisis permite identificar el grado de optimización del gasto administrativo en relación con la producción institucional, y proporciona información clave sobre la sostenibilidad operativa y la capacidad de gestión financiera.

Economía	
Economía = (costos actuales totales - costos anteriores totales) * 100 / costos anteriores totales	
Economía = (costos actuales de venta – costos anteriores de ventas * 100) / costos anteriores de ventas	

Economía	Costos 2024	12.912.261.815
Eco = $\frac{\text{Costos actuales totales} - \text{Costos Anteriores totales}}{\text{Costos Anteriores totales}} * 100$	Costos 2023	12.101.291.094
Costos Anteriores totales	INDICADOR DE ECONOMIA	6,70%
Eco = $\frac{\text{Costos actuales de Ventas} - \text{Costos Anteriores de Ventas}}{\text{Costos Anteriores de Ventas}} * 100$	Costos 2024	15.510.997.717
	Costos 2023	15.423.040.843
Costos Anteriores de Ventas	INDICADOR DE ECONOMIA	0,57%

Durante la vigencia 2023, el indicador de economía alcanzó un 6,70%, lo que sugiere un comportamiento destacado en términos de ahorro y uso eficiente de los recursos públicos. Esta cifra representa un margen importante de economía sobre el presupuesto disponible, lo cual puede interpretarse como resultado de una planeación juiciosa, combinada con estrategias efectivas de contención del gasto y priorización del uso de recursos. Este tipo de comportamiento institucional da cuenta de una gestión cuidadosa y proactiva del presupuesto, que no compromete la operatividad ni el cumplimiento de metas, pero sí evidencia responsabilidad financiera.

Este resultado refleja también una adecuada anticipación de costos y una optimización de los procesos internos que permitió cumplir con los objetivos operativos con menor ejecución presupuestal, liberando recursos que podrían haberse destinado a otras necesidades prioritarias o permitiendo su reinversión de manera estratégica. En términos de control fiscal, un margen de economía del 6,7% constituye un resultado favorable ante los entes de vigilancia y control.

Este resultado representa una ejecución presupuestal precisa y ajustada al 100%, con un ligero margen de ahorro del 0,57%, lo cual refleja un alto nivel de planificación y control del gasto. Esta ejecución controlada permite afirmar que la entidad utiliza sus recursos con responsabilidad y eficiencia, priorizando el cumplimiento de sus metas sin exceder los límites financieros asignados.

Este comportamiento fortalece la disciplina fiscal, mantiene la viabilidad financiera del organismo y contribuye a la confianza institucional frente a los entes de control y la ciudadanía.

El análisis comparativo de los indicadores de economía en las vigencias 2023 y 2024 evidencia una gestión pública equilibrada: en 2023, una mayor capacidad de ahorro institucional que responde a criterios de prudencia y eficiencia; en 2024, una ejecución ajustada que refleja una alineación precisa entre planeación y ejecución. Ambas situaciones son deseables desde una perspectiva de buen gobierno, ya que garantizan sostenibilidad fiscal y cumplimiento efectivo de las funciones públicas. Se recomienda continuar fortaleciendo:

- La capacidad de análisis técnico durante la fase de formulación presupuestal.
- Los mecanismos de seguimiento y control interno del gasto.
- La priorización estratégica de recursos en función del impacto esperado.
- La implementación de sistemas de información que permitan identificar eficiencias en tiempo real.

Este enfoque reafirma el compromiso institucional con el uso transparente, responsable y eficiente de los recursos públicos.

En síntesis, se podría inferir que:

INDICADOR DE EFICIENCIA

Definición: "Mide la relación existente entre el avance en el logro de un determinado objetivo y los recursos empleados para la consecución de este.... en términos económicos, este tipo de indicadores se refieren a la consecución y el aprovechamiento de los insumos que deben ser adquiridos en una escala de tiempo oportuno, al mejor costo posible, la cantidad adecuada y con una calidad aceptable..."

INDICADOR DE EFICACIA

Definición: "Buscan determinar si el cumplimiento de un objetivo específico es coherente con la meta establecida previamente.

se concentran en establecer el cumplimiento de los diferentes planes y programas... las medidas clásicas de eficacia corresponden a las áreas que cubren los objetivos de una entidad, a saber, son: cobertura, focalización y la capacidad de cubrir la demanda."

INDICADOR DE ECONOMÍA

Definición: "Permiten medir la capacidad de las entidades para producir, administrar, focalizar y destinar los recursos financieros disponibles de la forma más conveniente y adecuada, atendiendo a los requerimientos de los distintos programas en pro de cumplir con los objetivos planteados"

5.5 PERSONAL QUE INTERVIENE EN LOS PROCESOS

Personal de planta por cargo	N°
Director General - Dirección General	1
Profesional Universitario Talento Humano	1
Jefe De Oficina - Control Interno	1

Personal de planta por cargo	N°
Directora Administrativa Y Financiera - Dirección Administrativa Y Financiera	1
Directora Operativa Dirección Operativa	1
Jefe De Oficina secretaria general Y Jurídica	1
Profesional Universitario Gestión TIC Y De Soporte	1
Profesional Universitario Ejecuciones Fiscales	1
Profesional Universitario Matriculas	1
Profesional Universitario Licencias	1
Profesional Universitario Inspecciones	1
Profesional Universitario Gestión Documental	1
Profesional Universitario Inspecciones	1
Profesional Universitario Cultura Ciudadana	1
Profesional Universitario Organización Vial	1
Profesional Universitario Sistemas Integrados De Gestión	1
Agente De Tránsito Control Vial	38
Secretaria Gestión Documental	1
Secretaria Licencias	1
Secretaria Inspecciones	1
Técnico Administrativo Ejecuciones Fiscales	2
Técnico Operativo Gestión Tic Y De Soporte	1
Técnico Administrativo Dirección Administrativa Y Financiera	1
Técnico Administrativo Matriculas	1
Técnico Administrativo Recursos Físicos	1
Técnico Administrativo Secretaria General Y Jurídica	1
Auxiliar Administrativo Dirección Administrativa Y Financiera	1
Auxiliar Administrativo Ejecuciones Fiscales	1
Auxiliar Administrativo Gestión Documental	1
Auxiliar Administrativo Licencias	1
Auxiliar Administrativo Matriculas	2
Auxiliar Administrativo Dirección Administrativa Y Financiera	3
Auxiliar Administrativo Control Interno	1
Auxiliar Administrativo Dirección General	1
Auxiliar Administrativo Licencias	2
Auxiliar Administrativo Secretaria General Y Jurídica	3
Auxiliar Administrativo Talento Humano	1
Auxiliar De Servicios Generales Matriculas	1
Total, personal que interviene en los procesos	82

5.6 PROCESOS POR TRAMITE REALIZADO VIGENCIA 2023 – 2024

Servicio o trámite	Actividades	Frecuencia	Peso pond.
Adjudicación acta de remate vehículo particular	1	0,00%	0,00%

Servicio o trámite	Actividades	Frecuencia	Peso pond.
Analista técnico de movilidad por unidad vehicular	190	0,17%	0,13%
Aprobación plan de manejo de tráfico alto impacto	5	0,00%	0,05%
Aprobación plan de manejo de tráfico bajo impacto	20	0,02%	0,03%
Aprobación plan de manejo de tráfico mediano impacto	14	0,01%	0,07%
Avalúos técnicos dentro de la jurisdicción	170	0,15%	0,10%
Avalúos técnicos fuera de la jurisdicción	5	0,00%	0,01%
Blindaje carro	3	0,00%	0,00%
Cambio de carrocería vehículo particular	5	0,00%	0,00%
Cambio de carrocería vehículo publico	28	0,03%	0,03%
Cambio de color motocicleta	52	0,05%	0,05%
Cambio de color vehículo particular	32	0,03%	0,03%
Cambio de color vehículo publico	100	0,09%	0,09%
Cambio de empresa	40	0,04%	0,04%
Cambio de motor motocicleta	1	0,00%	0,00%
Cambio de motor publico	107	0,10%	0,10%
Cambio de motor usado vehículo particular	40	0,04%	0,01%
Cambio de motor vehículo particular	40	0,04%	0,00%
Cancelación hurto motocicleta	45	0,04%	0,09%
Cancelación hurto vehículo particular	25	0,02%	0,05%
Cancelación perdida definitiva vehículo publico	2	0,00%	0,00%
Cancelación por desintegración física total con fines de reconocimiento económico vehículo público	70	0,06%	0,14%
Cancelación por desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico vehículo publico	70	0,06%	0,14%
Cancelación por desintegración física total motocicleta	3	0,00%	0,01%
Cancelación por desintegración física total vehículo público	3	0,00%	0,01%
Cancelación reposición por hurto vehículo público	6	0,01%	0,01%
Certificaciones de personas	254	0,23%	0,13%
Certificaciones de propiedad vehículos motocicleta	180	0,16%	0,05%
Certificaciones de propiedad vehículos particular	301	0,27%	0,09%
Certificaciones de propiedad vehículos motocarro	8	0,01%	0,00%
Certificaciones de propiedad vehículos publico	15	0,01%	0,00%
Certificaciones de propiedad vehículos RNRYS	1	0,00%	0,00%
Certificado de libertad y tradición motocarro	5	0,00%	0,00%
Certificado de libertad y tradición motocicleta	441	0,40%	0,19%
Certificado de libertad y tradición rnma	7	0,01%	0,00%
Certificado de libertad y tradición RNRYS	159	0,14%	0,07%
Certificado de libertad y tradición vehículo oficial	2	0,00%	0,00%
Certificado de libertad y tradición vehículo particular	570	0,51%	0,24%

Servicio o trámite	Actividades	Frecuencia	Peso pond.
Certificado de libertad y tradición vehículo publico	1512	1,36%	0,62%
Certificado de licencia carta pantalla	51	0,05%	0,01%
Duplicado licencia de tránsito corrección motocicleta	3	0,00%	0,00%
Duplicado licencia de tránsito corrección RNRYS	11	0,01%	0,00%
Duplicado licencia de tránsito corrección vehículo particular	6	0,01%	0,00%
Duplicado licencia de tránsito corrección vehículo publico	8	0,01%	0,00%
Duplicado licencia de tránsito motocarro	3	0,00%	0,00%
Duplicado licencia de tránsito motocicleta	283	0,25%	0,19%
Duplicado licencia de tránsito rnma	5	0,00%	0,00%
Duplicado licencia de tránsito RNRYS	55	0,05%	0,00%
Duplicado licencia de tránsito vehículo particular	112	0,10%	0,08%
Duplicado licencia de tránsito vehículo publico	112	0,10%	0,08%
Duplicado placas motocarro	8	0,01%	0,00%
Duplicado placas motocicleta	127	0,11%	0,07%
Duplicado placas INRIS	29	0,03%	0,02%
Duplicado placas vehículo particular	172	0,15%	0,09%
Duplicado placas vehículo publico	90	0,08%	0,05%
Inscripción de medida cautelar	1465	1,31%	0,93%
Inscripción de medida cautelar INRIS	257	0,23%	0,16%
Inscripción de prenda motocicleta	45	0,04%	0,02%
Inscripción de prenda rama	10	0,01%	0,00%
Inscripción de prenda RNRYS	47	0,04%	0,02%
inscripción de prenda vehículo particular	161	0,14%	0,06%
inscripción de prenda vehículo publico	161	0,14%	0,06%
Levantamiento de medida cautelar	257	0,23%	0,16%
Levantamiento de prenda motocarro	6	0,01%	0,00%
Levantamiento de prenda motocicleta	516	0,46%	0,19%
Levantamiento de prenda motocicleta local	45	0,04%	0,02%
Levantamiento de prenda motocicleta local tramites	110	0,10%	0,04%
Levantamiento de prenda RNRYS	28	0,03%	0,01%
Levantamiento de prenda RNRYS local	2	0,00%	0,00%
Levantamiento de prenda vehículo particular	161	0,14%	0,06%
Levantamiento de prenda vehículo particular local	14	0,01%	0,01%
Levantamiento de prenda vehículo particular local tramites	404	0,36%	0,15%
Levantamiento de prenda vehículo publico	500	0,45%	0,19%
Levantamiento de prenda vehículo público local	9	0,01%	0,00%
Levantamiento de prenda vehículo público local tramites	9	0,01%	0,00%

Servicio o trámite	Actividades	Frecuencia	Peso pond.
Licencia de conducción cambio documento	555	0,50%	0,06%
Licencia de conducción duplicado	1383	1,24%	0,16%
Licencia de conducción expedición	4490	4,03%	0,51%
Licencia de conducción expedición sin especie	54	0,05%	0,01%
Licencia de conducción recategorización abajo	270	0,24%	0,03%
Licencia de conducción recategorización arriba	555	0,50%	0,06%
Licencia de conducción renovación	14250	12,79%	1,00%
Licencia de conducción renovación sin especie	200	0,18%	0,02%
Liquidación curadora	57	0,05%	0,02%
Liquidación de comparendo	6900		
Matricula inicial motocarro	104	0,09%	0,00%
Matricula inicial motocarro con prenda	8	0,01%	0,01%
Matricula inicial motocicleta	475	0,43%	0,43%
Matricula inicial motocicleta con prenda	250	0,22%	0,22%
Matricula inicial rnma	57	0,05%	0,05%
Matricula inicial RNRYS	196	0,18%	0,14%
Matricula inicial vehículo particular	79	0,07%	0,07%
Matricula inicial vehículo particular con prenda	48	0,04%	0,04%
Matricula inicial vehículo publico	84	0,08%	0,00%
Matricula inicial vehículo público con prenda	49	0,04%	0,00%
Pagar cuotas Acuerdo de pago	430	0,39%	0,45%
Paz y salvo	106	0,10%	0,03%
Permiso mensual para transitar en vías restringidas motocicletas	26	0,02%	0,01%
Permiso mensual para transitar en vías restringidas vehículos	38	0,03%	0,02%
Permiso provisional de cargue y descargue	18	0,02%	0,02%
Derechos municipales de tránsito y transporte vehículo	55310	49,64%	32,85%
Radicación de cuenta motocicleta	21	0,02%	0,02%
Radicación de cuenta rnma	5	0,00%	0,00%
Radicación de cuenta RNRYS	22	0,02%	0,01%
Radicación de cuenta vehículo particular	203	0,18%	0,00%
Radicación de cuenta vehículo publico	188	0,17%	0,00%
Regrabación de motor rnma	1	0,00%	0,00%
Regrabación de chasis motocicleta	2	0,00%	0,00%
Regrabación de chasis vehículo publico	23	0,02%	0,02%
Regrabación de motor motocicleta	1	0,00%	0,00%
Regrabación de motor vehículo particular	24	0,02%	0,02%
Regrabación de motor vehículo publico	87	0,08%	0,08%

Servicio o trámite	Actividades	Frecuencia	Peso pond.
Regrabación de serial vehículo particular	6	0,01%	0,01%
Regrabación de serial vehículo publico	5	0,00%	0,00%
Rematrícula motocicleta	5	0,00%	0,00%
Revisión de taxímetro	2991	2,68%	1,90%
Servicio y/o acompañamiento agentes x hora	1	0,00%	0,00%
Transformación vehículo particular	29	0,03%	0,03%
Transformación vehículo publico	137	0,12%	0,12%
Traslado de cuenta continuidad prenda motocicleta	7	0,01%	0,02%
Traslado de cuenta continuidad prenda vehículo particular	1	0,00%	0,00%
Traslado de cuenta continuidad prenda vehículo publico	2	0,00%	0,01%
Traslado de cuenta motocicleta	7	0,01%	0,02%
Traslado de cuenta RNRYS	2	0,00%	0,01%
Traslado de cuenta vehículo particular	72	0,06%	0,20%
Traslado de cuenta vehículo publico	15	0,01%	0,04%
Traspaso a persona indeterminada motocarro	5	0,00%	0,00%
Traspaso a persona indeterminada motocicleta	1297	1,16%	0,55%
Traspaso a persona indeterminada RNRYS	5	0,00%	0,00%
Traspaso a persona indeterminada vehículo particular	167	0,15%	0,14%
Traspaso a persona indeterminada vehículo publico	20	0,02%	0,02%
Traspaso asegurador por hurto	1	0,00%	0,00%
Traspaso asegurador por hurto motocicleta	6	0,01%	0,00%
Traspaso continuidad prenda RNRYS	2	0,00%	0,00%
Traspaso continuidad prenda vehículo particular	2	0,00%	0,00%
Traspaso continuidad prenda vehículo publico	15	0,01%	0,01%
Traspaso motocarro	79	0,07%	0,03%
Traspaso motocicleta	3680	3,30%	1,61%
Traspaso motocicleta a favor del interesado	80	0,07%	0,04%
Traspaso rрма	78	0,07%	0,07%
Traspaso RNRYS	636	0,57%	0,56%
Traspaso RNRYS unilateral	2	0,00%	0,00%
Traspaso sucesión motocicleta	9	0,01%	0,00%
Traspaso sucesión RNRYS	14	0,01%	0,01%
Traspaso sucesión vehículo particular	43	0,04%	0,04%
Traspaso sucesión vehículo publico	42	0,04%	0,04%
Traspaso vehículo aseguradora perdida parcial particular	7	0,01%	0,01%
Traspaso vehículo particular	3865	3,47%	3,26%
Traspaso vehículo particular a favor del interesado	28	0,03%	0,02%
Traspaso vehículo publico	1670	1,50%	1,38%

Servicio o trámite	Actividades	Frecuencia	Peso pond.
Traspaso vehículo publico unilateral	2	0,00%	0,00%
Totales / promedios	111.418	0,63%	0,35%

A continuación, se presenta el análisis técnico detallado de los 10 trámites más utilizados en la Dirección de tránsito y transporte de Floridablanca:

5.6.1 Servicio Digital de Tránsito

Este trámite representa el pago de derechos relacionados con procesos de tránsito y transporte, tales como matrículas, traspasos y licencias. Su alta frecuencia (55.310) y peso ponderado (32,85%) indican que constituye el principal ingreso operativo de la entidad. Este comportamiento evidencia la masividad del recaudo y su papel esencial en la sostenibilidad financiera.

5.6.2 Licencia de conducción renovación

Con una frecuencia de 14.250 y un peso ponderado del 1,00%, este trámite se refiere a la renovación de la vigencia legal del documento que faculta a un ciudadano para conducir. La alta rotación es coherente con los plazos de vencimiento de licencias y refleja un buen nivel de cumplimiento normativo por parte de los usuarios.

5.6.3 Licencia de conducción expedición

Registra 4.490 trámites, con un peso ponderado del 0,51%. Corresponde a la expedición por primera vez de la licencia de conducción, especialmente para nuevos conductores. Su volumen indica una constante incorporación de ciudadanos al sistema vial, lo que exige atención en seguridad vial y formación.

5.6.4 Traspaso motocicleta

Este trámite, con una frecuencia de 3.680 y un peso ponderado del 1,61%, corresponde al cambio de titularidad de motocicletas. Su peso relativamente alto refleja la alta rotación de este tipo de vehículos en el parque automotor, lo cual incide en temas de movilidad, control fiscal y seguridad.

5.6.5 Traspaso vehículo particular

Con 3.865 solicitudes y un peso del 3,26%, representa la segunda mayor operación comercial de vehículos después del pago de derechos. El alto porcentaje de participación sugiere un mercado dinámico en compraventa de automóviles, con implicaciones tanto económicas como de control legal del parque automotor.

5.6.6 Traspaso motocicleta:

Con 3.680 solicitudes y un peso del 1,61%, este trámite evidencia una alta rotación de propiedad en el segmento de motocicletas. Este comportamiento puede asociarse a la alta demanda de este tipo de vehículos por su economía y agilidad, lo que además genera un reto operativo para la autoridad en términos de control documental, actualización del parque y vigilancia de condiciones técnicas y legales de circulación.

5.6.7 Revisión de taxímetro:

Registrando 2.991 operaciones con un peso del 1,90%, este trámite refleja la importancia del control metrológico en el servicio público individual de transporte. La revisión garantiza la transparencia en la tarifa cobrada al usuario, así como la legalidad del servicio. Su frecuencia también indica una adecuada cultura de cumplimiento en el sector del transporte público.

5.6.8 Traspaso vehículo público:

Con 1.670 gestiones y un peso del 1,38%, este trámite da cuenta de la dinámica comercial del transporte público. Refleja procesos de renovación de parque automotor, cesión de derechos o reconfiguración empresarial, aspectos claves en la sostenibilidad y formalización del servicio público colectivo e individual, lo cual es prioritario para la planificación Metropolitana de movilidad.

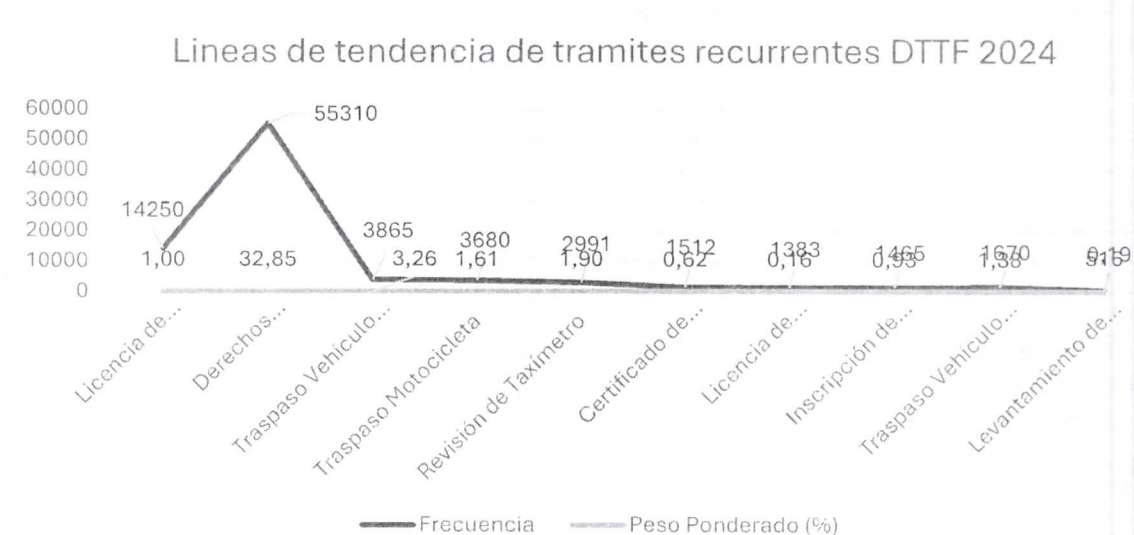
5.6.9 Certificado de libertad y tradición vehículo público:

Se realizaron 1.512 certificados, con un peso del 0,62%. Este trámite refleja la necesidad de trazabilidad y legalidad sobre la propiedad de vehículos vinculados a transporte público. Su volumen indica la importancia del trámite en procesos comerciales, judiciales o administrativos que requieren verificación de titularidad y antecedentes jurídicos del automotor.

5.6.10 Traspaso a persona indeterminada motocicleta:

Con 1.297 registros y un peso del 0,55%, este trámite evidencia un comportamiento relevante en operaciones en las que el comprador no ha formalizado el traspaso. Este tipo de transacción representa un riesgo tanto jurídico como operativo, ya que mantiene al anterior propietario como responsable solidario ante infracciones o delitos. La frecuencia sugiere la necesidad de campañas institucionales para promover la formalización de la transferencia de propiedad.

Grafíticamente la tendencia, según la frecuencia y el peso ponderado se vería de la siguiente manera



5.7 TARIFAS APLICABLES A 2025

Finalmente, las tarifas aquí presentadas corresponden al resultado final del proceso de determinación técnica mediante la aplicación del sistema y método basado en el Modelo de Costeo por Actividades (ABC – Activity-Based Costing), el cual permite una asignación precisa y racional de los costos asociados a la prestación de cada trámite o servicio. Este ejercicio técnico fue complementado con el análisis de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía, garantizando así que las tarifas reflejen no solo los costos reales de operación, sino también el desempeño institucional en términos de calidad del servicio, cumplimiento de metas y uso responsable de los recursos públicos. En conjunto, este enfoque integral asegura que las tarifas propuestas sean justas, sostenibles y alineadas con los principios de equidad, legalidad y racionalidad administrativa.

Vehículos particular, oficial y público - RNA			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb-
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso por adjudicación acta de remate vehículo particular	107.000	9,26
Otros	Analista técnico de movilidad por unidad vehicular	80.000	6,93
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de carrocería vehículo particular	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de carrocería vehículo publico	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de color vehículo particular	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de color vehículo publico	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de empresa	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de motor publico	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de motor usado vehículo particular	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cambio de motor vehículo particular	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Cancelación hurto vehículo particular	270.000	23,37
Vehículos particular, oficial y público	Cancelación perdida definitiva vehículo publico	270.000	23,37
Vehículos particular, oficial y público	Cancelación por desintegración física total con fines de reconocimiento económico vehículo público	270.000	23,37
Vehículos particular, oficial y público	Cancelación por desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico vehículo publico	270.000	23,37
Vehículos particular, oficial y público	Cancelación por desintegración física total vehículo público	270.000	23,37
Vehículos particular, oficial y público	Cancelación reposición por hurto vehículo público	270.000	23,37
Vehículos particular, oficial y público	Duplicado placas vehículo particular	70.000	6,06
Vehículos particular, oficial y público	Duplicado placas vehículo publico	70.000	6,06
Vehículos particular, oficial y público	Matricula inicial vehículo particular	-	0,00
Vehículos particular, oficial y público	Matricula inicial vehículo particular con prenda	-	0,00
Vehículos particular, oficial y público	Matricula inicial vehículo publico	-	0,00
Vehículos particular, oficial y público	Matricula inicial vehículo público con prenda	-	0,00

Vehículos particular, oficial y público	Radicación de cuenta vehículo particular	-	0,00
Vehículos particular, oficial y público	Radicación de cuenta vehículo publico	-	0,00
Vehículos particular, oficial y público	Regrabación de chasis vehículo publico	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Regrabación de motor vehículo particular	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Regrabación de motor vehículo publico	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Regrabación de serial vehículo particular	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Regrabación de serial vehículo publico	115.000	9,95
Revisión técnico-mecánica y de gases	Transformación vehículo particular	115.000	9,95
Vehículos particular, oficial y público	Transformación vehículo publico	115.000	9,95
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta continuidad prenda vehículo particular	360.000	31,16
Vehículos particular, oficial y público	Traslado de cuenta continuidad prenda vehículo publico	360.000	31,16
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta vehículo particular	360.000	31,16
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta vehículo publico	360.000	31,16
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso a persona indeterminada vehículo particular	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso a persona indeterminada vehículo publico	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso asegurador por hurto	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso continuidad prenda vehículo particular	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso continuidad prenda vehículo publico	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso sucesión vehículo particular	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso sucesión vehículo publico	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso vehículo aseguradora perdida parcial particular	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso vehículo particular	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso vehículo particular a favor del interesado	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso vehículo publico	107.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Traspaso vehículo publico unilateral	107.000	9,26
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares - RNA			
Áreas	Servicio o tramite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb

Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Cambio de color motocicleta	115.000	9,95
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Cambio de motor motocicleta	115.000	9,95
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Cancelación hurto motocicleta	250.000	21,64
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Cancelación por desintegración física total motocicleta	250.000	21,64
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Duplicado licencia de tránsito corrección motocicleta	34.000	2,94
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Duplicado licencia de tránsito motocarro	85.000	7,36
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Duplicado licencia de tránsito motocicleta	85.000	7,36
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Duplicado placas motocarro	68.000	5,89
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Duplicado placas motocicleta	68.000	5,89
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Matricula inicial motocarro	-	0,00
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Matricula inicial motocarro con prenda	-	0,00
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Matricula inicial motocicleta	-	0,00
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Matricula inicial motocicleta con prenda	-	0,00
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Radicación de cuenta motocicleta	-	0,00
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Regrabación de chasis motocicleta	110.000	9,52
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Regrabación de motor motocicleta	110.000	9,52
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Rematricula motocicleta	25.000	2,16
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traslado de cuenta continuidad prenda motocicleta	360.000	31,16
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta motocicleta	360.000	31,16
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traspaso a persona indeterminada motocarro	76.800	6,65
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traspaso a persona indeterminada motocicleta	76.800	6,65
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traspaso asegurador por hurto motocicleta	76.800	6,65
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traspaso motocarro	76.800	6,65
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traspaso motocicleta	76.800	6,65
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traspaso motocicleta a favor del interesado	76.800	6,65
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Traspaso sucesión motocicleta	76.800	6,65

Remolques y semirremolques - RNRYS			
Áreas	Servicio o tramite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Remolques y semirremolques - RNRYS	Duplicado licencia de tránsito corrección RNRYS	34.000	2,94
Remolques y semirremolques - RNRYS	Duplicado licencia de tránsito RNRYS	34.000	2,94
Remolques y semirremolques - RNRYS	Duplicado placas RNRYS	72.000	6,23
Remolques y semirremolques - RNRYS	Matricula inicial RNRYS	88.000	7,62
Remolques y semirremolques - RNRYS	Radicación de cuenta RNRYS	40.000	3,46
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta RNRYS	360.000	31,16
Remolques y semirremolques - RNRYS	Traspaso a persona indeterminada RNRYS	107.000	9,26
Remolques y semirremolques - RNRYS	Traspaso continuidad prenda RNRYS	107.000	9,26
Remolques y semirremolques - RNRYS	Traspaso RNRYS	107.000	9,26
Remolques y semirremolques - RNRYS	Traspaso RNRYS unilateral	107.000	9,26
Remolques y semirremolques - RNRYS	Traspaso sucesión RNRYS	107.000	9,26
Registro nacional de conductores - ruc			
Áreas	Servicio o tramite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Registro nacional conductores - ruc	Licencia de conducción cambio documento	15.000	9,26
Registro nacional conductores - ruc	Licencia de conducción duplicado	15.000	9,26
Vehículos particular, oficial y público	Licencia de conducción expedición	15.000	9,26
Registro nacional conductores - ruc	Licencia de conducción expedición sin especie	15.000	9,26
Registro nacional conductores - ruc	Licencia de conducción recategorización abajo	15.000	9,26
Registro nacional conductores - ruc	Licencia de conducción recategorización arriba	15.000	9,26
Registro nacional conductores - ruc	Licencia de conducción renovación	15.000	9,26
Registro nacional conductores - ruc	Licencia de conducción renovación sin especie	15.000	9,26
Servicios Digita de Tránsito			
Áreas	Servicio o tramite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Vehículos particular, oficial y público	Servicio Digital de Tránsito	75.000	6,49

Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Servicio Digital de Transito - motocarros	75.000	6,49
Remolques y semirremolques - RNRYS	Servicio Digital de Transito - remoques y semirremolques	75.000	6,49
Sistematización			
Áreas	Servicio o tramite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Sistematización	Sistematización	38.000	3,29
Certificados y otros			
Áreas	Servicio o tramite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Certificados y otros	Certificaciones de propiedad vehículos motocicleta	35.000	3,03
Certificados y otros	Certificaciones de propiedad vehículos particular	35.000	3,03
Certificados y otros	Certificaciones de propiedad vehículos motocarro	35.000	3,03
Certificados y otros	Certificaciones de propiedad vehículos publico	35.000	3,03
Certificados y otros	Certificaciones de propiedad vehículos RNRYS	35.000	3,03
Certificados y otros	Certificado de libertad y tradición motocarro	55.000	4,76
Certificados y otros	Certificado de libertad y tradición motocicleta	55.000	4,76
Certificados y otros	Certificado de libertad y tradición rnma	55.000	4,76
Certificados y otros	Certificado de libertad y tradición RNRYS	55.000	4,76
Certificados y otros	Certificado de libertad y tradición vehículo oficial	55.000	4,76
Certificados y otros	Certificado de libertad y tradición vehículo particular	55.000	4,76
Certificados y otros	Certificado de libertad y tradición vehículo publico	55.000	4,76
Certificados y otros	Fotocopias	850	0,07
Certificados y otros	Certificado de licencia carta pantalla	35.000	3,03
Registro y cancelación de embargos			
Áreas	Servicio o tramite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Vehículos particular, oficial y público	inscripción de medida cautelar	83.000	7,18
Remolques y semirremolques - RNRYS	inscripción de medida cautelar RNRYS	83.000	7,18
Remolques y semirremolques - RNRYS	inscripción de medida cautelar rnma	83.000	7,18
Vehículos particular, oficial y público	Levantamiento de medida cautelar	83.000	7,18
Inscripción y levantamiento de prenda			

Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	inscripción de prenda motocicleta	48.000	4,16
Registro nacional maquinaria amarilla / rnma	Inscripción de prenda rnma	48.000	4,16
Remolques y semirremolques - RNRYS	Inscripción de prenda RNRYS	48.000	4,16
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	inscripción de prenda vehículo particular	48.000	4,16
Vehículos particular, oficial y público	inscripción de prenda vehículo publico	48.000	4,16
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Levantamiento de prenda motocarro	48.000	4,16
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Levantamiento de prenda motocicleta	48.000	4,16
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Levantamiento de prenda motocicleta local	48.000	4,16
Motocicletas, motocarros, cuatrimoto y similares	Levantamiento de prenda motocicleta local tramites	48.000	4,16
Remolques y semirremolques - RNRYS	Levantamiento de prenda RNRYS	48.000	4,16
Remolques y semirremolques - RNRYS	Levantamiento de prenda RNRYS local	48.000	4,16
Vehículos particular, oficial y público	Levantamiento de prenda vehículo particular	48.000	4,16
Vehículos particular, oficial y público	Levantamiento de prenda vehículo particular local	48.000	4,16
Vehículos particular, oficial y público	Levantamiento de prenda vehículo particular local tramites	48.000	4,16
Vehículos particular, oficial y público	Levantamiento de prenda vehículo publico	48.000	4,16
Vehículos particular, oficial y público	Levantamiento de prenda vehículo público local	48.000	4,16
Vehículos particular, oficial y público	Levantamiento de prenda vehículo público local tramites	48.000	4,16
Control, verificación y sello de taxímetros			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Taxímetro	Revisión de taxímetro	80.000	6,93
Prueba de alcoholemia			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Prueba de alcoholemia	Alcoholemia	96.150	8,32
Costas procesales			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Costas procesales	Costas procesales	38.500	3,33
Plan de manejo de trafico			

Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Revisión y aprobación planes de manejo de tráfico.	Aprobación plan de manejo de tráfico alto impacto	1.180.000	102,15
Revisión y aprobación planes de manejo de tráfico.	Aprobación plan de manejo de tráfico bajo impacto	220.000	19,04
Revisión y aprobación planes de manejo de tráfico.	Aprobación plan de manejo de tráfico mediano impacto	600.000	51,94
Avalúos técnicos			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Avalúos técnicos	Avalúos técnicos dentro de la jurisdicción	75.000	6,49
Avalúos técnicos	Avalúos técnicos fuera de la jurisdicción	150.000	12,98
Traslado de cuenta			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta continuidad prenda motocicleta	342.000	29,61
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta continuidad prenda vehículo particular	342.000	29,61
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta continuidad prenda vehículo publico	342.000	29,61
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta motocicleta	342.000	29,61
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta RNRYS	342.000	29,61
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta vehículo particular	342.000	29,61
Traslado de cuenta	Traslado de cuenta vehículo publico	342.000	29,61
Reguladores de tráfico			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Reguladores de trafico	Servicio y/o acompañamiento agentes x hora	43.000	3,72
Permisos y licencias varias			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Permiso mensual para transitar en vías restringidas	Permiso mensual para transitar en vías restringidas motocicletas	50.366	4,36
Permiso mensual para transitar en vías restringidas	Permiso mensual para transitar en vías restringidas vehículos	123.029	10,65
Cargue y descargue			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Estudio - permiso	Permiso provisional de cargue y descargue	110.000	9,52
Derechos de grúa			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Derechos de grúa	Vehículos menores de 3 toneladas	150.000	12,98
Derechos de grúa	Vehículos servicio público	200.000	17,31

Derechos de grúa	Vehículos mayores de 3.5 toneladas (un solo eje)	205.670	17,80
Derechos de grúa	Buses, busetas, microbús y similares	205.670	17,80
Derechos de grúa	Motocicletas	85.000	7,36
Derechos de grúa	Motocarros	91.132	7,89
Derechos de grúa	Bicicletas y similares	9.462	0,82
Servicio de patios (día o fracción)			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Servicio de patios (día o fracción)	Vehículos menores de 3 toneladas	33.863	2,93
Servicio de patios (día o fracción)	Vehículos mayores o iguales a 3 toneladas	60.000	5,19
Servicio de patios (día o fracción)	Servicio público mayores a 5 pasajeros	68.723	5,95
Servicio de patios (día o fracción)	Taxis	30.000	2,60
Servicio de patios (día o fracción)	Camión-doble troque	68.723	5,95
Servicio de patios (día o fracción)	Tractocamión	60.000	5,19
Servicio de patios (día o fracción)	Motocicletas	21.405	1,85
Servicio de patios (día o fracción)	Motocarro	25.895	2,24
Servicio de patios (día o fracción)	Bicicletas	4.980	0,43
Permisos planes de implantación			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Demarcaciones	Demarcación vial por metro lineal	14.000	1,21
Estudio de tránsito-planes de implantación	Mediano impacto	650.000	56,27
Estudio de tránsito-planes de implantación	Alto impacto	1.300.000	112,53
Prueba de alcoholemia			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Transporte	Capacidad transportadora	303.276	26,25
Derechos de RUNT			
Áreas	Servicio o trámite	Tarifa 2025	Vr. Tarifa 2025 en uvb
Derechos de RUNT	Inscripción de persona natural, jurídica, o privada en RUNT	3.462	0,30
Derechos de RUNT	Modificación de datos de inscripción de persona natural, jurídica, o privada en RUNT	3.462	0,30

6. ANÁLISIS COMPARATIVO DE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE FLORIDABLANCA, PARA LOS PERIODOS ENERO-DICIEMBRE DE LOS AÑOS 2023 Y 2024

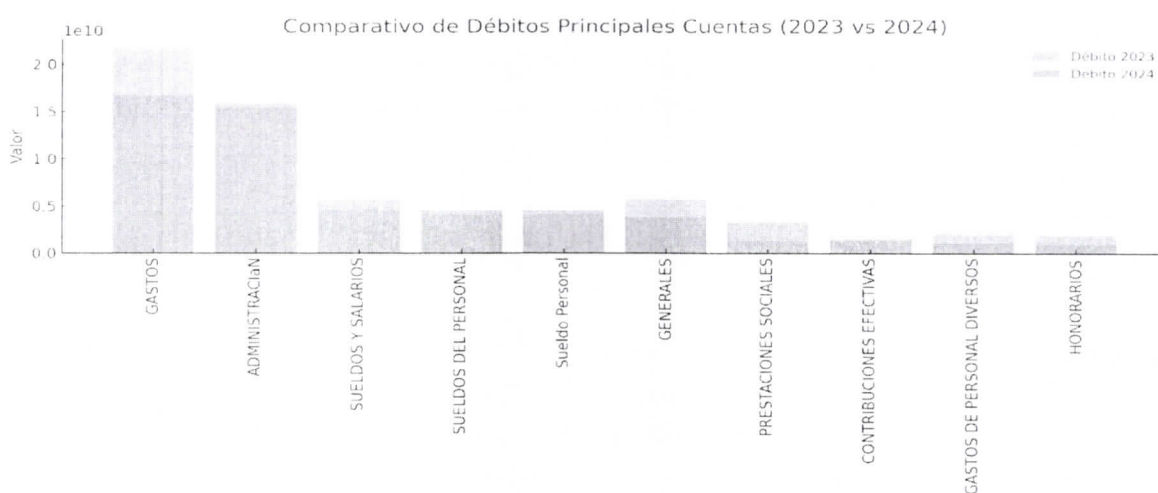
Se identifican las principales variaciones en débitos, créditos y saldos finales, así como los rubros que más contribuyeron al crecimiento financiero de la entidad. Se incluyen además gráficos comparativos, análisis interpretativo y recomendaciones estratégicas.

6.1 COMPARATIVO GENERAL CON ANÁLISIS PORCENTUAL

La siguiente tabla compara las principales cuentas entre los años 2023 y 2024, incluyendo las variaciones porcentuales en Débito, Crédito y Saldo Final

CUENTA	DÉBITO	DÉBITO	CRÉDITO	CRÉDITO	SALDO FINAL	SALDO FINAL	VARIACIÓN %
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	Saldo Final
GASTOS	\$ 21.548.783.334	\$ 16.787.299.968	\$ 1.900.000,00	\$ 406.023.038	\$ 21.546.883.334	\$ 16.381.276.930	-23,97%
ADMINISTRACION	\$ 15.424.940.843	\$ 15.884.426.587	\$ 1.900.000,00	\$ 373.428.870	\$ 15.423.040.843	\$ 15.510.997.717	0,57%
SUELDOS Y SALARIOS	\$ 4.657.788.632	\$ 5.658.868.674	\$ -	\$ 343.511.439	\$ 4.657.788.632	\$ 5.315.357.235	14,12%
SUELDOS DEL PERSONAL	\$ 4.169.231.286	\$ 4.601.973.031	\$ -	\$ -	\$ 4.169.231.286	\$ 4.601.973.031	10,38%
SUELDO PERSONAL	\$ 4.169.231.286	\$ 4.601.973.031	\$ -	\$ -	\$ 4.169.231.286	\$ 4.601.973.031	10,38%
GENERALES	\$ 5.752.477.296	\$ 3.841.841.835	\$ -	\$ 14.023.941	\$ 5.752.477.296	\$ 3.827.817.893	-33,46%
PRESTACIONES SOCIALES	\$ 1.208.642.355	\$ 3.258.474.408	\$ -	\$ 8.593.490	\$ 1.208.642.355	\$ 3.249.880.918	168,89%
CONTRIBUCIONES EFECTIVAS	\$ 1.339.938.379	\$ 1.531.604.236	\$ -	\$ -	\$ 1.339.938.379	\$ 1.531.604.236	14,30%
GASTOS DE PERSONAL DIVERSOS	\$ 2.077.542.105	\$ 1.142.988.517	\$ 1.900.000,00	\$ 7.300.000	\$ 2.075.642.105	\$ 1.135.688.517	-44,28%
HONORARIOS	\$ 1.892.519.887	\$ 1.019.399.994	\$ -	\$ 4.500.000	\$ 1.892.519.887	\$ 1.014.899.994	-46,37%

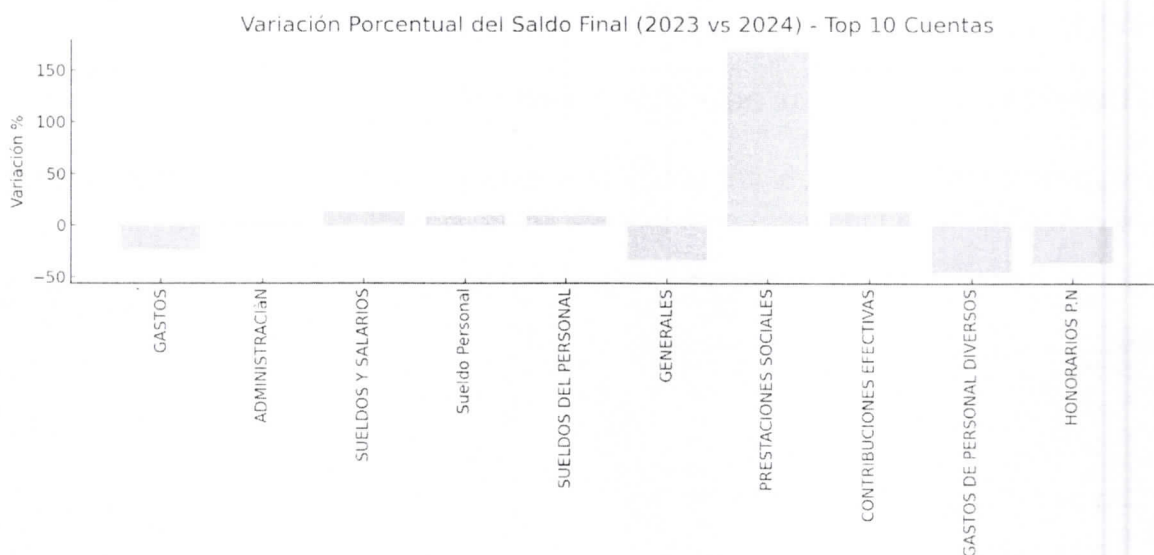
6.2 ANÁLISIS GRÁFICO Y LECTURA FINANCIERA



Este gráfico compara los valores débito de las cuentas con mayor ejecución entre 2023 y 2024. Los débitos representan egresos presupuestales, por tanto, un aumento indica mayor ejecución financiera. Se observa que la cuenta “Administración” mantiene un

peso alto y estable, mientras que rubros como “Arrendamientos”, “Prestaciones Sociales” y “Sueldos y Salarios” presentan aumentos importantes.

Esto evidencia una tendencia hacia el fortalecimiento de la operación institucional, especialmente en el componente de talento humano y soporte operativo.



Este gráfico muestra la variación porcentual en el saldo final de las cuentas con mayor movimiento. Se evidencia un crecimiento considerable en ‘prestaciones sociales’ (+169%) y recuperación total de cuentas con saldo negativo como ‘licencias de conducción’ y ‘servicios de identificación’. La mejora en estas cuentas sugiere un control más efectivo del recaudo y la recuperación de cartera, así como un posible incremento en obligaciones laborales acumuladas o no ejecutadas. También se destaca el comportamiento positivo de ‘derecho porte placa’, que redujo significativamente su saldo negativo.

6.3 CUENTAS QUE MÁS CONTRIBUYERON AL CRECIMIENTO

- Prestaciones sociales: incremento de \$2.041 millones.
- Licencias de conducción: recuperación de \$2.008 millones
- Derecho porte placa: mejora de \$1.063 millones.
- Servicios de documentación e identificación: aumento de \$1.004 millones.
- Sueldos y salarios: crecimiento de \$657 millones.

6.4 CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS FINANCIERO

El análisis financiero evidencia un comportamiento estable en los gastos administrativos generales y un aumento progresivo en el componente de nómina, prestaciones sociales y arrendamientos. Las cuentas que reflejaban saldos negativos en 2023 presentan una mejora significativa en 2024, destacando una tendencia a la recuperación de cartera y mejora contable.

En conjunto, el balance de ingresos y egresos sugiere una gestión orientada a la estabilización financiera, aunque con desafíos estructurales en el control del gasto operativo y el crecimiento del pasivo laboral.

6.4 RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

- Fortalecer el control del gasto operativo: establecer controles periódicos sobre cuentas de arrendamiento, servicios, honorarios y amortizaciones. Evaluar si los incrementos obedecen a necesidades justificadas o pueden ser optimizados.
- Optimizar los ingresos no tributarios: aprovechar el buen comportamiento de ingresos por licencias y documentación para estructurar estrategias de recaudo, digitalización de procesos y seguimiento a cartera.
- Evaluar la planta de personal y cargas prestacionales: implementar análisis actuarial y técnico sobre la sostenibilidad de sueldos y prestaciones sociales. Estudiar la posibilidad de ajustar la planta o migrar hacia esquemas más eficientes.
- Crear un sistema de alertas financieras mensuales: comparar la ejecución presupuestal mensual frente a metas para identificar desviaciones y tomar acciones correctivas oportunas.
- Consolidar estrategias de saneamiento y recuperación contable: profundizar en las acciones de recuperación de cartera y depuración contable que han permitido mejorar las cuentas con saldos negativos, fortaleciendo su sostenibilidad a futuro.

CONCLUSIONES


El presente estudio técnico-económico, sustentado en la aplicación del sistema de Costeo Basado en Actividades (ABC) y en el análisis riguroso de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía, permite concluir de manera técnica, objetiva y jurídicamente sustentada la necesidad imperiosa de avanzar con el proceso de normalización tarifaria en la Dirección de Tránsito y Transporte de Floridablanca (DTTF).

Este proceso se encuentra respaldado por el artículo 338 de la Constitución Política de Colombia, el cual establece que los concejos municipales podrán fijar tarifas para tasas y contribuciones como recuperación de los costos de los servicios que prestan, siempre que se definan mediante sistema y método técnicamente fundamentado. Así mismo, el artículo 287 superior garantiza a las entidades territoriales la autonomía para administrar sus recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. En el ámbito legal, la Ley 768 de 2002 –por la cual se expide el Estatuto de los Regímenes Departamental y Municipal– otorga competencias a los municipios para reglamentar y establecer tarifas por servicios prestados directamente.

Los resultados del estudio revelan que, a pesar de los avances operativos y estratégicos alcanzados por la entidad, subsiste una brecha estructural entre los costos reales asociados a la prestación de los trámites y servicios y los ingresos generados por las tarifas actuales. Esta situación representa un riesgo para la sostenibilidad institucional y limita la capacidad de respuesta eficiente frente a las crecientes demandas ciudadanas. El modelo ABC permitió identificar con precisión los costos unitarios por trámite, la frecuencia de su ocurrencia y su peso ponderado dentro de la estructura operativa, evidenciando un comportamiento financiero que no guarda correspondencia con el esquema tarifario vigente.

Paralelamente, el análisis de los indicadores de eficiencia, eficacia y economía demuestra que la entidad ha logrado un importante fortalecimiento en su desempeño institucional. La eficiencia se refleja en la optimización de recursos y la reducción de reprocesos; la eficacia, en el cumplimiento progresivo de metas y cobertura de servicios; y la economía, en la racionalización del gasto y el uso responsable de los recursos públicos. Este conjunto de variables evidencia un entorno institucional favorable para implementar una actualización tarifaria basada en criterios técnicos, equitativos y sostenibles.

En consecuencia, se concluye que el proceso de normalización tarifaria no solo es viable desde el punto de vista técnico y económico, sino que se constituye en una condición necesaria y legalmente permitida para preservar la sostenibilidad fiscal, garantizar la continuidad del servicio y consolidar la capacidad operativa de la DTTF, en línea con los principios de legalidad, equidad, racionalidad administrativa y mejora continua de la gestión pública.



DTTF

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE
FLORIDABLANCA