



ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

## Despacho del **ALCALDE**

San Juan del Cesar – La Guajira, 22 de Noviembre de 2024.

Doctor

**WILLIAN ACOSTA**

Presidente Honorable Concejo Municipal de San Juan Del Cesar

E. S. D.

**ASUNTO:** Proyecto de Acuerdo Municipal y Exposición de Motivo.

Cordial saludo.

Por medio de la presente y con el debido respeto, me permito presentar ante esta honorable corporación el Proyecto de Acuerdo:

**“PROYECTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL LA CREACIÓN DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO DE SAN JUAN DEL CESAR, SE APRUEBAN SUS TARIFAS Y SE AUTORIZA SU FORTALECIMIENTO A TRAVÉS DE LA CREACIÓN Y/O CONSTITUCIÓN DE UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA QUE APOYE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA SEGURIDAD EN EL MUNICIPIO DE SAN JAN DEL CESAR, LA GUAJIRA”**

Atentamente.

**CARLOS ALBERTO CUJIA MEJIA**

Secretario de Hacienda con Funciones del  
Despacho del Alcalde Municipal de San Juan del Cesar – La Guajira  
Decreto No 083 de 2.024



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS  
PROYECTO DE ACUERDO N. ° \_\_\_\_\_ DE 2024

**“PROYECTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL LA CREACIÓN DEL ORGANISMO DE TRÁNSITO DE SAN JUAN DEL CESAR, SE APRUEBAN SUS TARIFAS Y SE AUTORIZA SU FORTALECIMIENTO A TRAVÉS DE LA CREACIÓN Y/O CONSTITUCIÓN DE UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA QUE APOYE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA SEGURIDAD EN EL MUNICIPIO DE SAN JAN DEL CESAR, LA GUAJIRA”**

## 1 INTRODUCCIÓN

La visión que deseamos construir del municipio, considera al sector transporte como un sistema integrador fundamental para el desarrollo económico del territorio; transversal a los sectores agrícola, minero energético, ambiental, de educación, vivienda, turismo, salud, y en general a todas las actividades socioeconómicas que requieran accesibilidad, orden y conectividad física.

A través del sector transporte se unen la oferta y la demanda, centros productivos y de consumo, turistas y lugares, y se propician escenarios financieros viables para proyectos de alto impacto en diferentes sectores, siendo uno de ellos, el transporte en sí mismo, sobre el cual estudiaremos las posibilidades de fortalecerlo desde la institucionalidad para lograr una mejor planeación, gestión y operación y, con el sustento técnico e institucional adecuado, formalizar el transporte, mejorar la conectividad y la accesibilidad, potencializar la sostenibilidad ambiental, disminuir la índices de siniestralidad, implementar nuevas tecnologías para el control y la información, como equipos semafóricos, sistemas de monitoreo, información y facilidades para evidenciar y regular los comportamientos que pongan en riesgo la vida de nuestros ciudadanos.

Demandamos del sector transporte de nuestro municipio que este nos permita aprovechar los sistemas de integración urbana y regional que rodean el municipio, como los centros logísticos, los terminales terrestres, aéreos, férreos y fluviales; nos permita acceder a los servicios regulares de tránsito, conectar formalmente con los nodos económicos y sociales que jalonen nuestro desarrollo, y nos facilite pensar en la muy importante tarea de la construcción y/o mejora de la infraestructura y equipamiento urbano, definiendo estrategias de financiación y operación en el corto, mediano y largo plazo.

motEn términos generales, la tarea del Municipio es empezar a gestionar la movilidad que articule el desarrollo económico y la cohesión social de nuestra comunidad, no podemos seguir pensando en transporte y vías de manera aislada a nuestro proyecto de desarrollo integral, los planes viales deben ser pensados y diseñados desde la movilidad de pasajeros y carga, apuntándole al desarrollo de cada uno de los sectores de producción y servicios en el municipio.

Es importante hacer mención especial a la seguridad vial. El Municipio tiene una tasa de siniestros viales de 10,6 muertes por cada 100 mil habitantes para el año 2023, y hasta agosto de 2024, es el municipio de mayor aumento en muertes en el departamento (200% de aumento parar lo corrido del año 2024). Las consecuencias de estos siniestros son lamentables y conocidas en el entorno social y económico de los fallecidos, lesionados, sus familias y la sociedad en general. Articular el esfuerzo nacional por la movilidad y la seguridad es una prioridad de este gobierno, y por ello se solicita en este proyecto de acuerdo, autorizaciones para generar acciones contundentes en esta materia, buscando



Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

alcanzar los índices de reducción que ha fijado el gobierno nacional en su plan nacional de seguridad vial.

El proyecto que proponemos, pretende empezar a zanjar el rezago en materia de diagnóstico, planificación y control del transporte y la seguridad vial del Municipio, articular y direccionar las acciones y los recursos entre las diferentes entidades del orden nacional, regional y local, promover modos sostenibles y reducir los siniestros viales. Todo esto mejorando desde la institucionalidad, creando una administración sólida y sostenible que direcciona y aproveche las oportunidades estratégicas y fortalezas del municipio, que contribuyan con las metas de los sectores productivos y de servicios, y que consoliden la visión de desarrollo integral y prospectivo de nuestro territorio.

En este proyecto de acuerdo, se expone lo que sería la base institucional de la gestión de la movilidad y la seguridad en el municipio, en primer lugar asignando y responsabilizando a la administración pública por la adecuada planeación y regulación del tránsito, el transporte y la seguridad vial, con la creación de un organismo de tránsito rector de la actividad, y en segundo lugar, aprovechando las posibilidades que nos brinda la ley para vincular a la comunidad y al sector privado en la eficiencia y sostenibilidad del mismo, la generación de recursos de inversión y el empleo formal, con la creación de una entidad pública del tipo Sociedad de economía mixta, que apoye las tareas delegables del organismo de tránsito, y lo proyecte de forma competitiva a nivel regional y nacional.

Finalmente, como parte de las obligaciones normativas de los organismos de tránsito, en este proyecto se solicita la autorización y fijación de las tarifas de los servicios de tránsito que se ofrecerán a los ciudadanos, haciendo referencia a los procesos de registro nacional automotor y de conductores, entre los más relevantes (Matriculas, licencias de tránsito, traslados, renovaciones, expediciones de licencias etc).

Honorables concejales, nuestro municipio se encuentra en crecimiento, su ubicación geográfica es estratégica en los movimientos regionales y nacionales del país, es innegable la imperante necesidad que a diario reclaman los ciudadanos frente al control y regulación del caótico e inseguro movimiento de personas y cargas, y el riesgo al que se expone nuestra juventud ante el desenfreno aumento de la motorización y la ausencia de control. Consideramos que es oportuno darle a la administración las herramientas necesarias para gestionar adecuadamente la movilidad, y sentar las bases para empezar un camino hacia el orden, el respeto por las normas y lo más importante, salvar muchas vidas y evitar tragedias a muchas familias; nunca alcanzaremos a dimensionar el impacto social y económico que una acción de orden tendrá en nuestro futuro, con solo salvar una vida, que puede ser la nuestra o la de un ser querido, el esfuerzo habrá valido la pena.

## 2 ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR TRANSPORTE

### 2.1 *Infraestructura vial*

Como es de su conocimiento, San Juan del Cesar se encuentra ubicado entre las estribaciones de la Serranía del Perijá y la Sierra Nevada de Santa Marta, extendiéndose a lo largo de los ríos Cesar y Ranchería. Por su posición geográfica y la infraestructura vial nacional que lo conecta, se constituye en la principal conexión terrestre entre el departamento de la Guajira y el resto del país, y además, en uno de los principales accesos a la frontera entre Colombia y la República de Venezuela.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

El Municipio, que actualmente cuenta con cerca de 55.912 habitantes según proyecciones del DANE, es atravesado por la ruta 4902 (Troncal del carbón, sector río Pereira – Buenavista), vía nacional que comunica todo el sur del Cesar empezando desde Curumaní, hasta Riohacha, la Capital de La Guajira, y la ruta transversal 8004 que comunica el departamento con sus homólogos de Cesar, Magdalena y Bolívar.

Figura 1 Red vial nacional con influencia en San Juan del Cesar, La Guajira



Fuente: Información para Colombia del International Road Assessment Programme - IRAP

Las vías nacionales mencionadas son ejes estructurantes del municipio y de importancia en la conectividad nacional, dado que permite la movilización de pasajeros y mercancías hacia toda la región caribe, desde donde se irriga al resto del país. Estos corredores, además son de primer orden en el comercio y las relaciones internacionales con la República bolivariana de Venezuela, ya que conectan con el paso fronterizo de Paraguachón en el Municipio de Maicao.

Según el PBOT (Plan Básico de Ordenamiento Territorial Municipio de San Juan del Cesar, 2020), el municipio de San Juan del Cesar cuenta con 23,5 Km de vías nacionales dentro de su territorio urbano, totalmente pavimentados, y 168 Km de vías carreteables que comunican a la cabecera municipal con el resto de los corregimientos, de estos, 7 Km están pavimentados y repartidos de las siguiente manera: 4 Km en la vía que comunica con el corregimiento de Los Pondores, sin señalización, y 3 Km en la vía que comunica a la inspección de policía de Zambrano, también sin señalización; el resto de los carreteables se reportan en muy mal estado.

Como se mencionó, la carretera nacional ruta 4902 es la principal vía de acceso al Municipio, y divide la cabecera municipal en dos grandes zonas; esta carretera comunica a San Juan del Cesar con el Departamento del Cesar y el resto de la Guajira.

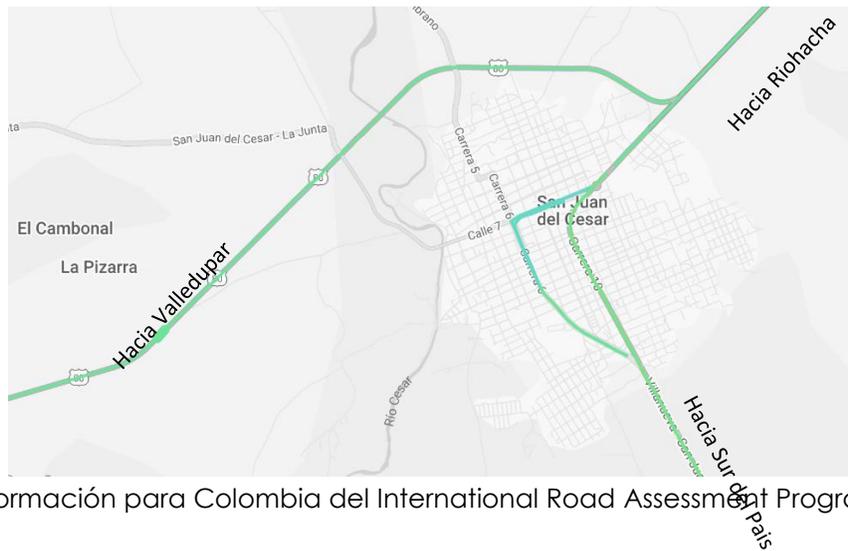
Figura 2 Corredores principales del orden regional y nacional





Despacho del  
**ALCALDE**

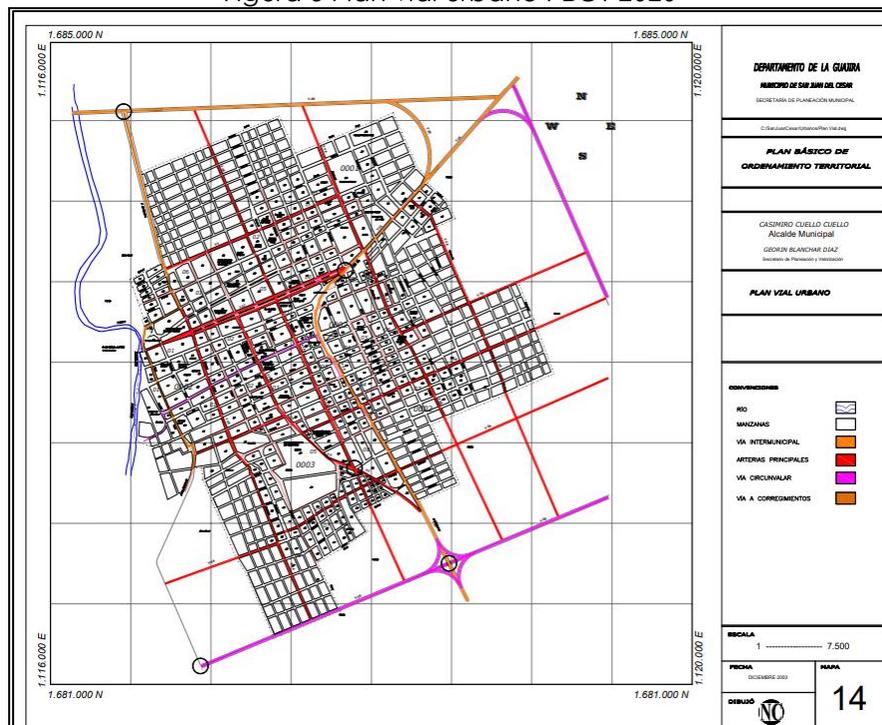
ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0



Fuente: Información para Colombia del International Road Assessment Programme - IRAP

En el entorno urbano, el estado actual de las vías es crítico, siendo esto uno de los grandes problemas de deterioro que presenta la estructura urbana municipal. De los 75.000 ml de vías, solo el 40% está pavimentado y el 20% se encuentra deteriorado por roturas realizadas para instalar las tuberías sanitarias y de agua potable sin que la administración implemente mecanismos para controlar este problema.

Figura 3 Plan vial urbano PBOT 2020



Fuente: PBOT San Juan del Cesar 2020

Desde el punto de vista regional, el municipio es un punto de paso obligado a gran parte de la movilidad de carga y pasajeros en la región, sus corredores principales del orden nacional y regional, manejan volúmenes diarios entre 5000 y 6000 vehículos, según datos del IRAP para el año 2022. En ese mismo sentido, los datos de INVIAS dan cuenta de un tránsito anual de 1.807.863 vehículos mixtos en el año 2023, de los cuales más de 200 mil corresponden a categorías C2 o superiores (vehículos de carga).

En materia de vías terciarias, el Plan de seguridad vial presenta un listado de las vías mostradas en las tablas 1, las cuales dan conectividad y accesibilidad a los corregimientos



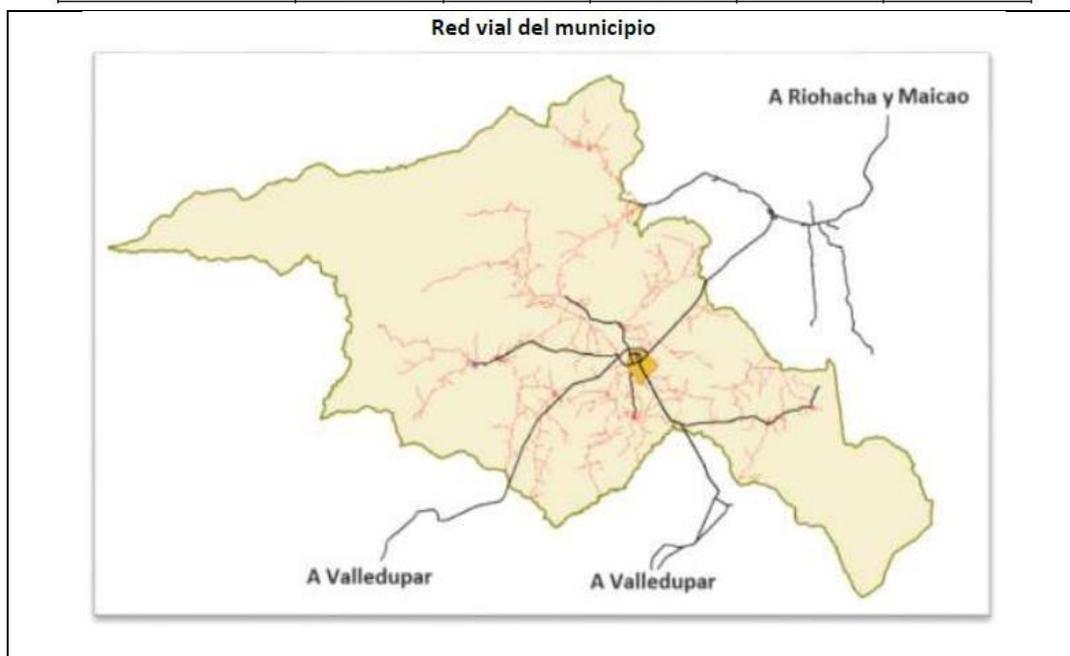


y veredas que conforman el municipio. Es importante tener en cuenta que, según lo indica el Plan vial Municipal (Secretaría de Planeación, 2021), se tiene registro de cerca de 1.356 kilómetros de vías terciarias entre pavimentadas, en afirmado y a nivel de simple trazado en el municipio de San Juan del Cesar que permite conectar con todos sus corregimientos y veredas, sin embargo, tanto el plan de seguridad vial como el plan vial hacen referencia a 176 km que han sido inventariados, caracterizados y priorizados.

Tabla 1. Vías terciarias caracterizadas

San Juan del Cesar	DISTANCIA	SIN PAVIMENTAR		PAVIMENTADAS	
	KMS	%	ESTADO	%	ESTADO
Tablazo	10			100	B
Corraleja	14			100	B
Cañaverales	17,5			100	B
Los Pondores	3,5			100	B
Los Haticos	7			100	B
La Peña	10			100	B
La Junta	14			100	B

San Juan del Cesar	DISTANCIA	SIN PAVIMENTAR		PAVIMENTADAS	
	KMS	%	ESTADO	%	ESTADO
Curazao	16			90	B
Corral de Piedra	7			100	B
Villa del rio	7	90	M		
Totumo	17	90	M		
Guayacanal	12			95	B
Zambrano	3,55			100	B
Caracolí	38	90	Malo		



Fuente: Plan de seguridad vial Municipal

En el entorno urbano, el plan de seguridad vial del año 2020 indica que la malla vial de la cabecera urbana dispone de 100 km (25 km más que los reportados por el PBOT), y está constituida por calles y carreras organizadas de forma reticular (Calles en sentido Norte-sur y carreras en sentido oriente – occidente); se destaca la presencia de vías en doble sentido de circulación, anchos de calzada predominante de 6 a 7 metros, y concreto como material principal, a excepción de los pasos urbanos de las vías nacionales que se encuentran construidos con asfalto.

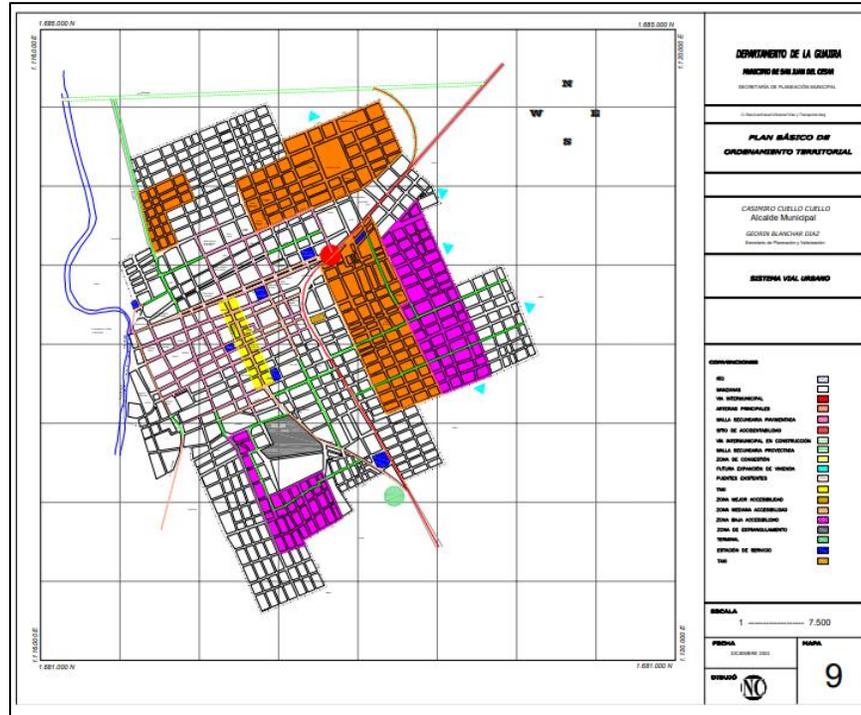


Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

En general la malla vial se identificó en mal estado de la superficie (90%), con patologías como fisuras longitudinales, transversales y de borde, las cuales atribuye a la antigüedad del pavimento y a las intervenciones irregulares para la conexión de servicios públicos.

Figura 4. Sistema Vial Urbano



Fuente: PBOT San Juan del Cesar 2020

Del análisis del inventario publicado por el plan de seguridad vial y referido al entorno urbano, se destacan los siguientes datos:

Tabla 2 Datos del inventario vial urbano

	LONGITUD TOTAL (KM)	LONGITUD PAVIMENTADA (KM)		LONGITUD NO PAVIMENTADA (KM)		LONGITUD DE ANDEN(KM)	
<b>CALLE</b>	55.2	23.797	43%	31.403	57%	5.82	11%
<b>CARRERA</b>	45.72	21.431	47%	23.439	51%	1.1	2%
<b>TOTAL GENERAL</b>	100.92	45.228	45%	54.842	54%	<b>6.92</b>	7%

Fuente: Elaboración propia Plan de seguridad vial Municipal

Tabla 3 Datos de estado de la malla vial inventariada

<b>Calles (Estado /km)</b>	<b>55.2</b>	
Buena	5.28	10%
Mala	11.87	22%
Regular	38.05	69%
<b>Carrera</b>	<b>45.72</b>	
Buena	3.6	8%
Mala	18	39%
Regular	24.12	53%
<b>Total general</b>	<b>100.92</b>	
Buena	8.88	9%



Malo	29.87	30%
Regular	62.17	62%

Fuente: Elaboración propia Plan de seguridad vial Municipal

Uno de los aspectos claves para la seguridad en la circulación es la señalización, el inventario de señalización presentado por el plan de seguridad vial del año 2020 muestra los siguientes datos:

Tabla 4 Inventario de Señales verticales

Señales Verticales inventariadas	Buenas condiciones	Deterioradas	Ajustadas a la norma	No cumplen con la norma
<b>384</b>	119	265	60	324
	31%	69%	16%	84%

Fuente: Elaboración propia Plan de seguridad vial Municipal

## 2.2 Parque automotor y volúmenes vehiculares

En relación con el parque automotor de la zona, no existen datos oficiales sobre la tenencia y circulación de vehículos en el territorio de estudio, sin embargo, basándonos en los datos de motorización promedio del país, podemos hacer inferencias de uso adecuado en este diagnóstico.

Teniendo en cuenta la población DANE proyectada para el país en el año 2022 (51,682,692 habitantes), y el número de vehículos en el mismo año (10.937.652 motos, 6.948.593 autos, y 196.206 tipo maquinaria, para un total de 18,082.451), podemos estimar índices de motorización promedio por tipo de vehículo, que, al ser multiplicados por los habitantes de cada municipio, nos permitirá estimar la cantidad de vehículos que potencialmente existen en la zona. De acuerdo a los datos del RUNT y el DANE, el índice de motorización del país se distribuye así:

Tabla 5 Parque automotor Nacional 2022

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	INDICE X HAB (2022)
<b>AUTOS</b>	6948593	0.134
<b>MOTOS</b>	10937652	0.212
<b>MAQUINARIA</b>	196206	0.004
	<b>18082451</b>	

Fuente: Elaboración propia

Lo cual indica que el Municipio de San Juan del Cesar, La Guajira, potencialmente alberga la siguiente cantidad de vehículos:

Tabla 6. Parque automotor San Juan del Cesar, La Guajira 2024

TIPO DE VEHÍCULO	CANTIDAD	INDICE X HAB (2022)
<b>AUTOS</b>	7,517.21	0.134
<b>MOTOS</b>	11,832.70	0.212
<b>MAQUINARIA</b>	212.26	0.004
	19562.17761	

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los volúmenes vehiculares que se manejan, podemos partir de los patrones de viaje típicos de los municipios pequeños en Colombia, en promedio 2 viajes por persona en los entornos urbanos, lo que nos permite inferir que el municipio de San Juan del Cesar genera cerca de 79.878 viajes al día.

Un hecho relevante en el municipio es la ausencia de transporte público en cualquier modalidad; al considerar este hecho podemos deducir que el potencial de viajes en transporte público, habitualmente entre el 20% y el 60% del total diario se realizan en transporte informal, siendo el más predominante la motocicleta o motocarro. Los datos que presenta el plan de seguridad vial sobre el reparto modal de viajes en San Juan para la zona centro, aplicados a 200 personas, mostraron que el 35% se transporte en modo A pie, 48% en Moto, 12% en Bicicleta y 6% en auto particular.

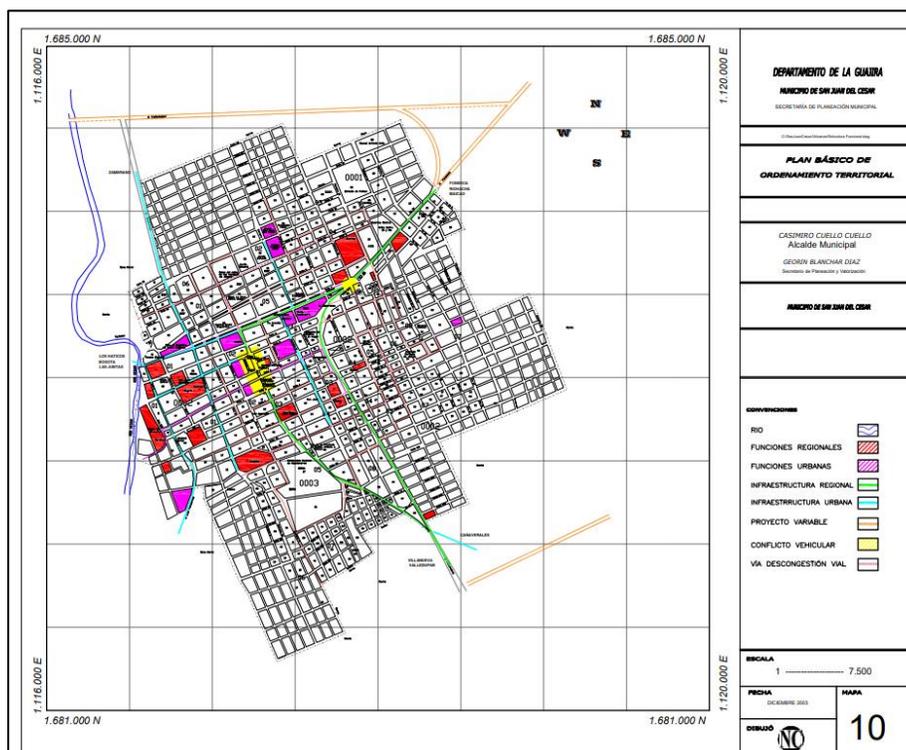
Los aforos de tráfico realizados en el marco del plan de seguridad vial para el año 2020, arrojaron datos de circulación de 72500 vehículos día en los 12 puntos de aforo durante 12 horas. Los datos fueron tomados en los principales corredores del sector centro de la ciudad, (Carrera 6, calle 7, y carrera 1, entre otras).

Los volúmenes horarios más altos registrados fueron entre 1500 y 1700 vehículos mixtos / hora en sectores como La plaza Juancho Rois y EDS Jubales. El comportamiento del tránsito muestra un pico prolongado y estable en la mañana entre las 8 y las 13 horas, una reducción entre las 13 y 15 horas, y otro pico pronunciado entre las 16 y 17 horas. Se evidencia un patrón pendular de 2 picos con un leve descenso en el periodo de medio día (atribuible a viajes de regreso al hogar y regreso al trabajo propio de ciudades medianas o pequeñas).

En cuanto a la partición modal, las motos representaron en promedio el 69% de los vehículos en los puntos aforados, el auto particular el 27% y la bicicleta el 6%.

De acuerdo al diagnóstico del (Plan Básico de Ordenamiento Territorial Municipio de San Juan del Cesar, 2020) la evolución del área urbana, ha estado condicionada por la sucesiva construcción de variantes para el tráfico regional y por el consecuente desplazamiento de las funciones regionales, y los conflictos más importantes derivados del funcionamiento actual de la estructura urbana, están representados por puntos de alta accidentalidad en los cruces de tráfico urbano y regional, congestión y ocupación irregular del espacio público en la zona central, vías conectoras importantes en pésimo estado y baja accesibilidad a los barrios periféricos por el mal estado de las calles (como se aprecia en la figura 5).

Figura 5 Conflictos de movilidad



Fuente: Plan Básico de ordenamiento territorial 2020

## 2.3 Transporte

### 2.3.1 Terrestre

De acuerdo a lo definido en el POBT municipal, el transporte desempeña un rol fundamental en el funcionamiento y desarrollo del municipio, puede condicionar o permitir su expansión urbana, mejora o dificulta el cumplimiento de las distintas funciones, tiene apreciables impactos sobre la calidad de vida de la población, y afecta la formación y la estructura tanto de los precios como de los usos de suelos. Los signos de deterioro que sus condiciones de prestación manifiestan, preocupa tanto por los impactos económicos y sociales que puedan estar provocando, como por los efectos que sobre el desarrollo puedan estar teniendo.

Actualmente, según la información del Plan de seguridad vial 2020 y las observaciones de campo realizadas por el equipo de la alcaldía municipal, los modos de transporte presentes en el Municipio son los siguientes:

#### 2.3.1.1 Urbano

En el entorno urbano, mediante las observaciones de campo y la información del Plan de seguridad vial, en el municipio de San Juan del Cesar evidenciamos los siguientes modos de transporte:

Modo A pie: En consideración a las condiciones geográficas del Municipio, a su extensión y la distribución de actividades, es el modo que se evidencia en mayor proporción, los datos del plan de seguridad vial señalan que en las encuestas realizadas en el sector centro (el de mayor atracción de viajes cotidianos), el 35% de los viajes se realizaron en modo peatonal.

Modo Motocicleta: Constituye el segundo modo de mayor uso en el municipio, distinguiéndose entre los viajes privados y los viajes públicos sin regulación, en este modo no existen agremiaciones oficiales, sin embargo, pueden notarse puntos habituales en los que se reúnen los motociclistas dedicados a la actividad de transporte de pasajeros en el entorno urbano y ocasionalmente corregimental y veredal (EDS Jubales, Virgencita, Hospital, entre otros).

Como se mencionó anteriormente, potencialmente se calcula una tenencia de cerca de 11 mil motocicletas en el territorio, de estas, según lo registra el plan de seguridad vial 2020, se estima que entre 1.800 a 2.000 motos se dediquen a la actividad de transporte público informal. El plan de seguridad vial indica que, cada una de las motocicletas dedicadas al transporte público, realiza en promedio 30 carreras al día, de los cuales, al menos el 40% tienen como destino la zona centro.

Modo Bicicleta: Es el tercer modo de mayor representación en el territorio urbano, con una representación relativa que debe protegerse y ampliarse. La bicicleta es un modo presente en el municipio, nuevamente condiciones como la geografía, extensión y distribución de actividades socioeconómicas de la población, brindan facilidades para este modo activo y sostenible. En los aforos vehiculares realizados en el marco del plan de seguridad vial, se registró el 6% del reparto modal en bicicleta, y en las entrevistas del modo de transporte usado en la zona centro, representó el 12% del total de los modos elegidos.

Modo Vehículo privado: Finalmente, el cuarto modo de mayor representación en el territorio urbano es el vehículo particular, ante la ausencia de transporte público, en los datos de las encuestas del sector centro, se obtuvo un 6% de los viajes en este modo. Es importante notar que los conteos del mismo estudio registran en la mayoría de los puntos, una participación entre el 20 y 30 % del aforo para el modo vehículo privado; esta disparidad entre la gran cantidad de vehículos aforados y los viajes que realizan en la modalidad, se explican en el porcentaje de ocupación y en el destino de los viajes, generalmente fuera del municipio en este modo.

### 2.3.1.2 Interurbano

La conectividad del orden corregimental e intermunicipal se puede dividir en tres categorías, la de corta distancia a corregimientos cercanos, la de distancia media que incluye corregimiento y municipios más alejados del casco urbano, y la de larga distancia generalmente de carácter intermunicipal, regional y nacional.

El transporte de corta distancia es de origen informal, se trata en su mayoría de vehículos particulares tipo automóvil o motocicleta que se organizan para cubrir los destinos de mayor demanda o necesidad. Los horarios dependen del equilibrio entre la oferta y la demanda (se despacha de acuerdo a la disponibilidad de pasajeros y vehículos). Los servicios se despachan una vez se complete el cupo del vehículo que realizará el viaje, por lo tanto, no es posible definir periodos o días de prestación regulares, así como la oferta de sillas mensuales, lo cual requeriría de un estudio más detallado y de mayor duración.

El transporte de corta distancia, a los corregimientos cercanos de Cañaverales, los Pondores, Zambrano, Corral de piedra, Guaya canal, Villa del río y Haticos se evidenció un parque automotor informal que promedia 20 automóviles y/o camperos y 20 motos.

En el transporte de distancia media, que es también de carácter corregimental, se clasifican los siguientes destinos y sus características:



## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

- Los pozos, Corraleja, Boca del monte, Los tunales y el Tablazo, servidos por la empresa COCOSANCA con un promedio de 40 Vehículos, a pesar de ser una cooperativa o agremiación, no se trata de una habilitación a la prestación del servicio de transporte formal en los términos del decreto reglamentario 1079 de 2015.
- La junta, la peña, curazao y carrizal atendidos por el transporte informal con aproximadamente 15 – 20 automóviles y/o Camperos.
- Caracolí y Puente Marocazo atendidos por el transporte informal con aproximadamente 15 – 20 automóviles y/o Camperos

Finalmente, en los viajes de larga distancia, principalmente con destinos intermunicipales se evidenció la presencia de transporte formal e informal así:

- **RIOHACHA Y MUNICIPIOS EN TRÁNSITO:**  
COCONOSUR: 10 AUTOMÓVILES  
COCOPANDES: 30 AUTOMÓVILES.  
COOTRACEGUA: HACIA MAICAO Y RIOHACHA (NO TIENEN ASCENSO Y DESCENSO EN SAN JUAN DEL CESAR).
- **VALLEDUPAR Y DESTINOS EN TRÁNSITO**  
COOTRASAN (TRANSPORTE ESPECIAL): 7-10 AUTOMÓVILES,  
INFORMAL: 100 -120 AUTOMÓVILES  
COOTRACEGUA – SUPEREXPRESS: 5 -8 BUSETAS
- **LA PAZ Y MUNICIPIOS EN TRÁNSITO**  
INFORMAL: 12 AUTOMÓVILES
- **BOGOTÁ, BARRANQUILLA, BUCARAMANGA, MEDELLIN Y RESTO DEL PAÍS**  
COOPETRAN: En tránsito con oficina de ascenso y descenso.  
BRASILIA: En tránsito con oficina de ascenso y descenso.

El plan de seguridad vial, identificó las siguientes rutas formales e informales con presencia en la zona.

*Tabla 7 Rutas formales e informales de distancia media*

No.	Nombre de la empresa	Ruta
1	Cootrasan (taxis de servicio especial en informalidad. Despacho local)	San Juan –Valledupar-Codazzi
2	Cotracegua – Super express (Buses con despacho local)	San Juan- Valledupar
3	Cooprovincia (taxis despacho local)	San Juan –Valledupar

Fuente: Adaptado del Plan de seguridad vial 2020, entrevistas y observaciones de campo

*Tabla 8 rutas formales de larga distancia*

No.	Nombre de la empresa	Ruta
1	Expreso Brasilia (Buses con despacho local)	San Juan-Valledupar- Bucaramanga-Bogotá.
2	Coopetran (Buses de paso)	San Juan-Valledupar- Bucaramanga-Bogotá.
3	Cotracegua (Buses con despacho local)	San Juan-Barranquilla

Fuente: Adaptado del Plan de seguridad vial 2020, entrevistas y observaciones de campo



### 2.3.2 Transporte Aéreo

De acuerdo a los datos de la (Aeronautica Civil, 2024), el transporte aéreo de carga y pasajeros se hace a través del aeropuerto Almirante Padilla en la ciudad de Riohacha, además existen varias pistas de aterrizaje de propiedad privada.

Por vía aérea, en el año 2023 llegaron al aeropuerto Almirante Padilla departamento 243 mil pasajeros de diversos lugares del país y 364 toneladas de carga.

### 2.3.3 Transporte Férreo

De acuerdo a (Martínez, 2019), la vía férrea de 150 kilómetros conecta la mina con el puerto de embarque. El carbón se transporta en trenes hasta de 130 vagones que se cargan en los silos mediante un proceso continuo.

El ciclo completo promedio de cargue, transporte, descargue en el puerto y regreso a la mina es de aproximadamente 12 horas. Diariamente se despachan en promedio siete trenes. Adicionalmente, opera un tren de servicio para el transporte de suministros, materiales y repuestos.

### 2.3.4 Transporte Marítimo y Fluvial

De acuerdo a (Martínez, 2019), los puertos en la Guajira son en general de carga, dentro de los cuales puede distinguirse por su importancia el de puerto bolívar; un puerto marítimo ubicado en el municipio de Uribí. Es el puerto más grande de Colombia. Se ubica sobre la cabeza sur de la Bahía de Portete, a 75 km al norte de Uribí y a 166 km de Riohacha, es un área de baja pluviosidad y vientos permanentes.

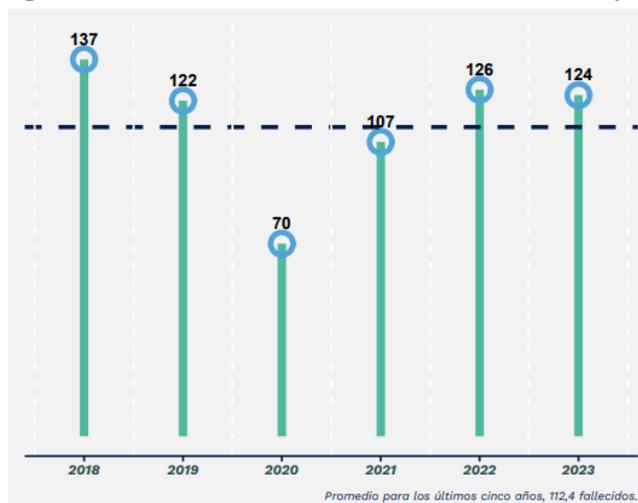
El carbón de las minas de El Cerrejón, a 150 km al sur, es el principal producto exportado por este puerto. El puerto recibe barcos hasta de 175.000 toneladas de peso muerto, con 300 metros de eslora y 45 metros de manga. Su canal navegable tiene 19 metros de profundidad, 225 metros de ancho y cuatro kilómetros de largo.

Las instalaciones principales del puerto son: la estación de descargue del tren, tres apiladores - recolectores y el cargador lineal de barcos que deposita el carbón en las bodegas de los buques. La tasa anual promedio de cargue actual es de 5.900 toneladas por hora con picos hasta de 9.000 toneladas por hora. El puerto cuenta, además, con un muelle de suministros para recibir barcos hasta de 30.000 toneladas, con maquinaria, repuestos, combustibles y otros materiales para la operación minera.

## 2.4 Seguridad vial

En materia de seguridad vial, el departamento de la Guajira, de acuerdo con la información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV (ANSV, 2023), en el periodo enero - diciembre de 2023 registraron un total de 124 personas fallecidas. Esta cifra representó un aumento del 10.32% (11.6 víctimas) en el total de fallecidos en comparación con el promedio de los periodos enero - diciembre de los años 2018-2022. La Figura 6 presenta la cantidad de fallecidos para estos periodos a lo largo de los años estudiados.

Figura 6 Fallecidos en siniestros viales en La Guajira



Fuente: Boletín estadístico 2023 ANSV

Para el caso del Municipio de San Juan del Cesar, las estadísticas de los últimos 10 años son las siguientes:

Figura 7 Histórico de víctimas para el Municipio de San Juan del Cesar



Fuente: Datos del observatorio de seguridad vial nacional. ANSV

En promedio, San Juan del Cesar aporta del 5 al 10% de las víctimas en siniestros viales en el Departamento. Aunque para los últimos 5 años se aprecia una estabilidad en el número de fallecidos, para el año actual (2024), a corte de agosto, el aumento representa el 200% con respecto al año 2023, reportándose 9 víctimas de siniestros viales hasta septiembre de 2024.

Figura 8 Comparación de fallecidos 2023 vs 2024

Análisis Comparativo: Diferencia Absoluta y Variación Porcentual de Víctimas entre 2023 y 2024



Fuente: Datos del observatorio de seguridad vial nacional. ANSV

En general, durante los últimos 14 años, las cifras de fallecidos están protagonizadas por los usuarios de los modos Moto y Vehículo particular, representando más del 90% de los involucrados.

Figura 9 Víctimas por actor vial en San Juan del Cesar

**Víctimas por Actor Vial**

Usuario/Vía	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Peatón		2	3				1	2	2	1	1				
Sin Información						2									
Usuario de bicicleta	1	1													
Usuario de moto	4	3	1			2	6	5	2	8	4	5	5	5	6
Usuario de otros			3		1	2									
Usuario de V.Individual	3	4		2	1	6	4	2	1	2	4	2	2	2	
Usuario T.Carga							2			1					

Fuente: Datos del observatorio de seguridad vial nacional. ANSV

Finalmente, es preciso señalar como punto de partida de la política en materia de seguridad vial del municipio, las acciones que el plan de seguridad vial 2020 identificó, involucrando aspectos de infraestructura, tecnología, comportamiento humano y normatividad. A continuación presentamos un resumen de la propuesta del plan:

- Es necesario pensar a corto plazo en un Plan Maestro de Movilidad
- El gobierno local debe enfocar sus esfuerzos en la recuperación del espacio público y la generación de una movilidad sostenible. Peatonalización y semipeatonalización de la carrera 5, carrera 6, y carrera 7 entre la calle 1 y calle 5, zona céntrica donde se concentra el mayor comercio del municipio.
- Modelamiento del comportamiento humano, el cual le permita a los ciudadanos adquirir buenos hábitos en el cumplimiento de las normas de tránsito y por ende adoptar una cultura de comportamiento vial adecuado. Educación en seguridad vial a las instituciones educativas; construcción de un parque temático
- Construir redes viales para ciclistas en armonía con el tránsito de peatones y vehículos.
- Diseñar y desarrollar un plan de instalación, modernización y mantenimiento de los sistemas de señalización y la incorporación de la semaforización en la red vial del Municipio.
- Control de velocidad en las vías: Implementar controles y medidas de pacificación del tránsito en los lugares donde los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida entren en riesgo por el tránsito de vehículos a altas velocidades.
- Adelantar campañas de seguridad vial.
- Construir parqueaderos públicos estratégicos.
- Elaborar el plan único de espacio público para el municipio de San Juan del Cesar, para que todas las intervenciones a nivel Local, Departamental o Nacional con relación al espacio público, estén articuladas.
- Cambiar la zona centro del municipio de SAN JUAN DEL CESAR en una Zona Comercial solo peatonal en épocas de mayor flujo de personas.
- Organización y reglamentación del Mototaxismo o transporte informal.
- Se conformarán circuitos turísticos y recreativos que integran a lo largo de su recorrido los principales parques urbanos con que cuenta el municipio, los cuales deben adecuarse con enfoque turísticos, recreativos y culturales, para brindarle al habitante una nueva gran oferta de espacio público.

## 2.5 Estructura institucional

Para atender la gestión pública, de acuerdo a lo documentado en el PBOT (Plan Básico de Ordenamiento Territorial Municipio de San Juan del Cesar, 2020) el municipio dispuso de la siguiente estructura administrativa:

Tabla 9 Estructura administrativa del Municipio, 2020

Dependencia / Denominación	Directivo	Carrera Admiva	Contrato
<b>DESPACHO DEL ALCALDE</b> Alcalde Municipal Secretaria privada Mensajero Conductor	X X	X	X
<b>OFICINA DE PLANEACIÓN Y VALORIZACIÓN</b> Jefe de Planeación y Valorización Interventor Municipal Secretaria Auxiliar Administrador Sisben	X	X X	X
<b>SECRETARIA GOBIERNO Y EDUCACIÓN</b> Secretario de Gobierno y Educación Inspección Central de policía. Secretaria Auxiliar Secretario General Docentes	X X	X X 19X	6X
<b>SECRETARIA DE SALUD</b> Secretario	X		
<b>SECRETARIA DE HACIENDA</b> Secretario Tesorería Sección de impuestos	X X	3X	
<b>ASESORÍA JURÍDICA Y GENERAL</b> Asesor Jurídico Secretaria auxiliar Auxiliar de Servicios Celador	X	X 4X 5X	
<b>UMATA</b> Técnico Agropecuario Conductor		4X X	
<b>TOTAL</b>	9	42	8

Fuente: Plan Básico de Ordenamiento territorial Municipal. 2020

La estructura descrita por el PBOT 2020, fue modificada por el decreto 039 del 18 mayo de 2.023, resultando la siguiente planta de personal:

Tabla 10 Planta de personal Municipio de San Juan del Cesar 2023

#CARGOS	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	GRADO
<b>DESPACHO</b>			
1	Alcalde Municipal	005	N/A
1	Conductor	480	0 4
1	Secretario Ejecutivo del Despacho del alcalde	438	11



Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

#CARGOS	DENOMINACIÓN	CÓDIGO	GRADO
<b>PLANTA GLOBAL</b>			
1	Asesor	105	0 5
1	Jefe de Oficina Asesora	115	0 5
6	Secretario de Despacho	0 20	0 5
1	Comisario de Familia	202	0 5
10	Profesional Universitario	219	0 5
1	Profesional Universitario	219	0 7
4	Técnico Operativo	314	0 5
1	Técnico Administrativo	367	0 5
1	Técnico Administrativo	367	1 0
1	Inspector de Policía 3ª a 6ª Categoría	303	10
5	Auxiliar administrativo	407	0 6
5	Secretario	440	1 0
5	Auxiliar de servicios generales	470	0 3
6	Celador	477	0 4
51	<b>TOTAL PLANTA</b>		

Fuente: Alcaldía Municipal – Oficina Jurídica.

Posteriormente, mediante el decreto No. 051 Julio 18 de 2024 se modificaron las funciones del inspector de policía, agregando las funciones y competencias asociadas a los procesos de regulación y control del tránsito y el transporte del Municipio, en cumplimiento de la ley 769 de 2002, artículo 3.

Del análisis de la estructura administrativa y sus funciones, puede deducirse que las tareas asociadas la gestión del sector movilidad (Tránsito, Transporte y Seguridad vial) actualmente se encuentran inmersas en los propósitos y funciones esenciales del alcalde, el secretario de gobierno y educación, el secretario de planeación y valorización y el inspector de policía. Se evidencia que a excepción del inspector de policía, que en dos de sus funciones esenciales menciona las palabras tránsito y transporte, en los otros cargos relacionados con el área, no hay referencia detallada y específica a dichos términos, dejando estas responsabilidades de forma tácita en las demás funciones de su cargo, o como producto de normas superiores como el Código Nacional de Tránsito.

## 2.6 La Visión del Municipio en el marco de la movilidad PBOT 2020

Destacamos en este subcapítulo, la visión que, frente a las complejidades y dificultades del municipio, plasmadas en su escenario tendencial, el PBOT identificó como lineamientos y directrices que permitan disminuirlas o superarlas.





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

Hacemos énfasis en aquellas directrices que se enmarcan en la movilidad, la seguridad y el fortalecimiento institucional del sector transporte, propósito de este proyecto.

Para el planteamiento de estos lineamientos, el PBOT resalta que es importante optimizar fortalezas y aprovechar las potencialidades del municipio con base en sus ventajas comparativas, las prerrogativas que da la Constitución y las políticas nacionales para construir el escenario deseado. Como direccionamiento de la visión territorial en materia de movilidad y seguridad, el PBOT señala:

- ✓ El fortalecimiento de la estructura administrativa debe emprenderse en el menor tiempo, ello es posible mediante el mejoramiento y consolidación de los cuadros administrativos, que le da tanto a los usuarios internos como a los externos confianza en la institución. Debe emprenderse, por parte de la administración municipal, acciones que conlleven a la descentralización y autonomía territorial, y a la reestructuración del territorio que lo libren de futuras controversias, por el ejercicio jurisdiccional de sus agregados.
- ✓ El mejoramiento de la malla vial del municipio es imperioso e ineludible. Es fundamental la apertura y mejoramiento de vías hacia las zonas de producción agrícola, que permitan sacar los productos, disminuir el desempleo y aumentar los ingresos de los allí asentados, y el mantenimiento y mejoramiento de las vías actuales mediante convenios y cofinanciación con el departamento y los organismos nacionales. La infraestructura vial deberá responder al interés de la comunidad y la administración municipal para facilitar el desarrollo de los sectores económicos (comercial, turístico, agropecuario, etc.) y para complementar la red vial urbana.
- ✓ La intervención municipal para el apoyo y protección de las actividades comerciales estratégicas es necesaria para su desarrollo, por eso la agenda municipal debe abundar en una gestión pública dirigida a fomentar la inversión del sector privado principalmente en aquellas actividades que así lo ameriten.
- ✓ Para el logro de la eficiencia administrativa y financiera deberá acometerse, un programa de fortalecimiento institucional y reestructuración administrativa, que permita la liberación de mayores recursos para inversión y evite las dificultades que son frecuentes al momento de darle cumplimiento a la nómina.
- ✓ Deberá asegurarse a los ciudadanos un espacio público ideal, que cumpla con el índice mínimo efectivo, lo cual implica la participación de todos y ajustarse y ceñirse a una serie políticas y normas definidas para cada zona y acorde con los estándares de calidad de vida.
- ✓ Recuperar el espacio público con el debido aprovechamiento del subsuelo y del aire, a fin de derivar alternativas de generación de nuevos espacios y el uso óptimo de las áreas existentes.
- ✓ Promover proyectos modelos de optimización del espacio público que originen impactos positivos y provoquen procesos de mejoramiento y valorización del entorno.
- ✓ La implementación del sistema vial debe permitir la perfecta comunicación de todas sus áreas urbanas, y el sistema de transporte debe garantizar la movilización interna de sus habitantes
- ✓ Reservar los espacios públicos requeridos para desarrollar los proyectos de infraestructura vial y de transporte.





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

- ✓ Optimizar el uso del espacio público dedicado al tránsito vehicular
- ✓ Consolidar un sistema eficiente de tránsito vehicular, regulando y controlando, su uso, y haciendo respetar las reglamentaciones impuestas para tal fin.
- ✓ Organizar el sistema de transporte intermunicipal y concientizar a los actores del tránsito urbano, para ser más agradable en esta actividad.
- ✓ Hacer uso de los mecanismos de distribución y cobro de valorización para la ejecución de obras de utilidad pública
- ✓ Dar prioridad a aquellos programas viales que permitan una mejor integración de las diferentes zonas de la ciudad
- ✓ Dar prioridad a la ejecución de proyectos viales en las zonas más densamente pobladas.
- ✓ Debe buscar el mejoramiento ambiental del área urbana y rural del municipio de manera integrante y Satisfacer eficientemente los requerimientos de movilidad de personas y bienes mediante la utilización adecuada de la infraestructura vial existente.
- ✓ Construcción y mantenimiento del sistema vial urbano, que permita mejorar urbanísticamente el municipio y contribuya con su desarrollo.
- ✓ Amoblamiento y señalización de las vías, tanto principales como secundarias, con el objeto de disminuir los índices de accidentalidad.
- ✓ Organización y regulación del tránsito vehicular urbano y el transporte intermunicipal.
- ✓ Gestionar la culminación, adecuación y sostenibilidad del terminal de transporte o terminal de paso del municipio.
- ✓ Las ciudades organizadas y con una planificación urbanística, procuran, entre otros componentes de infraestructura de transporte, una terminal de transporte, que requiere de una serie de características físicas de espacio, ambientales y sociales.

En concordancia con la visión definida, el PBOT 2020 presenta en su capítulo de actuaciones y proyectos estratégicos, los componentes de "Administración institucional" y "Vías y transporte", los cuales se relaciona directamente con este proyecto, y con los cuales se entiende alineada la visión proyectada y los objetivos que se pretenden con este proyecto.

*Tabla 11 Proyectos Estratégicos del Municipio asociados al sector transporte*

SECTOR / PROGRAMA	PROYECTO	OBJETIVO	ESTRATEGIAS
<b>Administración institucional</b>			
Programa de fortalecimiento institucional y reestructuración administrativa.	1. Programa de fortalecimiento institucional y reestructuración administrativa.	Optimizar la capacidad para la atención de sus competencias constitucionales	· Reorganización administrativa · Mejoramiento de los recaudos
	2. Definición de la división territorial	Ajustar y precisar los límites internos	· Firma de convenio con el IGAC · Estudios mediante contrato de consultoría
	3. Formulación del Plan de Formación Catastral	Actualizar la formación catastral de la zona urbana	· Firma de convenio con el IGAC · Estudios mediante contrato de consultoría





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

Vías y transporte			
Programa de pavimentación urbana	23. Construcción y rehabilitación de vías principales, segundo y tercer orden	Ampliar y mejorar la malla vial de la cabecera municipal	- Licitación pública - Contratación empresa privada
	24. Implementar programas de pavimentación comunitaria	Crear de vías de acceso a los barrios marginados y generar empleos	- Firma de convenios con el departamento - la mano de obra local
	25. Programa de diseño y señalización vial urbana	Disminuir los índices de accidentalidad	- Licitación pública - Contratación empresa privada
Programa de pavimentación rural	26. Construcción y rehabilitación de vías cabecera municipal – corregimientos	Integrar los centros poblados con la cabecera municipal	- Licitación pública - Contratación empresa privada
	27. Estudio y diseño para la pavimentación y señalización de vías	Prevenir accidentes por falta de señalización	- Licitación pública - Contratación empresa privada
Infraestructura de transporte	28. Ejecución de la II etapa del terminal de transportes municipal	Organización integral del transporte de carga y pasajeros	- Gestión ante el gobierno departamental - Reglamento de transporte

Fuente: PBOT Municipal 2020.

### 2.7 Planeación del sector movilidad 2024 -2027

En materia de planeación, el Municipio de San Juan del Cesar en su plan de desarrollo parte de lo definido en el programa de gobierno del actual alcalde municipal, en el cual se destacan los siguientes programas banderas y apuestas asociadas y/o relacionadas con este proyecto de acuerdo, el cual se enfoca en la gestión y mejoramiento de la movilidad, el tránsito, el transporte y la seguridad vial con el apoyo del sector privado.

#### PROGRAMAS BANDERAS

- Un municipio más eficiente al servicio del ciudadano
- Construir una institucionalidad que facilite el diálogo público-privado
- Optimizar el acceso municipal a los recursos de programas nacionales para mejorar la cobertura y calidad de servicios e infraestructura urbana
- Obras por impuestos otra ruta de financiación de proyectos de inversión pública
- Espacio público y movilidad para todos
- Servicios y bienes públicos en operación

#### APUESTAS

- Reorganización y modernización institucional y de gobierno
- El desarrollo turístico
- Apoyo al impulso y desarrollo de las energías renovables
- Apoyo e impulso de una infraestructura física y tecnológica más adecuada para el despegue competitivo del municipio

Del programa de gobierno, se desprende el Plan de Desarrollo Municipal de San Juan del Cesar, el cual se estructura en cinco ejes estratégicos: **El eje de Desarrollo Social**, en él se priorizan políticas y acciones que buscan cerrar las brechas y garantizar servicios mejorados para todos los habitantes del municipio; el eje de **Desarrollo Económico** promueve la diversificación productiva y la generación de mayores ingresos; el eje de **Gestión del Agua y el Ambiente** se centra en la protección de los recursos naturales y la promoción de prácticas sostenibles; el eje de **Desarrollo Institucional** busca fortalecer la relación entre la comunidad y las instituciones locales, fomentando la participación ciudadana y la eficiencia administrativa. Finalmente, el eje de **Desarrollo Rural**, enmarcado en la Estrategia PDET, apunta a impulsar el desarrollo integral y equitativo de las comunidades rurales del municipio. Estos ejes, se muestran articulados dentro de los programas y proyectos del orden nacional y regional descritos en los planes de desarrollo correspondientes. Por lo anterior, se consideran que constituyen un marco integral para orientar las acciones de desarrollo y promover el progreso de San Juan del Cesar en los próximos años.



Desde el componente estratégico y la estructura programática del plan de desarrollo municipal 2024-2027, se listan a continuación los programas y acciones que se relacionan directamente con el propósito y las competencias diarias del sector transporte en general, y en particular con los objetivos de este proyecto de acuerdo:

En el eje 01 Desarrollo Social: ¡Hacia El Cierre de Brechas!

- Mejoramiento de infraestructura con accesibilidad, aceptabilidad en zonas rurales y dispersas, y adecuado socioculturalmente.
- Implementar la estrategia Ciudades, Entornos y Ruralidades Saludables y Sostenibles (CERSS).
- Implementación de la certificación de discapacidad y del registro de localización y caracterización de personas con discapacidad (RLCPD).
- Monitoreo, recolección, análisis, priorización y difusión de información para la gestión del riesgo, Alertas tempranas, coordinación de la atención de la red de urgencias CRUE, apoyo a la respuesta oportuna y adecuada ante emergencias y desastres.
- Implementar políticas que aseguren el acceso universal a actividades deportivas y recreativas, especialmente para grupos vulnerables.

Eje 02: Desarrollo Económico: ¡Hacia la Diversificación Local y Convergente

- Articulación público-privada.
- Infraestructura básica, Accesibilidad geográfica e Infraestructura comunicacional y Adecuado sistema urbano-rural.
- Implementación de un subsidio de carga de transporte.
- Mejoramiento de la Infraestructura vial rural y el transporte y de seguridad.
- Infraestructura productiva y comercialización (vías terciarias, distritos de riego, Mitigación de riesgo por de inundaciones y/o sequías).
- Fortalecer la gestión y coordinación interinstitucional.

Eje 03: Gestión del Agua y el Ambiente: Integralidad y Sostenibilidad

- Implementar planes de adaptación al cambio climático que incluyan la construcción de infraestructuras resilientes.

Eje 04: Desarrollo Institucional: Participativo y Eficiente

- Promoción del control ciudadano (Oportunidad y calidad en las respuestas requeridas).
- Optimización de Desempeño territorial, para mejorar los índices de viabilidad fiscal, reducir la corrupción y aumentar el desempeño municipal, con garantía de gestión transparente y eficiente de los recursos públicos, con la participación ciudadana en la toma de decisiones de gobierno, caracterizado por un mayor grado de cooperación e interacción entre la administración Municipal y los actores (interacción públicas-privada).

## 2.8 **Marco financiero del municipio**

Para alcanzar las metas trazadas en el PDM, como resultado del proceso de planificación y gestión financiera para el periodo 2024-2027, se estimó un plan financiero del orden de \$243 mil Millones incluyendo los recursos del SGR. Excluyendo esta fuente de financiamiento



Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

el plan plurianual 2024-2027 tiene un valor de DOSCIENTOS DIECISEIS MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES, CIENTO OCHO MIL SETECIENTOS DIECISIETE PESOS \$216.451.108.717. En este plan se incluyen fuentes alternativas para la culminación de la financiación y también existe un alto grado de exigencia en materia fiscal, sujetando el cumplimiento en alguna parte del plan en un mayor recaudo y cumplimiento de la regla fiscal interna.

Tabla 12 Inflexibilidades en ICLD, SGP libre inversión 2024-2027\*

NOMBRE	2024	2025	2026	2027	TOTAL
<b>FUENTES DE FINANCIAMIENTO DEL POAI 2024-2027</b>	<b>46.873.969.717</b>	<b>70.127.921.862</b>	<b>75.496.329.875</b>	<b>51.056.579.611</b>	<b>243.554.801.064</b>
<b>FUENTES DE FINANCIAMIENTO DEL POAI 2024-2027</b>	<b>43.770.277.370</b>	<b>59.127.921.862</b>	<b>62.496.329.875</b>	<b>51.056.579.611</b>	<b>216.451.108.717</b>
ICLD	2.269.003.587	4.564.302.711	4.644.891.184	4.824.780.280	<b>16.302.977.762</b>
ESTAMPILLA PARA EL BIENESTAR DEL ADULTO MAYOR	655.636.200	1.100.000.000	1.133.000.000	1.166.990.000	<b>4.055.626.200</b>
ESTAMPILLA PRO-CULTURA	655.636.200	675.305.286	695.564.445	716.431.378	<b>2.742.937.308</b>
ESTAMPILLA JUSTICIA FAMILIAR	10.000.000	10.300.000	10.609.000	10.927.270	<b>41.836.270</b>
CONTRIBUCIÓN SOBRE CONTRATOS DE OBRAS PÚBLICAS	655.636.200	800.000.000	824.000.000	848.720.000	<b>3.128.356.200</b>
IMPUESTO TRANSPORTE POR OLEODUCTOS	272.181.750	280.347.203	288.757.619	297.420.347	<b>1.138.706.918</b>
IMPUESTO ALUMBRADO PÚBLICO	1.092.727.000	1.125.508.810	1.159.274.074	1.194.052.297	<b>4.571.562.181</b>
SBRETASA DEPORTIVA	153.909.050	158.526.322	163.282.111	168.180.574	<b>643.898.057</b>
SGP LEY 715/01	16.951.615.568	18.358.366.695	18.890.028.661	19.491.547.000	<b>73.691.557.924</b>
ADRES Y COLJUEGO	19.584.214.000	20.171.740.420	20.776.892.633	21.400.199.412	<b>81.933.046.464</b>
TRANS DPTO REG SUBSIDIADO	857.790.695	883.524.416	910.030.148	937.331.053	<b>3.588.676.312</b>
CAJAS DE COMPENSACION	611.927.120		-	-	<b>611.927.120</b>





<b>FUENTES ALTERNATIVAS</b>		<b>11.000.000.000</b>	<b>13.000.000.000</b>	<b>-</b>	<b>24.000.000.000</b>
INICIATIVAS PDET		5.000.000.000	8.000.000.000		13.000.000.000
OBRAS POR IMPUESTO		<b>6.000.000.000</b>	<b>5.000.000.000</b>		11.000.000.000

Fuente: Plan de desarrollo Municipal 2024-2027. \*Cifras en miles de pesos

Como lo describe el Plan de desarrollo Municipal; adelantar las líneas en materia financiera con el propósito de emprender proyectos con una nueva visión y expectativa exige una administración responsable y eficiente de los recursos públicos, así como la toma de decisiones basada en principios de transparencia, eficacia, eficiencia y honestidad.

Así mismo, señala el documento que para lograr la financiación del plan de desarrollo a través de una planeación adecuada de gestión integral de ingresos en el marco de los indicadores de ley establecidos en las leyes 358 de 1997 de endeudamiento autónomo, 617 de 2000 de disciplina fiscal y 819 de 2003 de responsabilidad fiscal, se requieren unas medidas que se espera den como resultado el cumplimiento de lo establecido y la orientación de importantes recursos al PPI 2024-2027. Algunas de las medidas proyectadas con las que se alinea este proyecto de acuerdo son:

- ✓ Fortalecimiento de la institucionalidad con personal idóneo.
- ✓ Implementación tecnológica de sistemas de información, que permita enlazar los agentes de recaudo con el Municipio.
- ✓ Optimizar el proceso de administración de cartera para incrementar el recaudo.
- ✓ Organizar el archivo físico de la oficina de impuestos.
- ✓ Mejorar y aumentar la calidad y cantidad de servicios ofertados al ciudadano.

Uno de los aspectos que es posible analizar en el marco de la proyección financiera del municipio, es el potencial no explotado en materia de recaudo por impuesto vehicular, trámites, servicios y multas de tránsito, aspectos de ley que hoy no existen en el municipio. En este sentido, se ha corroborado con las entrevistas a los funcionarios competentes, que las acciones de regulación de tránsito y transporte que dan lugar a infracciones, multas y por consiguiente ingresos a las entidades públicas, son realizadas por la Policía Nacional y el organismo de tránsito departamental, debido a que no existe un organismo de tránsito de carácter municipal, por lo tanto, los ingresos respectivos son percibidos por la entidad departamental con sede en Hatonuevo y Riohacha. Los ingresos recibidos en los últimos años por acciones contravencionales para ese organismo departamental son los mostrados en la siguiente tabla:

Tabla 13 Recaudo tránsito departamental Guajira

ENTIDAD	
ORGANISMO DE TRÁNSITO DEPARTAMENTAL DE LA GUAJIRA	
AÑO	Recaudo
2019	\$ 425,959,943.00
2020	\$ 488,260,322.00
2021	\$ 495,184,333.00
2022	\$ 418,871,490.00
2023	\$ 254,083,467.00

Fuente: Estadísticas Federación Colombiana de Municipios



Con el panorama situacional descrito, la administración de San Juan del Cesar presenta en los siguientes capítulos, los fundamentos técnicos y el sustento jurídico y de política pública que soporta este proyecto de acuerdo.

### 3 FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA

Los datos que hasta este punto hemos analizado, muestran un escenario actual de siniestralidad vial, conectividad urbano - regional, accesibilidad, regulación y servicios en el sector tránsito y transporte del municipio de San Juan del Cesar, que revela una situación de urgente atención por parte del estado y de primordial necesidad por parte de la población.

A lo largo de las últimas décadas, las cifras de muertes y lesiones graves en accidentes de tránsito han experimentado un incremento constante, la informalidad en el transporte domina las posibilidades de acceso y conectividad, los avances en materia de infraestructura son insuficientes y de baja calidad, y la ausencia de control y regulación vislumbra un horizonte de riesgo para la actividad social, comercial, educativa y turística de la región.

Sin embargo, es importante destacar que estos datos representan solo una antesala de la verdadera problemática pública que subyace en este tema. A medida que profundizamos en la situación, se hace evidente que se trata de un desafío complejo y de múltiples facetas que requiere una atención más profunda y coordinada. En este sentido, es crucial identificar y abordar el verdadero problema público que subyace en estas cifras preocupantes.

Ante lo mencionado, se pone en evidencia que el transporte y la seguridad vial constituye un desafío de relevancia en la sociedad moderna, con consecuencias significativas para la salud pública, la movilidad y la economía de un país.

En cuanto a las consecuencias sociales, la carga para las familias, cuya condición socioeconómica se ve afectada en sus ingresos por gastos derivados del transporte ineficiente, la ausencia de servicios y la muerte o lesión de miembros a su cuidado y atención. Al respecto, es importante resaltar que las estadísticas demuestran que los siniestros viales afectan mayormente a las personas en condición de pobreza y vulnerabilidad, por lo que tienen mayor impacto en estas familias, debido al acceso limitado que tienen a atención de urgencia después de un siniestro y limitado apoyo al que acceden en caso de lesiones de larga duración.

En Colombia, la responsabilidad de la gestión de los diferentes elementos de la movilidad y la seguridad vial se divide en diversas entidades, Ministerio de Transporte, ANSV, Policía de Carreteras, ANI, INVIAS, alcaldes, gobernadores y organismos e inspecciones de tránsito; siendo estas últimas, el eslabón final que conecta al estado con el usuario final, y en el cual se reconoce la operatividad final de las políticas, planes, programas y proyectos del sector.

hoy día, en el municipio de San Juan no existe este último eslabón o quien haga las veces de "Órgano Rector" del tránsito y la seguridad vial con la potestad de planificar y supervisar el cumplimiento de la normativa en materia de tránsito y seguridad vial, de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, Transporte, Tránsito, Territorios inteligentes, Movilidad Activa y Logística.



Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

La realidad vial en San Juan del Cesar, se enfrenta a un punto crítico, marcado por la ausencia de responsables, la fragmentación de competencias y una visible descoordinación en la gestión del tránsito y la seguridad. Frente a este escenario, surge la imperiosa necesidad de instaurar una entidad que actúe como órgano rector, planificador y ejecutor para amalgamar los esfuerzos dispersos y promover una implementación armónica de las políticas y normativas nacionales e internacionales en la materia. Este ente tendría la misión de coordinar, supervisar y sancionar de manera efectiva, dirigiendo las acciones hacia la consecución de objetivos claros: La planeación del sector, la organización y formalización del transporte público y privado, la regulación del tránsito vehicular y peatonal, el apoyo a la educación vial, el acceso a servicios de tránsito, la reducción sustancial de los siniestros viales, la atención de emergencias viales, la implementación de regulación tecnológica, la mejora de la señalización, entre otros aspectos; buscando mitigar sus consecuencias devastadoras sobre la población y la economía nacional.

La creación de esta entidad o unidad administrativa vendría acompañada del establecimiento de un socio estratégico en el sector privado en el modelo de sociedades de economía mixta, con el fin de contrarrestar las debilidades detectadas en los organismos de tránsito tradicionalmente públicos. La escasez o ineficiencia de recursos humanos, económicos, técnicos, tecnológicos y de gestión, se abordará con este elemento institucional que permitirá el desarrollo continuo de las metas trazadas.

La coordinación actual resulta en una crítica situación donde los problemas de transporte, congestión, infraestructura, accesibilidad, conectividad y accidentes de tráfico afectan transversalmente a la sociedad y la economía. La instauración de este sistema mixto, apoyado y promovido por la política y la normatividad colombiana, buscaría no solo prevenir accidentes y reducir lesiones, sino también sincronizar las labores de los distintos agentes involucrados en el sector transporte. Esta política incluiría esfuerzos en educación vial y campañas de concientización, fortalecimiento de las competencias de los conductores, y mejoras en la infraestructura y la regulación del tráfico. La implementación de estas acciones es esencial para fomentar una cultura de prevención en las vías y para el avance sostenible del municipio y el país.

### 3.1 *Análisis de la problemática*

A continuación, se precisa la problemática que busca resolver la creación del organismo de tránsito de San Juan de Cesar, y la sociedad de economía mixta para su apoyo.

- **Inexistencia de planeación, operación y regulación de la movilidad en el municipio en sus componentes de transporte, tránsito, infraestructura y seguridad vial**

El ejercicio de las competencias en materia de tránsito, transporte y seguridad vial exige un compromiso institucional desde la planeación hasta la ejecución de las acciones que busque garantizar la libre circulación de los ciudadanos de forma segura y eficiente, lo que implica además la supervisión de las conductas, el seguimiento de los indicadores y el replanteo diario de las operaciones que nos permitan orientarnos hacia la política y el fin buscado. Estos compromisos exigen responsabilidad directa y asignación de recursos que faciliten las tareas asignadas. La inexistencia de la infraestructura institucional adecuada, deja un vacío en la ejecución, y plantea la imposibilidad del hacer como una realidad en la sociedad que espera respuestas, mientras se acostumbra a la situación y arraiga la informalidad.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

Actualmente, este vacío institucional del municipio en el sector transporte, que se constituye como el último eslabón de enlace con los ciudadanos, genera el sin sabor de la anarquía, el deterioro urbano, la deficiencia en la accesibilidad y consecuencias fatales en materia de siniestralidad.

La creación de una entidad o unidad administrativa a cargo del sector, cambiará el paradigma de la imposibilidad, por la acción, por la oportunidad, y con ello motivará el desarrollo socio económico del municipio, apalancado un sector hasta el momento informal, pero con un potencial de alto impacto en la generación de empleo, la salud, el bienestar psicológico, la conectividad y cohesión social, el medio ambiente, el comercio, la educación, la inversión, la calidad de vida y la salvaguarda de la integridad física de los ciudadanos.

Por otra parte, la falta de claridad en las responsabilidades de las entidades del sector público a cargo del tránsito y la seguridad vial, pueden generar una serie de problemas que afectan la eficacia de las medidas implementadas, entre las causas y efectos de esta situación se tiene lo siguiente:

1. Superposición de competencias: Cuando las entidades públicas tienen poca claridad de las responsabilidades en materia de tránsito y seguridad vial, puede generar confusiones sobre quién es responsable de ejecutar acciones y de qué forma lo puede realizar. Esto puede resultar en ausencia o duplicación de esfuerzos, falta de coordinación y debilidad en la aplicación de políticas y cumplimiento de las normas, lo cual ocurre actualmente por parte de las entidades del gobierno central y las entidades regionales y locales.

2. Fragmentación de la gestión: La división de responsabilidades entre múltiples entidades puede fragmentar la gestión de la movilidad y la seguridad vial, dificultando la implementación de políticas integrales y la adopción de estrategias coordinadas. Esto puede llevar a enfoques parciales y desarticulados que no abordan de manera efectiva los problemas del tránsito y seguridad vial.

3. Falta de coherencia en las políticas: La falta de claridad en las responsabilidades puede dar lugar a la adopción de políticas y medidas contradictorias o inconsistentes entre diferentes entidades e incluso contrarias a lo que el ente rector en tránsito, es decir, el Ministerio de Transportes puede dictar a favor del tránsito y la seguridad vial. Esto puede generar confusión entre los ciudadanos y dificultar la aplicación efectiva de soluciones para promover y mejorar la seguridad vial.

4. Dificultades en la rendición de cuentas: La falta de claridad en las responsabilidades puede dificultar la rendición de cuentas por parte de las entidades a cargo del tránsito y la seguridad vial, ya que es más difícil determinar quién es responsable en caso de fallos o deficiencias en la gestión de la seguridad vial. Esto puede llevar a una falta de transparencia y de responsabilidad por parte de las autoridades.

▪ **Bajo nivel de coordinación y liderazgo en la atención de problemas de movilidad y emergencias de seguridad vial.**

La red de entidades gubernamentales involucradas en la movilidad y la seguridad vial se encuentra caracterizada por una marcada ausencia, centralización, descoordinación y la ausencia de un esfuerzo unificado. Esta carencia de alineación y colaboración efectiva entre las diferentes instancias gubernamentales da lugar a la nula o aislada implementación de políticas, normas y lineamientos que no logran





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

abordar de manera integral los retos de que tiene el municipio. Esta causa responde a la capacidad de gestión interinstitucional para realizar coordinaciones entre las entidades de los tres niveles de gobierno encargadas de contribuir con la movilidad, la seguridad vial y las víctimas, lo cual tiene impactos negativos en la capacidad de humana de tener una vida larga, saludable y productiva.

En el marco institucional se puede evidenciar en el sector transporte, que el nivel de coordinación intergubernamental e intersectorial de las instituciones es limitado, difícil, costoso e ineficaz, lo que tiene implicancias los esfuerzos del gobierno para enfrentar retos multidimensionales.

La gestión integral de la movilidad es resultado del desarrollo de actividades dependientes de la organización institucional del Estado en sus tres niveles de gobierno; por lo que es coherente aceptar que la institucionalidad presente en los municipios impacta en la obtención de recursos y en la eficiencia sectorial, en particular del sector transportes.

Parte de la problemática de la movilidad y la seguridad vial, es la poca claridad de las instituciones involucradas de sus atribuciones y la limitada capacidad de funcionamiento coordinado. Por ello, la ausencia de un ente o unidad rectora municipal y de una clara delimitación de funciones entre las diversas entidades relacionadas con los diferentes componentes de la movilidad y la seguridad vial contribuye significativamente a las deficiencias en la movilidad y a la inseguridad en las vías. La ausencia de una colaboración fluida y una definición precisa de las responsabilidades puede llevar a la duplicación de esfuerzos, lagunas en la supervisión y un enfoque fragmentado en la implementación de políticas y estrategias. Esta falta de responsable operativo en la planeación, coordinación y ejecución, puede obstaculizar la eficacia de las medidas preventivas y la capacidad de respuesta ante situaciones de riesgo, generando una brecha en la protección de los usuarios de las vías.

Esta falta de coordinación también puede influir en la fluidez de la información y la comunicación entre las entidades, lo que a su vez puede dificultar la identificación temprana de tendencias peligrosas en el tráfico y la implementación oportuna de medidas correctivas. Además, cuando las funciones no están claramente definidas, puede surgir confusión acerca de quién es responsable de qué aspecto de la seguridad vial, lo que puede ralentizar la toma de decisiones y la implementación de acciones concretas.

Una reducida coordinación y delimitación de funciones puede generar una débil coherencia en las estrategias y enfoques adoptados, lo que resulta en una asignación subóptima de recursos y esfuerzos. Por ejemplo, es posible que se superpongan campañas de concienciación o que se descuiden áreas importantes de seguridad vial debido a la falta de claridad en cuanto a quién debe encargarse de ellas.

En este sentido, la creación de un organismo de tránsito o de la unidad administrativa que apoye a la autoridad podría abordar esta causa subyacente al proporcionar un entorno institucional donde las entidades puedan colaborar y coordinarse de manera más efectiva. Esta entidad podría definir claramente las responsabilidades de cada entidad, supervisar y ejecutar de forma directa en el municipio, así como asegurarse de que los esfuerzos estén alineados hacia objetivos comunes. La creación de una estructura unificada podría optimizar la utilización de recursos, agilizar la toma de



decisiones y facilitar la implementación de estrategias integrales en movilidad y seguridad vial.

- **Bajo cumplimiento de lineamientos y normativa de tránsito y seguridad vial**

El bajo cumplimiento de los lineamientos y normativa de tránsito genera una serie de consecuencias negativas que afectan tanto la seguridad vial como la fluidez del tráfico y la calidad de vida de los ciudadanos. Además de que esto aumenta el riesgo de los siniestros de tránsito, se ha evidenciado por experiencia que las repercusiones son las siguientes:

1. Congestión vehicular: Cuando los conductores no cumplen con las normas de tránsito, pueden provocar situaciones de congestión en las vías terrestres, especialmente en áreas urbanas. Por ejemplo, detenerse o estacionarse en lugares prohibidos, no ceder el paso adecuadamente o bloquear intersecciones pueden contribuir a embotellamientos y retrasos en el tráfico.

2. Impacto en la movilidad urbana: El bajo cumplimiento de las normas de tránsito dificulta la movilidad de los ciudadanos, especialmente en zonas urbanas densamente pobladas. Esto afecta no solo a los conductores, sino también a peatones y ciclistas, quienes pueden sentirse inseguros al cruzar calles o al circular por carriles destinados a ellos.

3. Incremento de la inseguridad vial: Cuando las normas de tránsito no se cumplen de manera adecuada, se crea un ambiente de inseguridad vial que afecta a todos los usuarios de la vía. Los peatones, ciclistas y motociclistas son especialmente vulnerables a sufrir siniestros de tránsito cuando los conductores no respetan las referidas normas.

4. Costos económicos: Los siniestros de tránsito y la congestión vehicular derivados del incumplimiento de las normas de tránsito tienen costos económicos significativos para la sociedad, incluyendo gastos médicos, reparaciones de vehículos, pérdida de productividad y deterioro de la infraestructura vial.

- **Reducida capacidad técnica, presupuestal y de decisión en la estructura actual**

La reducida capacidad técnica, presupuestal y de decisión de las entidades encargadas del tránsito y la seguridad vial puede generar una serie de desafíos y limitaciones que afectan su capacidad para cumplir eficazmente con sus responsabilidades. Las consecuencias identificadas son las siguientes:

1. Implementación ineficaz de políticas: La falta de capacidad técnica puede dificultar la implementación efectiva de políticas y medidas de tránsito y seguridad vial, ya que las entidades carecen de los conocimientos y recursos necesarios para diseñar e implementar intervenciones adecuadas.

2. Falta de recursos para infraestructura: La limitada capacidad presupuestal puede resultar en la falta de recursos para mantener y mejorar la infraestructura vial, incluyendo la construcción de carreteras seguras, la instalación de señalización adecuada y la implementación de medidas de control.

3. Insuficiente personal capacitado: La falta de capacidad técnica puede manifestarse en la carencia de personal capacitado en las entidades encargadas del tránsito y la

seguridad vial. Esto puede dificultar la aplicación efectiva de las normativas de tránsito y del control y gestión de tránsito.

4. Limitaciones en la toma de decisiones: La reducida capacidad de decisión puede resultar en procesos burocráticos lentos y en la falta de autonomía para tomar medidas rápidas y efectivas en respuesta a emergencias de seguridad vial o cambios en las condiciones del tránsito.

5. Vulnerabilidad frente a presiones externas: Las entidades con limitada capacidad técnica y presupuestal pueden ser más susceptibles a presiones externas, como la influencia de grupos de interés o la corrupción, lo que puede comprometer la eficacia y la integridad de sus acciones.

6. Incapacidad para enfrentar desafíos emergentes: La falta de capacidad técnica y presupuestal puede dificultar la capacidad de las entidades para abordar nuevos desafíos y tendencias emergentes en la movilidad y la seguridad vial, como el aumento del uso de tecnologías en los vehículos o la movilidad urbana sostenible.

Estos aspectos pueden generar la debilidad institucionalidad en el ámbito de la movilidad y la seguridad vial, lo cual, además, trae diversas consecuencias negativas, tanto en términos de pérdidas humanas como en el ámbito social y económico. Algunas de las consecuencias más comunes incluyen:

❖ **Altas tasas de siniestros de tránsito y víctimas:** La falta de una coordinación efectiva y de una entidad especializada puede resultar en una implementación inconsistente de políticas y acciones de seguridad vial. Esto puede traducirse en altas tasas de siniestros de tránsito, lesiones y muertes en las vías, lo que tiene un impacto directo en la pérdida de vidas humanas y un aumento en los costos de atención médica.

❖ **Desperdicio de recursos:** La poca o nula coordinación entre las entidades involucradas en la regulación del tránsito y la seguridad vial puede llevar a la duplicación de esfuerzos, la dispersión de recursos y la falta de eficiencia en la implementación de programas y proyectos. Esto puede resultar en un desperdicio de recursos financieros, humanos y técnicos que podrían haberse utilizado de manera más efectiva.

❖ **Percepción de caos en el tránsito e inseguridad vial:** La falta de una institucionalidad sólida puede generar una percepción generalizada de caos en el tránsito, informalidad en el transporte e inseguridad vial entre la población. Esto puede afectar la confianza de los ciudadanos en el sistema de transporte, desincentivar el uso de medios de transporte sostenibles y seguros, y afectar negativamente la calidad de vida de las personas.

Sumado a ello, se debe tener en cuenta que los elementos que dificultan la implementación de acciones y el alcance de metas en materia de infraestructura, accesibilidad, conectividad y seguridad vial en los últimos años son los siguientes:

- Debilitada institucionalidad del tránsito y la seguridad vial, en los espacios nacional, regional y local
- Débil capacidad de gestión de los gobiernos regionales y locales para la elaboración de sus instrumentos de gestión, como son los Planes de movilidad y Seguridad Vial.



Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

- Limitados recursos humanos, logísticos y financieros destinados al tránsito y la seguridad vial a todos los niveles de gobierno; esta situación debilita la aplicación y ejecución de acciones necesarias y urgentes para el mejoramiento de la atención, prevención y respuesta a los niveles de siniestralidad en todo el territorio
- El bajo nivel de desarrollo de intervenciones correctivas que mejoren el estado y la seguridad de las vías, como la implementación de redes seguras para peatones y ciclistas, la adaptación física de zonas para controlar la velocidad vehicular, el inadecuado control y gestión del tránsito por la falta de ampliación y recuperación del sistema de señalización vial, la semaforización y mantenimiento de las vías, así como la falta de fiscalización de tránsito debidamente planificada.
- Limitado desarrollo de los sistemas de inspección para el funcionamiento adecuado de los vehículos, el cual es un factor importante para contribuir al desempeño seguro del sistema de movilidad.
- Deficiente enfoque de seguridad y educación vial que ha creado una débil cultura vial en la ciudadanía, a pesar de los esfuerzos desarrollados en este ámbito, aun no se muestra consolidada en términos agregados.
- Complejo y limitado esquema de coordinación interinstitucional, al igual que de una comunicación fluida y constante entre entidades. Y es aún más difícil, lograr una unificación de criterios entre los diferentes actores que intervienen en la gestión de la movilidad y la seguridad vial. Si bien cada entidad tiene definida sus responsabilidades y competencias, en la práctica la delimitación de los alcances de sus funciones no es tan clara y, en algunos casos, para poder cumplir con sus obligaciones adecuadamente, dependen de que otra entidad también lo haga y a que se uniformicen criterios y procedimientos

Lo antes señalado evidencia que la ausencia de un ente rector en materia de tránsito, transporte y seguridad vial en el municipio, reduce la efectividad para la implementación de una estrategia integral en la materia, esta situación deriva de una limitada capacidad institucional y capacidad técnica y operativa, reducida asignación presupuestal, descoordinación y falta de sinergia en la gestión y atomización de las responsabilidades de la gestión en materia de transporte, tránsito y seguridad vial.

▪ **✓ Comportamientos y actitudes que generan riesgo y dificultades en la movilidad.**

Uno de los factores que contribuyen directamente a esta situación es la falta de educación vial en nuestra sociedad. La carencia de conocimientos, conciencia y actitudes responsables en materia de tránsito constituye una preocupación crucial que debe ser abordada de manera integral. La falta de educación vial se traduce en actitudes y comportamientos que generan un alto riesgo de ocurrencia de siniestros de tránsito, así como un uso irresponsable e inadecuado de la infraestructura, generando caos y deterioro urbano. La falta de conocimiento y comprensión de las normas de tránsito, así como la escasa conciencia sobre los riesgos asociados a ciertos comportamientos, son factores determinantes en la generación de situaciones de peligro en las vías. Conductores imprudentes, peatones desinformados y ciclistas sin conocimiento adecuado de las reglas de circulación contribuyen directamente a un entorno vial inseguro. Asimismo, la falta de educación vial conlleva una falta de respeto hacia los demás usuarios de las vías, lo que aumenta la probabilidad de conflictos y colisiones.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

La ausencia de una entidad que haga seguimiento al marco educativo sólido y coherente dificulta la promoción de actitudes y comportamientos seguros en el tránsito, poniendo en riesgo la vida y la integridad física de los ciudadanos.

Además de la falta de educación vial y los comportamientos de los conductores, es crucial examinar que la falta de oportunidad para acceder al proceso técnico-administrativo de licenciamiento de conductores de vehículos contribuye a la problemática de la seguridad vial en el municipio. La posibilidad de este proceso en una entidad local es fundamental para garantizar que los conductores posean las habilidades necesarias y el conocimiento adecuado para circular de manera segura en las vías.

- **Insuficiente gestión de velocidades**

La gestión de velocidades inadecuada constituye un desafío significativo en términos de seguridad vial. A pesar de los esfuerzos realizados en el País, se evidencia una insuficiente gestión de las velocidades en las vías nacionales, regionales y locales, lo cual representa un riesgo para todos los usuarios de la carretera. Esta insuficiente gestión de las velocidades tiene un impacto negativo en la seguridad de los conductores, peatones y ciclistas. Además de aumentar el riesgo de siniestros viales, las altas velocidades también contribuyen a la gravedad de las lesiones en caso de colisión.

- **Infraestructura vial que no cumple con los estándares actuales.**

La infraestructura vial deficiente y deteriorada representa una de las problemáticas en el municipio. La falta de diseño adecuado, mantenimiento deficiente y ausencia de elementos de seguridad clave, plantean desafíos significativos para la protección de los usuarios de las vías. En este sentido, es fundamental abordar esta problemática con el fin de prevenir siniestros de tránsito y garantizar un entorno vial seguro para todos, mejorando aspectos como los siguientes:

- ❖ Diseño inadecuado de carreteras.
- ❖ Mantenimiento deficiente
- ❖ Ausencia de infraestructuras para peatones y ciclistas
- ❖ Insuficiente iluminación vial.
- ❖ Señalización inadecuada

Es importante destacar que los siniestros viales causan un alto número de víctimas y generan un profundo impacto tanto a nivel individual como colectivo. Sin embargo, a pesar de la creciente sensibilización sobre la importancia de la seguridad vial, diversas entidades encargadas de su gestión presentan dificultades en su preparación y respuesta, así como en el acompañamiento a las víctimas. Esta problemática es de gran relevancia, ya que incrementa la probabilidad de riesgo y dificulta la recuperación integral de quienes han sufrido un siniestro vial. Sobre lo mencionado, existen diferentes problemas que se enumeran a continuación:

- ❖ Preparación inadecuada:
- ❖ Respuesta ineficiente
- ❖ Acompañamiento insuficiente a las víctimas

- **Ineficiencia del sistema de transporte y control del tránsito**



La inexistencia de un control de tránsito, genera incentivos perversos que han convertido el tránsito en un “juego” donde todos los participantes, llámense usuarios, transportadores (conductores y empresarios) o autoridades, pierden al buscar conseguir sus objetivos como mejor les parezca; lo que para algunos significa viajar dentro de la ciudad o fuera, para otros una actividad económica, un medio de trabajo o una responsabilidad. Evidentemente, ninguno de los participantes se siente contento con el sistema, debido al desorden que éste presenta.

En este orden de ideas, el sistema de circulación de vehículos y de movilidad de peatones, en los términos descritos, se caracteriza por contar con participantes que buscan lograr sus “objetivos” independientemente si afectan los derechos de los demás participantes, lo cual explica la inseguridad (siniestros viales), la saturación vial, la congestión, la inseguridad del sistema, y la conducta desinteresada de la calidad de los conductores y peatones, respectivamente.

En ese sentido, resulta necesario que el Estado revise su actuación en esta materia y se proceda a un arreglo institucional que permita representar su rol de coordinación y regulador del sector, aclarando sus funciones y responsabilidades, así como fiscalizando el cumplimiento de dichas obligaciones; sin perder de vista la importancia del factor de educación vial.

Asimismo, es importante mencionar que la informalidad contribuye a esta problemática de gran envergadura en nuestro país, algo que nos es ajeno a nuestro municipio, con consecuencias devastadoras en términos socioeconómicas y de vidas humanas, lesiones y daños materiales. La presencia de vehículos y conductores informales en nuestras carreteras representa un riesgo latente para la seguridad vial. Estos vehículos, que operan al margen de las regulaciones y requisitos establecidos por las autoridades competentes, exponen a los usuarios de las vías a situaciones de peligro que podrían evitarse mediante una adecuada fiscalización y control.

La informalidad en el transporte se manifiesta en múltiples formas, desde la circulación de vehículos no registrados o no aptos para circular, hasta la falta de licencias de conducir y seguros de responsabilidad civil. Estas prácticas ilegales y desreguladas generan un entorno propicio para el caos y la ocurrencia de siniestros viales, poniendo en riesgo la vida y la integridad de todos los actores involucrados en el tránsito. Una de las principales implicaciones de la informalidad es la deficiente calidad técnica de los vehículos utilizados, ya que no se someten a las inspecciones técnicas correspondientes ni cumplen con los estándares de seguridad vehicular. Esta situación incrementa significativamente las posibilidades de que ocurran fallas mecánicas en pleno trayecto, lo cual puede desencadenar siniestros de tránsito con graves consecuencias. Además, los conductores informales suelen carecer de la capacitación adecuada en normas de tránsito y técnicas de conducción segura.

La falta de formación, sumada a la falta de experiencia y conocimientos sobre primeros auxilios, aumenta las probabilidades de que cometan errores y tomen decisiones imprudentes al volante, poniendo en peligro tanto su vida como la de los demás usuarios de las vías.

La falta de cumplimiento de las normas de tránsito es otra característica común de la informalidad en el transporte. Los conductores informales suelen operar al margen de las regulaciones establecidas, infringiendo límites de velocidad, ignorando señales de

tránsito y llevando a cabo maniobras peligrosas. Estas conductas irresponsables incrementan significativamente la probabilidad de colisiones y otros incidentes viales.

### 3.2 **Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad del proyecto normativo**

Como se ha diagnosticado en los capítulos anteriores, las deficiencias que el sector tránsito y transporte presenta en el Municipio son de gran envergadura; desde la ausencia de transporte hasta la nula regulación y control, se evidencia toda una gama de situaciones que tienen sometida a la población a informalidad, al deterioro urbano, al caos y a la inseguridad vial.

Es claro que las normas para crear, regular y ofrecer servicios de tránsito y transporte a los ciudadanos existen, pero el aparato institucional local ha declinado en su ejecución y cumplimiento, en gran parte por la imposibilidad física de asumir estas tareas, por la ausencia de recursos para gestionar el sector y el desconocimiento o incapacidad técnica para ejecutarlo; lo que se convierte en un círculo vicioso que este proyecto busca superar.

Por otro lado, desde el gobierno nacional se viene impulsando la inversión en materia de seguridad vial, desde la creación de la Agencia Nacional de seguridad vial y la formulación del Plan Nacional de seguridad vial, se ha venido trabajando de manera ardua en las metas de seguridad vial del país y el cumplimiento de los compromisos internacionales pactados. Este escenario, que apenas completa 10 años, avizora un panorama creciente de inversiones en el país, como quiera que los retos son exigentes y los resultados apenas empiezan a notarse en el ámbito de la gobernanza, la planeación, la visibilización del problema y la coordinación institucional de acciones.

Parte del impulso que ha dado la Agencia, es la apropiación y dirección de la política pública en las regiones, reconociendo que los esfuerzos aislados no generan el mismo impacto. La creación de un organismo de tránsito en el territorio o de la unidad administrativa que acompañe la autoridad, implica un esfuerzo de idoneidad y cumplimiento de políticas y normas públicas, que conducirán a nuestro municipio a ser parte de esta organización y objeto de la inversión del estado en la materia; sin embargo, esta participación eventualmente está condicionada al cumplimiento de algunos requisitos de planeación y la adopción de responsabilidades que requieren un organismo ejecutor.

Al conjugar los aspectos de transporte, seguridad vial, tránsito y vincular el sector privado en su financiación y eficiencia, se logran articular gran parte de las políticas públicas que impulsa el gobierno nacional y local, generando un escenario de inversión, generación de empleo, fortalecimiento institucional y presupuestal e impacto social, que apalancaría las metas del estado.

Conforme a lo expuesto, y dada la necesidad de fortalecer la institucionalidad en materia de movilidad y seguridad vial para que se ocupe de gestionar efectivamente las responsabilidades propias del ente territorial, se ha identificado la siguiente solución:

- Crear un organismo de tránsito que permita fortalecer la capacidad de planeación, operación, control, recaudo y ejecución del municipio en el sector transporte, y ofrezca a los ciudadanos los servicios de tránsito y de transporte (Matrícula, registro, expedición de licencias, rutas y permisos entre otros) de los que adolece el municipio.

- Crear una Sociedad de Economía Mixta que apoye los procesos técnicos, administrativos, operativos y tecnológicos del Municipio en materia de movilidad y seguridad, asumiendo las inversiones y gastos operativos y de personal primario, bajo un esquema de participación porcentual en los recursos generados, lo que aliviará los gastos públicos y propenderá por la eficiencia en los servicios prestados.

Esta acción institucional deberá impulsar las soluciones a las múltiples debilidades diagnosticadas, y generar acciones de promoción y mantenimiento de las fortalezas del territorio, como la movilidad sostenible, la transición energética, la geografía y la configuración urbana.

### 3.3 **Análisis costo – beneficio de la solución**

A continuación, se presentan los costos y beneficios cualitativos de la solución planteada

✓ Costos:

Los costos económicos y sociales de crear la entidad pública o la unidad administrativa y la sociedad público-privada son:

- Costos de creación y establecimiento: Estos incluirían los costos asociados con la creación y establecimiento de las entidades, como los costos de estudios de viabilidad y factibilidad, diseño y construcción de una oficina, la contratación de personal, el desarrollo de políticas y procedimientos, la adquisición de tecnología y equipos, entre otros.
- Costos de operación: Estos incluirían los costos recurrentes de mantener las entidades en funcionamiento, como los salarios y beneficios de los empleados, el alquiler y mantenimiento del espacio de oficinas, los suministros y servicios, los gastos de viaje y capacitación, y los costos de tecnología y equipos.
- Costos de capacitación: Estos costos se relacionan con la capacitación necesaria para el personal de las entidades, así como la capacitación de otros actores clave en seguridad vial, como la policía, los inspectores de tránsito, y los conductores.
- Costos de investigación y análisis de datos: Estos costos se relacionan con la realización de estudios, encuestas y análisis de datos para identificar y abordar los problemas del tránsito y la seguridad vial.
- Costos de implementación de medidas de tránsito y seguridad vial: Estos costos se relacionan con la implementación de medidas de seguridad vial, como la construcción de infraestructura vial, la instalación de señalización, la mejora de los sistemas de iluminación, la implementación de programas de educación y concienciación, entre otros.

El costo cuantitativo de la creación y operación de un organismo de tránsito y la sociedad de apoyo para atender la población de San Juan del Cesar, se estima en 2.300 millones de pesos de 2024; 900 en inversión inicial y 1.400 millones de operación



## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

anuales. Al ser proyectada un apoyo con la entidad público / privada, los costos de inversión y más del 94% de los costos operativos estarían a cargo del sector privado, dejando a cargo del municipio, una carga operativa de aproximadamente 80 millones anuales.

### ✓ Resultados

- Serían entidades autónomas y/o dependientes: De acuerdo al estilo de creación las dos entidades o la unidad, al menos la sociedad de economía mixta, tendrían autonomía técnica, funcional, administrativa, económica y financiera, lo que le permitiría tomar decisiones y desarrollar acciones de manera independiente.
- Tendría competencias claras y exclusivas: La autoridad de tránsito y la sociedad tendrían competencias claras y exclusivas en materia de tránsito y seguridad vial, lo que permitiría una mejor gestión y coordinación de las políticas y medidas en esta materia.
- Contaría con un presupuesto propio: La Sociedad tendría un presupuesto propio, que le permitiría contar con los recursos financieros necesarios para desarrollar sus actividades.
- Estaría conformada por expertos: La autoridad de tránsito y la sociedad estaría conformada por un equipo de expertos en materia de tránsito y seguridad vial, que podrían desarrollar políticas y medidas efectivas en la materia.
- Tendría una estructura jerárquica y funcional clara y especializada: La autoridad de tránsito y la sociedad conformarían una estructura jerárquica y funcional clara y especializada, enfocada en abordar cada una de las causas que generan el problema público, además de que permitiría una mejor organización y coordinación de las actividades a realizarse tanto dentro como por parte de los sectores que realizan funciones relacionadas al tránsito y seguridad vial.
- Contaría con tecnología y herramientas adecuadas: La autoridad de tránsito con el apoyo de la sociedad contaría con tecnología y herramientas adecuadas para el monitoreo y análisis de la información relacionada con el tránsito y la seguridad vial, lo que permitiría la toma de decisiones informadas.
- Establecería un régimen de supervisión y sanción efectivo: La autoridad de tránsito con el apoyo de la sociedad tendría la capacidad de supervisar el cumplimiento de las normas y medidas de tránsito y seguridad vial, así como de aplicar sanciones en caso de incumplimiento, lo que garantizaría un mayor control y cumplimiento de las regulaciones.
- Implementaría medidas preventivas y correctivas para mejorar el tránsito: La autoridad de tránsito con el apoyo de la sociedad tendría la facultad de dictar medidas preventivas, cautelares y correctivas para garantizar el cumplimiento de las normativas de tránsito y asegurar la fluidez y seguridad en las vías en todo momento.
- Garantizaría la idoneidad en el ejercicio de la función pública en el ámbito del tránsito: La designación de los funcionarios del organismo y la sociedad conforme a criterios de idoneidad establecidos en la ley, aseguraría la calidad y profesionalismo en la gestión del tránsito y la seguridad vial.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

- Fomentaría la participación ciudadana en la mejora del tránsito y seguridad vial: La autoridad de tránsito y la sociedad promoverían la participación activa de la sociedad civil en la promoción y fortalecimiento de la seguridad vial, así como en la implementación de medidas para mejorar el tránsito, mediante la suscripción de convenios y la realización de campañas de sensibilización.
- Mejor coordinación y cooperación entre diferentes entidades del Estado involucradas en la movilidad y la seguridad vial, lo que podría llevar a una estrategia más integrada y efectiva para abordar los problemas diagnosticados
- Mayor capacidad para la implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, como la mejora de la infraestructura vial, la promoción de la seguridad en el transporte público, la mejora de la educación y capacitación de conductores, entre otros.
- Mayor capacidad para hacer cumplir las normas de tránsito y las sanciones por violaciones a las normas, lo que podría disuadir a los conductores de cometer infracciones y reducir la cantidad de siniestros de tránsito.

A nivel cuantitativo, podemos estimar los beneficios del proyecto a partir de la estimación del beneficio (costo social evitado) por la disminución de la ocurrencia de siniestros viales. De acuerdo a (Fasecolda, 2016), a pesar de que la vida de una persona es invaluable, si se valora el costo de la pérdida de calidad de vida producto de invalidez y los fallecimientos usando el costo de una pensión de invalidez o sobrevivencia, según sea el caso, las víctimas inválidas y los fallecimientos debido a la accidentalidad vial le cuestan al país 1,8 billones de pesos cada año. Teniendo en cuenta el dato anterior y los costos de capital humano de la accidentalidad vial en el país, este alcanza cada año un valor de 3,6 billones de pesos anuales, cerca de 430 millones en promedio por cada ciudadano fallecido.

Considerando que la gestión de las entidades creadas alcance una reducción del 50% en fallecidos, según lo plantea el Plan Nacional de Seguridad vial, se evitarían en promedio 3.5 fallecidos en el territorio de San Juan del Cesar, lo que representaría un ahorro monetario de \$ 1.500 millones anuales. Dicho ello, se evidencia que los solo los beneficios por muertes y discapacidades evitadas superan el costo de inversión inicial y la operación anual, lo anterior, sin tener en cuenta los aspectos sociales relacionados con una mejor calidad de vida, generación de empleo, inversión en infraestructura y conectividad, acceso al transporte, movilidad sostenible, mejoras en la salud, accesibilidad, entre otros. Así como los económicos representados en un mayor recaudo de recursos por trámites y sanciones para el municipio, los cuales hoy se fugan a otros municipios o al departamento.

### 3.4 • **Justificación de la propuesta**

Diversos estudios indican que la especialización permite incrementar la calidad de los servicios públicos en un país (Bouckaert et al., 2007; Peters, 2011), y esto se puede conseguir con la implementación de entidades especializadas.

En ese sentido, la creación de entidades dentro de la estructura actual o con autonomía administrativa y financiera en el sector público, le permite al gobierno realizar cambios significativos y mejorar su eficiencia; es por ello que, en materia de gestión de la movilidad y la seguridad vial, el asocio entre los organismos de tránsito y



las sociedades de economía mixta, se constituye en uno de los esquemas que más prevalecen en las reformas administrativas de los últimos años en Colombia.

En esa misma línea, la especialización y la autonomía característica de las sociedades de apoyo permite mejorar los mecanismos de rendición de cuentas del sector público, lo que eleva el entendimiento de los costos y resultados de la implementación de las acciones públicas, por lo anterior, ha surgido la idea de crear estos esquemas funcionales con entidades mixtas para lograr:

- ✓ Eficiencia en la gestión pública.
- ✓ Fortalecimiento de la especialización de la intervención pública.
- ✓ Incorporación de intereses sectoriales y regionales a la gestión pública.
- ✓ Poner en agenda pública las temáticas de relevancia social.

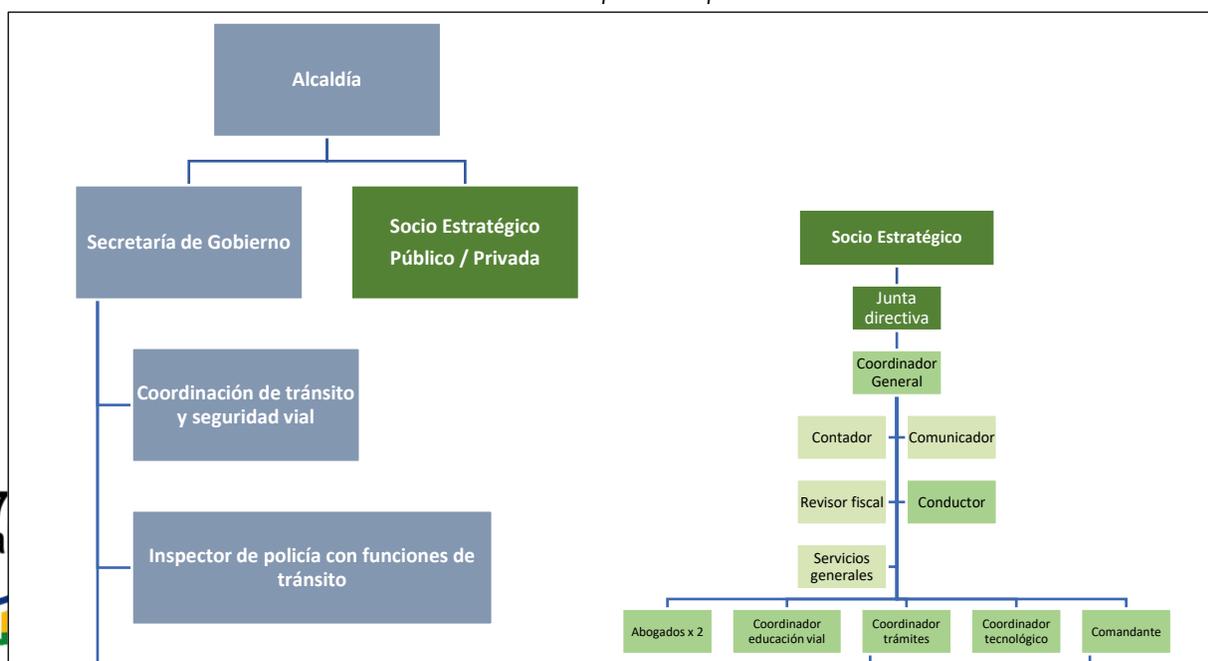
En tanto la ineficiente movilidad y la inseguridad vial es una problemática mundial, surge la necesidad de condensar el ejercicio de las competencias públicas bajo indicaciones de organización y especialización. Esta última se enmarca en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, Objetivo 9-Industria, innovación e infraestructura, que tiene entre sus metas la implementación de estructuras de calidad en temas de transporte y vial, pues los siniestros viales tienen altos costos en la vida humana y en la propiedad.

### 3.5 • Características del nuevo esquema funcional y organizacional

De la experiencia revisada en los organismos de tránsito del país que funcionan con apoyo de sociedades de economía mixta, se esboza un ejemplo del posible organigrama para la entidad, considerando a la Secretaría de Gobierno (en este ejemplo) como competente para las funciones de tránsito y objeto de fortalecimiento para asumir las tareas de autoridad en tránsito y transporte.

La estructura se definiría con precisión en los estudios de factibilidad y viabilidad final que se adelanten en virtud de las autorizaciones de este proyecto. En el ejemplo, mostrado en la figura 10, el organigrama de la izquierda, corresponde a la distribución interna que dependen exclusivamente de la administración pública y se definiría como el organismo de tránsito o la autoridad de tránsito según corresponda en los términos de los artículos 2 al 7 de la ley 769 de 2002; mientras que el de la derecha, hace referencia a las áreas, funcionarios y contratistas de la entidad público-privada conformada por el socio estratégico de carácter privado y la Alcaldía municipal, se denominaría Sociedad de Economía Mixta.

Figura 10. Ejemplo de una estructura administrativas con organismos de tránsito y sociedades público privadas



Fuente: Elaboración propia

- Definiciones

Los Organismos de Tránsito y Transporte: Son entidades o unidades administrativas públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.

Autoridad de Tránsito y Transporte: Toda entidad pública o empleado público que este acreditado conforme al Artículo 3 de la Ley 769 de 2002.

Sociedades de Economía Mixta (SEM): Son entidades públicas autorizadas por la ley y constituidas bajo la forma de sociedades comerciales, en las que confluyen aportes de capital público y privado. Estas entidades tienen como objetivo desarrollar actividades de naturaleza industrial o comercial, operando conforme a las reglas del derecho privado, salvo excepciones expresamente estipuladas en la ley.

La Ley 489 de 1998, en sus artículos 97 al 102, establece el marco normativo para las SEM, definiendo sus características, el régimen aplicable y las condiciones bajo las cuales pueden operar. En términos generales, las SEM permiten que el Estado y el sector privado colaboren en la prestación de servicios públicos o el desarrollo de actividades comerciales, aprovechando los beneficios de ambos sectores.

- Características de las SEM

Aportes mixtos (Público y Privado): El capital de las SEM está compuesto por aportes de naturaleza pública y privada, lo que las distingue de otras figuras societarias. El Estado puede aportar capital en diversas formas, como ventajas fiscales, garantías o suscripción de bonos. Asimismo, los particulares aportan recursos financieros, tecnología o experiencia en gestión empresarial.

Forma comercial: Las SEM se constituyen bajo la forma de sociedades comerciales, lo que significa que se rigen por el Código de Comercio. Esto implica que deben cumplir con los requisitos formales de constitución, tales como la escritura pública y el registro ante la Cámara de Comercio.

Actividad comercial o industrial: Las SEM desarrollan actividades comerciales o industriales. Esto les otorga una naturaleza empresarial, lo que les permite participar en el mercado en condiciones similares a las sociedades privadas.



Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

Autorización legal: Para la constitución de una SEM, se requiere una autorización legal expresa, especialmente cuando involucra a entes territoriales como municipios o distritos. Esta autorización garantiza que el Estado participe en la sociedad en condiciones claras y definidas desde su creación.

- Ventajas

El modelo de las SEM presenta diversas ventajas para la administración pública y el sector privado. Al combinar capital público y privado, se logra una mayor eficiencia operativa y una adecuada asignación de riesgos entre las partes. Las SEM permiten al Estado actuar como empresario sin desatender sus funciones esenciales, ya que puede mantener control sobre las decisiones estratégicas y al mismo tiempo beneficiarse de la experiencia y los recursos del sector privado.

Otra ventaja es la flexibilidad que ofrecen las SEM. Estas sociedades pueden adaptarse más fácilmente a las demandas del mercado y aprovechar oportunidades comerciales. Además, las SEM permiten la integración de innovación tecnológica y capital privado sin perder el carácter público del proyecto o servicio, lo que es especialmente importante en sectores estratégicos como el tránsito y la movilidad.

- Riesgos

A pesar de sus ventajas, las SEM también presentan algunos desafíos. Uno de los principales es la complejidad en su constitución y operación, ya que requieren la colaboración constante entre el sector público y privado, lo que puede generar conflictos en la toma de decisiones. Asimismo, al operar bajo normativas comerciales deben adaptarse y ser compatibles con los intereses del sector público en todos los casos, reduciendo parcialmente su capacidad de maniobra.

- Análisis de la solución tipo SEM

El análisis de la Sociedad de Economía Mixta (SEM) actualmente destaca como la opción más ventajosa para el sector público. La SEM permite una mayor flexibilidad operativa al combinar capital público y privado, donde ambos sectores mantienen participación y control en la toma de decisiones. Esto es crucial para un organismo de tránsito, ya que las necesidades de seguridad vial y gestión de tránsito pueden cambiar con el tiempo, y el modelo SEM facilita la adaptación a estas nuevas demandas. Además, una SEM ofrece un equilibrio entre control público y eficiencia privada, permitiendo que el municipio mantenga una participación activa en la gestión del tránsito mientras aprovecha los recursos y la experiencia del sector privado.

A diferencia de las concesiones, que suelen delegar casi por completo las operaciones a la parte privada, la SEM fomenta la cooperación continua entre ambas partes, lo que permite un mayor alineamiento con las metas del municipio.

Otra ventaja significativa de la SEM es su potencial para convertirse en un vehículo empresarial a largo plazo, con capacidad de ofrecer servicios adicionales más allá de la gestión del tránsito. Esto la hace mucho más flexible que otros modelos, permitiendo que, en el futuro, la SEM pueda gestionar otros servicios relacionados con la movilidad, como el control de estacionamientos o el desarrollo de plataformas tecnológicas para la movilidad urbana. Esta flexibilidad operativa también abre oportunidades para que la SEM se involucre en proyectos de innovación tecnológica, como la implementación





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

de sistemas de gestión inteligente de tránsito o la automatización de controles, aumentando los ingresos del municipio y mejorando la eficiencia en la gestión vial.

En conclusión, la SEM no solo es el modelo más adecuado para abordar las necesidades actuales del tránsito en San Juan del Cesar, sino que también proporciona una plataforma para la expansión y diversificación futura de los servicios ofrecidos, haciendo del municipio un espacio más dinámico y seguro en términos de movilidad.

Este modelo permite la vinculación de capital privado en proyectos de interés público, manteniendo un equilibrio entre la participación del sector público y privado para optimizar la operación y eficiencia de la entidad. El vehículo empresarial de la SEM no solo asegura la financiación de las inversiones iniciales y operativas, sino que también otorga al municipio un control corporativo activo sobre las decisiones estratégicas, con la agilidad y flexibilidad que caracterizan al sector privado. Esto convierte a la SEM en una herramienta clave para asegurar la modernización y eficiencia del organismo de tránsito.

Una de las grandes bondades de la SEM es que, aunque opera bajo principios privados, el control de gobernabilidad permanece en manos del municipio. Esto asegura que las decisiones estratégicas estén alineadas con los objetivos públicos de San Juan del Cesar, garantizando que los beneficios de las inversiones y operaciones repercutan directamente en el bienestar de la comunidad. Además, la SEM genera una sostenibilidad financiera a largo plazo. Con una base de operaciones eficiente y la capacidad de generar ingresos a través de la gestión de servicios adicionales, la SEM puede garantizar que el organismo de tránsito mantenga una operatividad sólida y estable.

La SEM representa una solución integral para el desarrollo del organismo de tránsito en San Juan del Cesar. Su capacidad para atraer inversión privada, optimizar la operación, y garantizar el control municipal, la convierte en el modelo ideal para enfrentar los desafíos de la movilidad en el municipio. Con la SEM, San Juan del Cesar podrá asegurar una gestión moderna y eficiente, alineada con los objetivos de desarrollo y sostenibilidad de la región.

En conclusión, la creación de un esquema organizacional público-privado permitirá realizar intervenciones públicas bajo la forma de bienes, servicios y regulaciones en materia de tránsito y seguridad vial, teniendo como marco a la Política Nacional. Este sistema estará conformado por las entidades públicas que participan en la citada Política y los privados que estén interesados en apoyar dichas tareas, además de aquellos que están en la obligación de hacerlo.

#### 4 FUNDAMENTOS JURÍDICOS

La creación de un Organismo de Tránsito (OT), la adopción de tarifas relacionadas con los servicios de tránsito, y la constitución de una Sociedad de Economía Mixta (SEM) para el apoyo a la administración municipal en el fortalecimiento y gestión integral de la movilidad y la seguridad, requieren un análisis exhaustivo del marco jurídico que rige dichas acciones en Colombia. A continuación, se detallan las normativas y disposiciones que enmarcan la viabilidad legal de este proyecto, garantizando su alineación con las disposiciones constitucionales y legales vigentes.

#### Constitución Política de Colombia





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

La Constitución de 1991 es la base fundamental sobre la cual se erige el derecho administrativo y la organización territorial en Colombia. En su artículo 365, establece claramente que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, otorgándole la potestad para regularlos, prestarlos de manera directa o indirecta, o delegarlos a terceros mediante la celebración de contratos, concesiones o la constitución de sociedades, siempre bajo la vigilancia del Estado. Este precepto es esencial para justificar la creación de una SEM en el ámbito de la movilidad, pues permite al municipio gestionar este servicio bajo una estructura mixta.

El artículo 287 de la Constitución, que garantiza la autonomía de las entidades territoriales, también es relevante. Esta disposición les permite a los municipios no solo administrar sus recursos, sino también organizar sus propias instituciones de acuerdo con sus necesidades y particularidades. En el caso de San Juan del Cesar, la creación del OT con el apoyo de una SEM se justifica por la necesidad de fortalecer la infraestructura institucional y garantizar la prestación eficiente de los servicios de tránsito. Esta autonomía es un pilar en la descentralización administrativa de Colombia, promoviendo la capacidad de los municipios para tomar decisiones alineadas con sus propias prioridades.

Otro artículo clave es el 313, numeral 6, que otorga a los concejos municipales la facultad de autorizar la participación del municipio en sociedades comerciales, como es el caso de la SEM. Esta autorización es necesaria para legitimar la participación pública en el capital de la sociedad, lo que garantiza que las decisiones que involucren recursos públicos sean aprobadas democráticamente por el cuerpo legislativo local. En este contexto, el Concejo Municipal de San Juan del Cesar tiene la responsabilidad de examinar y aprobar la creación de la SEM, evaluando los beneficios sociales y económicos que esta traerá para la comunidad.

### **Ley 769 de 2002**

La Ley 769 de 2002, también conocida como el Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece los lineamientos para la regulación del tránsito y transporte en todo el territorio colombiano. Su objetivo principal es garantizar la seguridad vial, regular el uso de las vías públicas, y organizar la movilidad de personas y bienes de manera eficiente. En su artículo 3, esta ley otorga a los municipios la competencia para ejercer control sobre el tránsito dentro de su jurisdicción, facultando la creación de organismos encargados de esta función.

Uno de los aspectos más importantes de esta ley es que faculta a los organismos de tránsito para que diseñen, implementen y apliquen políticas locales de movilidad, lo que incluye la adopción de medidas que promuevan la seguridad vial y la eficiencia en el transporte público y privado. En este sentido, la creación de un OT responde a esta necesidad de gestión eficiente, facilitando la colaboración entre el sector público y privado para cumplir con los objetivos misionales del municipio.

El artículo 6 de la ley también especifica las funciones de las autoridades de tránsito, las cuales incluyen la imposición de sanciones, la expedición de licencias de conducción, y la administración del registro de vehículos automotores. Estas responsabilidades están alineadas con los objetivos de la SEM, cuyo propósito es asegurar que estos servicios se presten de manera ágil y transparente, siguiendo los principios de eficiencia y eficacia administrativa.

Además, el Código de Tránsito establece directrices específicas sobre el uso de tecnologías y mecanismos automatizados para el control del tránsito, lo que facilita la modernización





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

de los servicios prestados por los organismos de tránsito. Sus disposiciones apoyan la creación de estructuras más flexibles y eficientes para la gestión de servicios públicos.

El artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el Artículo 2 de la Ley 1310 de 2009 define los Organismos de tránsito y transporte como entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción. Y seguidamente, el artículo 3 del mismo código, denomina las autoridades de tránsito así: "Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministerio de Transporte, los gobernadores, los alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental y municipal o distrital."

El artículo 7 Código Nacional de Tránsito establece: "Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas. (...)".

El artículo 159 del Código Nacional de tránsito establece la propiedad de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, la necesidad de implementar medidas indispensables para facilitar el pago y el recaudo de las multas, la forma como se distribuyen los montos del recaudo, indicando que aquellas multas que sean impuestas sobre las vías nacionales, por parte del personal de la Policía Nacional adscrito a la Policía de carreteras, se distribuirá el 50% para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el 50% para apoyar la capacitación del personal de la policía de carreteras y los planes de educación y seguridad vial que adelanta esta Especialidad a lo largo de la Red Vial Nacional.

Además, el artículo 160 establece que el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

#### **Resolución 3846 de 1993 del Ministerio de Transporte**

Esta resolución fija las pautas para la creación, funcionamiento, y reglamentación de los Organismos de Tránsito y Transporte, definiendo también su proceso de clasificación y permitiendo posteriormente su enlace con el sistema administrativo y tecnológico que permite su operatividad y supervisión.

#### **Ley 489 de 1998**

La Ley 489 de 1998 es el pilar normativo que regula la creación y funcionamiento de las entidades descentralizadas en Colombia, incluidas las sociedades de economía mixta. Esta ley, en su artículo 97, define las SEM como entidades de carácter comercial con participación tanto pública como privada. En este caso, el Estado o las entidades territoriales participan como socios, pero la sociedad se rige principalmente por las normas del derecho privado, lo que le permite operar con mayor flexibilidad y eficiencia que una entidad pública tradicional.

El artículo 100 de la Ley 489 establece que el Estado puede realizar aportes de diferente índole a una SEM, ya sea en forma de recursos financieros, bienes inmuebles o incluso derechos exclusivos para la prestación de determinados servicios. En el contexto de la SEM





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

que se propone en San Juan del Cesar, el municipio puede aportar tanto capital como activos estratégicos relacionados con la infraestructura vial o la gestión de servicios de tránsito. Este marco legal permite que las inversiones públicas se complementen con los recursos privados, promoviendo una estructura financiera más sólida y reduciendo el riesgo para el municipio.

Otra de las características clave de la Ley 489 es que establece las responsabilidades de los socios públicos y privados dentro de la SEM. Esto incluye la obligación de rendir cuentas ante las entidades de control y garantizar que los recursos se utilicen de manera eficiente y transparente. Además, la ley otorga a las SEM la capacidad de adoptar los mecanismos de contratación más flexibles del derecho privado, lo que les permite ser más competitivas y adaptarse mejor a las necesidades del mercado.

### **Decreto 2150 de 1995**

El Decreto 2150 de 1995, que promueve la simplificación de trámites en el sector público, también tiene un impacto significativo en la operación de las SEM. Este decreto fomenta la reducción de la burocracia y establece mecanismos para agilizar la gestión administrativa. En el contexto del Organismo de Tránsito, el decreto permite que se adopten procedimientos simplificados para la prestación de servicios, como la expedición de licencias de conducción, la matriculación de vehículos y la implementación de programas de educación vial.

Uno de los objetivos principales del Decreto 2150 es hacer que las entidades públicas y mixtas sean más eficientes en la prestación de servicios. Para lograr esto, el decreto establece que las entidades deben adoptar herramientas tecnológicas que faciliten el acceso de los ciudadanos a los servicios públicos. En el caso del OT de San Juan del Cesar, la SEM puede utilizar este marco normativo para implementar procesos automatizados y reducir la carga administrativa, mejorando así la experiencia del usuario y asegurando un servicio más eficiente.

Este decreto también refuerza el principio de la transparencia en la gestión pública, lo que es crucial para garantizar que los socios privados y públicos dentro de la SEM actúen de manera responsable y conforme a la ley. En este sentido, la implementación de la SEM no solo busca mejorar la eficiencia operativa del Organismo de Tránsito, sino también garantizar la integridad en el manejo de los recursos y la prestación de servicios.

### **Ley 136 de 1994**

La Ley 136 de 1994 moderniza la estructura y el funcionamiento de los municipios en Colombia, proporcionando un marco legal que faculta a los concejos municipales para aprobar la creación de entidades descentralizadas. Esta ley otorga al Concejo Municipal de San Juan del Cesar la potestad para evaluar y autorizar la creación de la SEM y del OT, asegurando que estas decisiones cuenten con el respaldo legal necesario y estén alineadas con las necesidades locales.

El artículo 32 de la Ley 136 refuerza la necesidad de que el Concejo Municipal intervenga en la creación de entidades que manejen recursos públicos, como es el caso de una SEM. Esta intervención es esencial para garantizar que la creación del OT y la SEM se realicen de acuerdo con los principios de legalidad y transparencia, asegurando que la participación del sector privado se haga bajo condiciones justas y equitativas.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

La ley también establece el marco para que el municipio pueda adoptar tarifas y tasas por la prestación de servicios públicos, lo que incluye los servicios de tránsito. El Concejo Municipal tiene la facultad de aprobar estas tarifas, garantizando que los ingresos generados por la SEM sean suficientes para apoyar los costos operativos y asegurar la sostenibilidad financiera del OT.

En concordancia con lo anterior, la Ley 136 de 1994, modificada por la Ley 1551 de 2012 determina que, les corresponde a los municipios, administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley y promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio, fomentando la industria nacional, el comercio y el consumo interno en sus territorios de conformidad con la legislación vigente para estas materias.

### **Ley 142 de 1994**

Aunque originalmente concebida para regular los servicios públicos domiciliarios, la Ley 142 de 1994 establece principios que pueden aplicarse a la prestación de servicios públicos en general, incluido el transporte. Esta ley prevé que los servicios públicos pueden ser prestados directamente por el Estado o a través de entidades descentralizadas, o bien mediante la contratación de empresas privadas o mixtas, tal como ocurre con la SEM.

En este sentido, la SEM para el OT de San Juan del Cesar se enmarca en los principios de eficiencia y responsabilidad social que establece esta ley. La participación de un socio privado debe garantizar la mejora en la prestación del servicio, optimizando recursos y generando un impacto positivo en la comunidad.

### **Corte Constitucional**

La Corte Constitucional ha emitido varias sentencias que respaldan la participación del sector privado en la prestación de servicios públicos. En la Sentencia C-736 de 2007, la Corte reafirma que la participación de capital privado en actividades de interés público es constitucionalmente válida, siempre que se mantenga la supervisión estatal sobre la prestación de dichos servicios. Esto es particularmente relevante para la creación de la SEM, ya que asegura que el sector privado pueda aportar recursos y experiencia, sin que el Estado pierda su capacidad de control y regulación.

En la Sentencia C-567 de 1996, la Corte también señaló que, aunque el capital privado puede participar en sociedades de economía mixta, la administración y supervisión de los recursos públicos debe permanecer bajo control estatal. Esto significa que, en el caso de la SEM en San Juan del Cesar, aunque los socios privados pueden contribuir con tecnología, capital y experiencia operativa, la supervisión del OT y sus finanzas debe estar bajo la autoridad del Estado para proteger el interés público.

### **Aportes de los Socios**

El artículo 100 de la Ley 489 de 1998 establece que los aportes del Estado en las SEM pueden consistir en capital en efectivo, bienes inmuebles o ventajas fiscales. Este marco permite que el municipio de San Juan del Cesar aporte activos estratégicos, como la cesión del monopolio en la prestación de los servicios de tránsito, mientras que el socio privado contribuye con capital, tecnología y experiencia operativa.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

Esta colaboración garantiza que el Organismo de Tránsito cuente con los recursos necesarios para operar eficientemente, integrando tecnología avanzada en la gestión de movilidad, como sistemas de control de infracciones y sistemas de gestión de recaudo.

### **Administración y Gobierno Corporativo**

La Ley 222 de 1995, que regula el gobierno corporativo de las sociedades comerciales, también aplica a las SEM. Esta ley establece las normas de responsabilidad de los administradores, quienes están obligados a rendir cuentas a los socios públicos y privados. El gobierno corporativo de la SEM debe ser transparente y garantizar la correcta administración de los recursos, tanto públicos como privados.

La SEM deberá contar con un consejo de administración que incluya la participación de representantes del sector público y privado. Este órgano será el encargado de tomar decisiones estratégicas sobre la operación del Organismo de Tránsito, garantizando el cumplimiento de los objetivos misionales y la sostenibilidad financiera de la entidad.

## **5 FUNDAMENTOS POLÍTICOS**

El marco político que justifica la creación del Organismo de Tránsito (OT) en San Juan del Cesar y la constitución de una Sociedad de Economía Mixta (SEM) para fortalecer a la autoridad de tránsito en su operación, se apoya en un conjunto de lineamientos definidos en los acuerdos internacionales, y la política nacional, regional y local que establecen las bases para la modernización del transporte, la mejora de la movilidad urbana y la reducción de accidentes de tránsito. Estos lineamientos provienen de organizaciones internacionales como la ONU, la Organización Mundial de la Salud, y los acuerdos globales como el Acuerdo de París, así como de planes y estrategias nacionales y locales como el Plan Nacional de Desarrollo (PND), la Estrategia Nacional de Movilidad Activa (ENMA), el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) y los Planes de Ordenamiento territorial, de desarrollo y de seguridad vial en el entorno local.

### **Acuerdos Internacionales y Planes Globales**

a) Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) - Naciones Unidas: Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), adoptados en 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establecen una agenda global para mejorar la calidad de vida de las personas y proteger el planeta. Varios de estos objetivos se relacionan directamente con la creación y fortalecimiento de la autoridad de tránsito en San Juan del Cesar:

ODS 3: Salud y Bienestar: Este objetivo incluye la meta de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por accidentes de tráfico en todo el mundo para 2030. La creación de un OT y el ejercicio de la autoridad de tránsito eficiente, contribuirá a este objetivo mediante la mejora de la seguridad vial y el control del tránsito.

ODS 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles: Este objetivo busca asegurar que las ciudades sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. El fortalecimiento de la institucionalidad, en especial en las funciones de autoridad de tránsito y la adopción de tecnologías para mejorar la movilidad en San Juan del Cesar, están alineadas con esta visión, promoviendo una infraestructura de transporte más segura y eficiente.

b) Acuerdo de París (2015): El Acuerdo de París es un tratado internacional sobre el cambio climático, adoptado en 2015, que tiene como objetivo limitar el calentamiento global a menos de 2 °C. Los sectores del transporte y la movilidad son cruciales en la reducción de





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

emisiones de gases de efecto invernadero. Un OT que promueva la eficiencia en el transporte, la reducción de tiempos de viaje y el control de vehículos en mal estado contribuirá a este esfuerzo global de mitigación.

Políticas de movilidad sostenible: La modernización del sistema de transporte, apoyado en nuevas tecnologías, se enfoca en reducir las emisiones contaminantes y promover medios de transporte más sostenibles, lo que contribuye directamente a los compromisos asumidos por Colombia bajo el Acuerdo de París.

### **Políticas Nacionales**

a) Plan Nacional de Desarrollo (PND) El Plan Nacional de Desarrollo (PND) es un instrumento de planeación del Gobierno Nacional que establece las prioridades en inversión pública y define los programas y políticas a nivel nacional. La última versión del PND, "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", resalta la importancia de mejorar la infraestructura de transporte y la seguridad vial como un medio para fomentar la equidad y el desarrollo económico.

Infraestructura vial y movilidad: El fortalecimiento de la autoridad de tránsito y la constitución de una SEM de apoyo a procesos de movilidad y seguridad, están alineados con los lineamientos del PND que buscan una movilidad más segura y eficiente. Además, el desarrollo de infraestructura vial se identifica como un eje clave para el progreso social y económico de las regiones.

b) Estrategia Nacional de Movilidad Activa (ENMA): Esta estrategia nacional promueve modos de transporte sostenibles, como el uso de bicicletas, disminución del uso de combustibles fósiles, potenciar la movilidad peatonal y procurar el ascenso tecnológico, estableciendo un marco para mejorar las condiciones de movilidad activa en las ciudades colombianas. San Juan del Cesar es un municipio pequeño, con gran potencial para el transporte sostenible y activo, y aunque actualmente carece de medios de transporte público formal y sus niveles de congestión son bajos, la creación del OT y su modernización, incluyendo la posibilidad de regulación de modos de transporte activos, están en consonancia con la estrategia ENMA, como punto de partida para la organización del tránsito y el transporte.

c) Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV): El PNSV busca reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por accidentes de tránsito, estableciendo metas específicas para mejorar la seguridad vial en todo el país. La creación de un OT moderno en San Juan del Cesar permitirá la implementación de políticas y programas orientados a este objetivo, tales como controles más efectivos y campañas educativas para los usuarios de las vías.

Reducción de siniestros viales: La autoridad de tránsito jugará un papel fundamental en el cumplimiento de las metas del PNSV mediante el fortalecimiento de los controles de tránsito, la promoción de una cultura de seguridad vial y el uso de tecnologías para la gestión del tráfico.

### **Políticas Regionales y Locales**

El Plan de desarrollo Municipal (PDM) y Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT): El PDM 2024-2027 de San Juan del Cesar, La Guajira, y el PBOT de San Juan del Cesar son instrumentos de planificación que establecen lineamientos para el desarrollo urbano y rural en la región. El fortalecimiento de la autoridad de tránsito se inserta en estos planes como una estrategia para mejorar la infraestructura vial y optimizar la movilidad urbana y rural.



Integración regional: San Juan del Cesar, ubicado en un área de confluencia entre las ciudades de Valledupar y Riohacha, necesita contar con una autoridad de tránsito y transporte que regule y facilite la coordinación entre los diferentes municipios del área, esto permitirá una mejor planificación de la movilidad y una integración más efectiva de la infraestructura vial a nivel regional.

b) Plan Vial Regional: El Plan Vial Regional establece prioridades en la infraestructura vial del departamento de La Guajira. Una Autoridad fortalecida permitirá una mejor gestión del tránsito y la asignación de recursos para el mantenimiento de las vías, especialmente en áreas rurales, donde la falta de control del tránsito puede afectar negativamente la movilidad y el desarrollo económico.

c) Plan Local de Seguridad Vial (PLSV): El PLSV es un componente clave para asegurar que las políticas de seguridad vial se adapten a las necesidades locales. San Juan del Cesar deberá adoptar un PLSV que refleje las características particulares de la región, tales como la alta movilidad rural y la integración con las principales vías departamentales. El OT jugará un papel fundamental en la implementación de este plan, asegurando que se cumplan los estándares nacionales e internacionales de seguridad vial.

d) Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT): El PBOT del municipio establece las directrices para el uso del suelo y la distribución de la infraestructura. En este contexto, y basados en la visión propuesta para consolidar el escenario de desarrollo deseado, se plantean lineamientos y acciones en fortalecimiento institucional, transporte, infraestructura, espacio público, urbanismo y recaudo, que con el fortalecimiento de la autoridad de tránsito y transporte, la creación del OT y de la SEM, se podrán fortalecer, permitiendo su ejecución y un crecimiento más ordenado y sostenible de la infraestructura vial del municipio.

### **Compromisos Locales e Internacionales en Movilidad y Seguridad Vial**

a) Resoluciones y Políticas de la OMS en Seguridad Vial: La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha recomendado múltiples políticas de seguridad vial a nivel global, enfatizando la importancia de la fiscalización, educación y diseño seguro de las infraestructuras de tránsito. La SEM, en su papel de apoyo de la autoridad de tránsito, podrá alinearse con estas recomendaciones mediante la implementación de estrategias de control vehicular, la promoción de normas de tránsito, la educación vial, y la inversión en los programas y proyectos que contribuyan en la reducción de la siniestralidad en el municipio.

b) NAMA - Movilidad Baja en Carbono: Colombia ha adoptado las NAMAs (Acciones de Mitigación Nacionalmente Apropriadas) como estrategias para reducir las emisiones de carbono, entre las que destaca la promoción de la movilidad baja en carbono. La Autoridad con el apoyo de la SEM podrá contribuir a este esfuerzo, implementando sistemas de transporte más eficientes y bajos en emisiones, además de la adopción de tecnologías limpias para la gestión del transporte.

## **6 OBJETIVOS**

En atención a lo expuesto líneas arriba, el proyecto de acuerdo tiene por objeto reorganizar, reformar y fortalecer la institucionalidad en materia de tránsito, transporte y seguridad a través de la creación del organismo de tránsito del municipio de San Juan del Cesar, la aprobación de sus tarifas, y la creación de una Sociedad de economía mixta para



Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

el apoyo de la movilidad, la seguridad y el desarrollo urbano en materia administrativa, operativa, técnica, tecnológica, legal y financiera.

La autoridad de tránsito, será la encargada de hacer cumplir el Código Nacional de Tránsito, así como la normativa complementaria en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, en concordancia con la Política definida para el sector en el orden nacional y municipal. El fin de la autoridad fortalecida será lograr la acción concertada y coordinada entre las funciones que realizan las diferentes entidades públicas que apoyan el sector transporte, lograr la reducción de las muertes y lesiones ocasionadas por siniestros de tránsito, permitir el transporte seguro y eficiente de los ciudadanos del municipio de San Juan del Cesar y ofrecer servicios y trámites de manera confiable y oportuna.

La Sociedad de Economía Mixta, brindará la posibilidad al municipio de operar el organismo de tránsito sin incurrir en los costos de inversión, montaje, operación y mantenimiento, lo que constituye la mayor ventaja del modelo. Además, se encargará de buscar la eficiencia y competitividad de las funciones de tránsito, brindando una mejor oportunidad y calidad en los servicios, un aumento progresivo del recaudo municipal producto de la mejora en los servicios de la sociedad. Como consecuencia será un actor fundamental en la canalización de inversiones en tecnología, infraestructura, educación vial, espacios urbanos, seguridad vial, atención a víctimas, transporte sostenible, formalización del transporte, semaforización, señalización, entre otros.

Finalmente, como parte de la operación regulada de los organismos de tránsito, los servicios ofrecidos por la entidad (Matriculas, licencias, registros, etc), deberán ser cobrados al usuario como derechos de tránsito, cuyos valores son definidos por el concejo municipal, de acuerdo a lo indicado por el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, el cual indica:

*".. 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.*

*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.*

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

Por lo anterior, con el objetivo de cumplir con el precepto normativo, se solicita la modificación del estatuto de rentas, incluyendo la actualización de las tarifas que se proponen en este proyecto.

## 7 AUTORIZACIONES REQUERIDAS





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

A consideración de la honorable corporación y de conformidad con el numeral 1 del literal a) y el numeral 13 del literal d), ambos del artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012, el presente proyecto de acuerdo, mediante el cual se solicita:

- Autorización para crear un organismo de tránsito para el fortalecimiento de la autoridad del municipio y el apoyo directo de la gestión del sector transporte.
- Modificar y/o adicionar el estatuto de rentas municipal para incorporar y
- Autorización para constituir una Sociedad de Economía Mixta que apoye al municipio en la gestión integral de la movilidad, la seguridad y el desarrollo urbano, tanto de la autoridad de tránsito, como de las demás sectoriales que requieran apoyo en relación con los alcances de su objeto social.

Lo anterior con el fin de suplir las deficiencias en materia de movilidad, tránsito, transporte, seguridad y desarrollo urbano en el municipio de San Juan del Cesar, de conformidad con las normas rectoras de las competencias de la corporación, sustentadas en los artículos 313 numerales 3º y 6º, en armonía con el 315 de la Carta Política, concordantes con los artículos 32 de la Ley 136 de 1994, modificado por la Ley 1551 de 2012 y los artículos 156 y 167 del Decreto Ley 1333 de 1986, donde se concretan los principios rectores de la administración municipal y de la función administrativa previstos en el artículo 209 de la Constitución Política, en especial los de "eficacia, eficiencia, sostenibilidad, asociatividad, economía y buen gobierno" señalados en el artículo 5 de la Ley 136 1994, modificados por la ley 1551 de 2012, que propenden por la auto sostenibilidad económica y fiscal del municipio, y la sistematización de la administración, promoviendo esquemas asociativos que privilegien la reducción del gasto público, focalizando la inversión privada y las operaciones de servicios conforme los objetivos de desarrollo sostenible a largo plazo.

La creación de los organismos de tránsito se regula por Decreto 1147 de 1971 Por el cual se reglamenta el Código Nacional de Tránsito, señala las funciones y clasifica a las inspecciones de tránsito en tres categorías A, B y C., la Ley 53 de 1989 la cual faculta al INTRA para establecer las pautas conforme a las cuales se debe sujetar la creación y funcionamiento de los organismos de tránsito y transporte, el acuerdo 060 de 1989, Art 1. El cual autorizó al director general del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito para fijar pautas de creación y funcionamiento de los Organismos de Tránsito y Transporte Municipales clasificarlos y reclasificarlos, y la Resolución 3846 de 1993 del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Por el cual se fijan pautas para la creación, funcionamiento y reglamentación de los Organismos de Tránsito y transporte.

La constitución de una Sociedad de Economía Mixta se regula por los artículos 461 a 469 del Código de Comercio y 68, 69 y 97 a 102 de la ley 489 de 1.998, con énfasis en el artículo 69, el cual señala que "Las entidades descentralizadas, en el orden nacional, se crean por la ley, en el orden departamental, distrital y municipal, por la ordenanza o el acuerdo, o con su autorización, de conformidad con las disposiciones de la presente ley. .... El proyecto respectivo deberá acompañarse del estudio demostrativo que justifique la iniciativa, con la observancia de los principios señalados en el artículo 209 de la Constitución Política." Finalmente, la constitución de la nueva empresa será una Sociedad Anónima Simplificada (SAS), atendiendo lo señalado en la ley 1258 de 2008, conforme se explica en el estudio demostrativo que se anexa.

En este sentido el proyecto solicita al Concejo Municipal:

1. Conceder facultades al alcalde municipal, por el término de doce (12) meses para adelantar los trámites administrativos, técnicos, legales y financieros y crear un organismo





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

de tránsito en el municipio, de acuerdo a lo definido en la resolución 3846 de 1993 del Ministerio de Transporte.

2. Conceder facultades al alcalde municipal por el término de doce (12) meses para adelantar los trámites administrativos, contractuales, técnicos, legales y financieros, y constituir una Sociedad de Economía Mixta para apoyar la gestión integral de la movilidad, la seguridad y el desarrollo urbano en el municipio, lo anterior, en el marco de las normas y política pública nacional y local. En dicha sociedad, el municipio participará de acuerdo a las condiciones económicas y de aportes que se planteen en la estructuración empresarial que se defina en el estudio de viabilidad detallado. La Sociedad de Economía Mixta que se constituirá, tendrá la naturaleza de Sociedad por Acciones Simplificada, conforme la Ley 1258 de 2008.

3. Modificar y/o adicionar las tasas y derechos de tránsito en el estatuto de rentas del municipio, en consideración al ordenamiento legal que regula la materia, en especial el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006

## 8 DOCUMENTOS SOPORTE

Como soporte para la presentación de este proyecto de acuerdo, el municipio cuenta con los siguientes documentos:

- Estudio preliminar de viabilidad técnica, legal y financiera para definir las acciones de fortalecimiento institucional que garantice la operación y sostenibilidad en la planeación y gestión de la movilidad y la seguridad vial en el municipio de san juan del cesar, la guajira.
- Estudio económico de tarifas.

Por lo expuesto anteriormente, y consciente de la necesidad de materializar acciones que permitan superar las dificultades de tránsito y seguridad en el municipio, atendiendo el clamor ciudadano de controlar, regular y darle solución formal a las necesidades del sector transporte en el municipio, garantizando la prestación óptima, eficiente y competitiva de los servicios del área, encontramos oportuno presentar ante esta Corporación, el presente proyecto de acuerdo para su análisis, debate y el acompañamiento de esta iniciativa en beneficio de nuestra comunidad.

Sin otro particular, quedamos atentos a sus consideraciones, y dada su responsabilidad y amor este municipio, confiamos que la presente iniciativa contará con el unánime respaldo de la Corporación.

Atentamente.

**CARLOS ALBERTO CUJIA MEJIA**

Secretario de Hacienda con Funciones del  
Despacho del Alcalde Municipal de San Juan del Cesar – La Guajira  
Decreto No 083 de 2.024



PROYECTO DE ACUERDO No. \_\_\_\_\_ de 2024.

**“POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE MUNICIPAL DE SAN JUAN DEL CESAR - LA GUAJIRA, PARA CREAR EL ORGANISMO DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO, SE AUTORIZAN Y FIJAN SUS TARIFAS A TRAVÉS DE LA MODIFICACIÓN DEL ESTATUTO DE RENTAS, Y SE AUTORIZA AL ALCALDE PARA QUE SE CONSTITUYA UNA SOCIEDAD DE ECONOMÍA MIXTA QUE APOYE LA GESTIÓN INTEGRAL DE LA MOVILIDAD, LA SEGURIDAD Y EL DESARROLLO URBANO DEL MUNICIPIO, CON EL ALCANCE QUE DEFINAN LOS ESTUDIOS REALIZADOS Y EL MARCO NORMATIVO QUE REGULA LA MATERIA”**

**EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN JUAN DEL CESAR**

En uso de sus facultades Constitucionales y Legales, en especial las consagradas en los artículos 209, 210, 267 y 313 numeral 6° de la Constitución Política, el Decreto Ley 1333 de 1986, los artículos 461 al 469 del Código de Comercio, las Leyes 136 de 1994, 489 de 1998, 769 de 2002, 1005 de 2006, 1258 de 2008, 1383 de 2010 y 1551 de 2012, la jurisprudencia de la Corte Constitucional y del Consejo de Estado y conforme la exposición de motivos que precede; y

**CONSIDERANDO:**

**En relación con la creación del organismo de tránsito**

Que la Constitución Política prevé en el artículo 2° que son fines del Estado: "servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación".

Que por su parte el artículo 209 de la Constitución resalta que, "La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley."

Que el artículo 287 Constitución Señala: "Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos: (. ..) 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones."

Que el artículo 311 de la Constitución Política de Colombia, indica que el Municipio es la entidad fundamental de la división político administrativa del Estado, al que le corresponde prestar los servicios públicos determinados por la ley, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asigne la Constitución y la Ley.

Que el transporte, como una actividad comercial, tradicionalmente ha sido considerada un servicio público en atención a su trascendencia para el desarrollo económico y social de la comunidad, de conformidad con los Artículos 78, 334 Y 365 a 370 de la Constitución Política.

Que en relación el transporte, le corresponde al Honorable Concejo Municipal, autorizar al alcalde para Celebrar Contratos y ejercer pro-tempore precisas funciones conforme al numeral 3 artículo 313 de la Constitución Política de Colombia; así como la creación del



## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

organismo de tránsito conforme al numeral 6 artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, Ley 53 de 1989 modificada por la Sentencia C-1051 de 2001 de la Honorable Corte Constitucional, el cual es un requisito para la clasificación conforme al artículo 2 de la Resolución 3846 de 1993 del Ministerio de Transporte "Por la cual se fijan pautas para la creación, funcionamiento, y reglamentación de los Organismos de Tránsito y Transporte y se derogan las resoluciones número 02444 del 28 de diciembre de 1989 y 04867 del 17 de noviembre de 1992".

Que por mandato de Constitución es atribución del alcalde presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre los planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime conveniente para la buena marcha del municipio, conforme al Numeral 5 el Art. 315 de la Constitución.

Que por su parte el artículo 365 constitucional, establece que "Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. (...) podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios".

Que, en concordancia con lo anterior, la Ley 136 de 1994, modificada por la Ley 1551 de 2012 determina que, les corresponde a los municipios, administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley y promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio, fomentando la industria nacional, el comercio y el consumo interno en sus territorios de conformidad con la legislación vigente para estas materias.

Que el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el Artículo 2 de la Ley 1310 de 2009 define los Organismos de tránsito y transporte como entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción. Y seguidamente, el artículo 3 del mismo código, denomina las autoridades de tránsito así: "Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministerio de Transporte, los gobernadores, los alcaldes, los organismos de tránsito de carácter departamental y municipal o distrital."

Que el artículo 7 Código Nacional de Tránsito establece: "Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas. (...)"

Que el párrafo 2 de artículo 127, en relación determina que, "Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local."

Que la administración municipal presentó escrito ante la Gobernación de La Guajira, solicitando ante dicho despacho expida el concepto previo de Planeación Departamental para la Creación del organismo de tránsito municipal de San Juan del Cesar, La Guajira, conforme a la Ley 53 de 1989 modificada mediante Sentencia C-1051 del 4 de octubre de 2001 de la Honorable Corte Constitucional y Art. 1 de la Resolución No. 3846 de 1993 expedida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

Que la Gobernación de La Guajira, a través de la Secretaría de Planeación expidió el Concepto Previo No. XXXXXXXXXXXXX el cual fue firmado por XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, el cual es un requisito para la creación del organismo de tránsito, dando así cumplimiento al Art. 12 de la Ley 53 de 1989, Sentencia C-1051 de 2001 de la Honorable Corte Constitucional y la Resolución No. 3846 de 1989 expedida por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Que de acuerdo con el estudio de viabilidad presentado, la creación del organismo de tránsito constituye una necesidad para el municipio, el cual, en cumplimiento de los principios de eficiencia, eficacia, transparencia y celeridad administrativa permitirá que el municipio cuente con una entidad moderna y capaz de enfrentar retos en materia de tránsito, transporte y seguridad vial, y apoyará los procesos de reactivación económica para la entidad territorial, generando contraprestación económica por los servicios a los usuarios, algunos con libre destinación y otros con destinación específica para el beneficio de las finanzas municipales y la inversión.

Que desde la gestión pública, contar con un organismo de tránsito, le permite al municipio de San Juan del Cesar trascender en lo regional, departamental y nacional, e interactuar con entidades nacionales como el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, La Policía Nacional, el Registro Único de Transporte - RUNT, la Federación Nacional de Municipios, el Sistema Integrado de Información sobre Multas de Tránsito - SIMIT y de esta manera gestionar inversión en el territorio, además incrementar sus ingresos, generar inversión de terceros con la puesta en marcha de los servicios conexos CDA-CRC-CIA- Control tecnológico entre otros, mejorando su competitividad, mejor calidad de vida etc.

#### **En relación con la fijación de tarifas de tránsito**

Que la Constitución Política de Colombia en virtud de su artículo 338 radica la potestad tributaria en los cuerpos representativos de elección popular así: "En tiempo de paz, solamente el Congreso, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales".

Que las especies venales son las cosas o bienes susceptibles de ser vendidas o expuestas a la venta por el Estado como forma o mecanismo de recaudo u obtención de recursos fiscales, dentro del desarrollo de actividades, funciones o servicios determinados.

Que por disposición del inciso 2 del artículo 338 de la Carta Política, las asambleas, 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 las ordenanzas.

Que las especies venales y las tarifas de tránsito se mencionan, entre otras normas, en los artículos 7 y 168 de la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Que, el Artículo 15 de la Ley 1005 del 2006, modificado por el Artículo 151 de la Ley 1940 de 2018, señala: "... 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 el método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito de los trámites de licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción que se realizan en los Organismos de Tránsito."

Que 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, como lo refiere el artículo 168 de la Ley 769 de 2002.



Que la alcaldía del municipio de San Juan del Cesar realizó el estudio económico de que trata el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, el cual hace parte integral del presente proyecto de acuerdo, incluyendo en el análisis organismos de tránsito de otros departamentos que compiten en el mercado local con sus tarifas.

Que el estudio económico realizado se puede observar, al incluir organismos de tránsito de otros departamentos, que se amplía el rango de tarifas y se ha generado una competencia de orden nacional en el mercado de servicios de tránsito, la cual es aprovechada por los concesionarios y tramitadores para ganar por su intermediación, generando una fuga de trámites y recursos (venta de especies venales e impuestos vehiculares) a otros territorios.

Que la radicación de trámites en otros organismos fuera de la Guajira, genera costos y retrasos en los trámites a los ciudadanos, producto de la intermediación o la necesidad de trasladarse a la ciudad donde reposa la carpeta de su vehículo para realizar transacciones sobre el bien.

Que la asignación de las tarifas es principalmente influenciada por el valor de la tarifa de los trámites ofrecida por los organismos de tránsito y la disponibilidad de una entidad accesible al usuario o a los concesionarios, además correlacionada en menor medida con la cantidad de trámites por tipo que realiza cada organismo, la cercanía geográfica entre entidades que compitan el mercado, el tamaño y número de sedes, la capacidad técnica y operativa del OT y la disposición y capacidad de pago de los usuarios.

Que la observación y análisis de los datos y las entrevistas con usuarios y actores del sector (concesionarios y escuelas de conducción), nos permite inferir que es fundamental en la fijación de tarifas, mantenerse en los rangos ofrecidos por los organismos con mayor influencia en la zona, aun por fuera del departamento.

Que, de lograrse un ajuste tarifario dentro de los rangos precisos, el Organismo de Tránsito de San Juan del Cesar, La Guajira, podría competir en igualdad con otros organismos del país además ofreciendo calidad, servicio y acompañamiento tecnológico, logrando un mayor recaudo que brinde sostenibilidad y potencial de inversión.

Que para definir y fijar la tasas y tarifas de los trámites de tránsito en el municipio, se hace necesario una modificación del Estatuto de rentas del municipio.

### **En relación con la creación de la sociedad de economía mixta**

Que el numeral 6 del artículo 313 de la Constitución Política dispone, que corresponde al Concejo Municipal a iniciativa del alcalde, autorizar la constitución de sociedades de economía mixta.

Que el artículo 68 de la ley 489 de 1998 señala que las “entidades descentralizadas del orden nacional, los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta, (...)” y las demás entidades creadas por la ley o con su autorización, cuyo objeto principal sea el ejercicio de funciones administrativas, la prestación de servicios públicos o la realización de actividades industriales o comerciales con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio. Como órganos del Estado aun cuando gozan de autonomía administrativa, están sujetas al control político y a la suprema dirección del órgano de la administración al cual están adscritas.

(...)



ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

## Despacho del **ALCALDE**

Las entidades descentralizadas se sujetan a las reglas señaladas en la Constitución Política, en la presente ley, en las leyes que las creen y determinen su estructura orgánica y a sus estatutos internos.

(...)

PARÁGRAFO 1o. De conformidad con el inciso segundo del artículo 210 de la Constitución Política, el régimen jurídico aquí previsto para las entidades descentralizadas es aplicable a las de las entidades territoriales sin perjuicio de las competencias asignadas por la Constitución y la ley a las autoridades del orden territorial.

Que el artículo 69 de la ley 489 de 1.998 señala; Las entidades descentralizadas, en el orden nacional se crean por la ley, en el orden departamental, distrital y municipal, por la ordenanza o el acuerdo, o con su autorización, de conformidad con las disposiciones de la presente ley. **El proyecto respectivo deberá acompañarse del estudio demostrativo que justifique la iniciativa, con la observancia de los principios señalados en el artículo 209 de la Constitución Política.**

Que el artículo 97 de la Ley 489 de 1998 dispone que *“Las sociedades de economía mixta son organismos autorizados por la ley, constituidos bajo la forma de sociedades comerciales con aportes estatales y de capital privado, que desarrollan actividades de naturaleza industrial o comercial conforme a las reglas de Derecho Privado, salvo las excepciones que consagra la ley.”*

Que el artículo 98 de la Ley 489 de 1998, señala que *“En el acto de constitución de toda sociedad de economía mixta se señalarán las condiciones para la participación del Estado que contenga la disposición que autorice su creación, el carácter nacional, departamental, distrital o municipal de la sociedad; así como su vinculación a los distintos organismos para efectos del control que ha de ejercerse sobre ella.”*

Que el artículo 461 del Código de Comercio dispone que *“Son de economía mixta las sociedades comerciales que se constituyen con aportes estatales y de capital privado. Las sociedades de economía mixta se sujetan a las reglas del derecho privado y a la jurisdicción ordinaria, salvo disposición legal en contrario.”*

Que la Corte Constitucional, en sentencia C-306 de 2019, señaló que:

*De igual manera, en el numeral 7 del artículo 300 de la Carta y en el numeral 6 del artículo 313 ibídem, el constituyente admitió la descentralización por servicios en el nivel territorial, cuando concedió a las asambleas y a los concejos la facultad de crear los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales del departamento o del municipio, según sea el caso, y de autorizar la formación de sociedades de economía mixta de estos niveles territoriales. Por su parte, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 210 de la Constitución, el constituyente indicó que competía al legislador determinar el régimen jurídico de las entidades descentralizadas de cualquier nivel territorial. (...) En síntesis, en el esquema de la descentralización por servicios, los proveedores pueden constituirse en empresas en las que el Estado tiene participación accionaria en colaboración con los particulares (sociedades de economía mixta), así como en sociedades en las que todos los activos son estatales (empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades públicas). Estas sociedades son necesarias para que el Estado pueda prestar óptimamente los servicios, por lo que el legislador puede crearlas ponderando el interés general de su participación en los mercados con la libertad de empresa. Estas empresas con participación pública pueden concurrir a los mercados para competir con el sector privado, atendiendo a las dinámicas del mercado. Sin embargo, no están exentas de aplicar en ciertos eventos normas de derecho*



*público, sin que lo anterior implique el abandono del régimen jurídico privado para sus actividades misionales. (...)*

Que el municipio de San Juan del Cesar, establece en su PBOT, como visión del territorio la necesidad de realizar acciones que se enmarcan en la gestión de la movilidad y la seguridad, como las que mencionamos a continuación:

- ✓ El fortalecimiento de la estructura administrativa con acciones que conlleven a la descentralización y autonomía territorial, y a la reestructuración del territorio que lo libren de futuras controversias, por el ejercicio jurisdiccional de sus agregados.
- ✓ El mejoramiento de la malla vial del municipio y el mantenimiento y mejoramiento de las vías actuales mediante convenios y cofinanciación con el departamento y los organismos nacionales. La infraestructura vial deberá responder al interés de la comunidad y la administración municipal para facilitar el desarrollo de los sectores económicos (comercial, turístico, agropecuario, etc.) y para complementar la red vial urbana.
- ✓ La gestión pública dirigida a fomentar la inversión del sector privado principalmente en aquellas actividades que así lo ameriten.
- ✓ Fortalecimiento institucional y reestructuración administrativa, que permita la liberación de mayores recursos para inversión y evite las dificultades que son frecuentes al momento de darle cumplimiento a la nómina.
- ✓ Deberá asegurarse a los ciudadanos un espacio público ideal.
- ✓ Recuperar el espacio público, promover proyectos modelos de optimización del espacio público que originen impactos positivos y provoquen procesos de mejoramiento y valorización del entorno.
- ✓ La implementación del sistema vial debe permitir la perfecta comunicación de todas sus áreas urbanas, y el sistema de transporte debe garantizar la movilización interna de sus habitantes
- ✓ Optimizar el uso del espacio público dedicado al tránsito vehicular
- ✓ Consolidar un sistema eficiente de tránsito vehicular, regulando y controlando, su uso, y haciendo respetar las reglamentaciones impuestas para tal fin.
- ✓ Organizar el sistema de transporte intermunicipal y concientizar a los actores del tránsito urbano, para ser más agradable en esta actividad.
- ✓ Dar prioridad a aquellos programas viales que permitan una mejor integración de las diferentes zonas de la ciudad
- ✓ Buscar el mejoramiento ambiental del área urbana y rural del municipio de manera integrante y Satisfacer eficientemente los requerimientos de movilidad de personas y bienes mediante la utilización adecuada de la infraestructura vial existente.
- ✓ Construcción y mantenimiento del sistema vial urbano, que permita mejorar urbanísticamente el municipio y contribuya con su desarrollo.



## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

- ✓ Amoblamiento y señalización de las vías, tanto principales como secundarias, con el objeto de disminuir los índices de accidentalidad.
- ✓ Organización y regulación del tránsito vehicular urbano y el transporte intermunicipal.

Que, en materia de planeación, el municipio de San Juan del Cesar en su plan de desarrollo parte de lo definido en el programa de gobierno del actual alcalde municipal, en el cual se destacan los siguientes programas banderas y apuestas asociadas y/o relacionadas con este proyecto de acuerdo, el cual se enfoca en la gestión y mejoramiento de la movilidad, el tránsito, el transporte y la seguridad vial con el apoyo del sector privado.

### **PROGRAMAS BANDERAS**

- *Un municipio más eficiente al servicio del ciudadano*
- *Construir una institucionalidad que facilite el diálogo público-privado*
- *Optimizar el acceso municipal a los recursos de programas nacionales para mejorar la cobertura y calidad de servicios e infraestructura urbana*
- *Obras por impuestos otra ruta de financiación de proyectos de inversión pública*
- *Espacio público y movilidad para todos*
- *Servicios y bienes públicos en operación*

### **APUESTAS**

- *Reorganización y modernización institucional y de gobierno*
- *El desarrollo turístico*
- *Apoyo al impulso y desarrollo de las energías renovables*
- *Apoyo e impulso de una infraestructura física y tecnológica más adecuada para el despegue competitivo del municipio*

Que desde el componente estratégico y la estructura programática del plan de desarrollo municipal 2024-2027, se definieron programas y acciones que se relacionan directamente con el propósito y las competencias diarias del sector transporte en general, y en particular con los objetivos de este proyecto de acuerdo:

En el eje 01 Desarrollo Social: ¡Hacia El Cierre de Brechas!

- Mejoramiento de infraestructura con accesibilidad, aceptabilidad en zonas rurales y dispersas, y adecuado socioculturalmente.
- Implementar la estrategia Ciudades, Entornos y Ruralidades Saludables y Sostenibles (CERSS).
- Implementación de la certificación de discapacidad y del registro de localización y caracterización de personas con discapacidad (RLCPD).
- Monitoreo, recolección, análisis, priorización y difusión de información para la gestión del riesgo, Alertas tempranas, coordinación de la atención de la red de urgencias CRUE, apoyo a la respuesta oportuna y adecuada ante emergencias y desastres.
- Implementar políticas que aseguren el acceso universal a actividades deportivas y recreativas, especialmente para grupos vulnerables.

Eje 02: Desarrollo Económico: ¡Hacia la Diversificación Local y Convergente

- Articulación público-privada.
- Infraestructura básica, Accesibilidad geográfica e Infraestructura comunicacional y Adecuado sistema urbano-rural.





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

- Implementación de un subsidio de carga de transporte.
- Mejoramiento de la Infraestructura vial rural y el transporte y de seguridad.
- Infraestructura productiva y comercialización (vías terciarias, distritos de riego, Mitigación de riesgo por de inundaciones y/o sequias).
- Fortalecer la gestión y coordinación interinstitucional.

### Eje 03: Gestión del Agua y el Ambiente: Integralidad y Sostenibilidad

- Implementar planes de adaptación al cambio climático que incluyan la construcción de infraestructuras resilientes.

### Eje 04: Desarrollo Institucional: Participativo y Eficiente

- Promoción del control ciudadano (Oportunidad y calidad en las respuestas requeridas).
- Optimización de Desempeño territorial, para mejorar los índices de viabilidad fiscal, reducir la corrupción y aumentar el desempeño municipal, con garantía de gestión transparente y eficiente de los recursos públicos, con la participación ciudadana en la toma de decisiones de gobierno, caracterizado por un mayor grado de cooperación e interacción entre la administración Municipal y los actores (interacción públicas-privada).

Que, en mérito de lo expuesto, el Honorable Concejo Municipal de San Juan del Cesar,

## **ACUERDA**

**ARTÍCULO PRIMERO. Autorización creación del Organismo de tránsito.** Otórguese facultades al alcalde municipal para crear el organismo de tránsito de San Juan del Cesar, realizar las modificaciones a la estructura administrativa y a la planta de personal de la alcaldía para la puesta en marcha y funcionamiento del organismo de tránsito, y a realizar los ajustes y/o traslados presupuestales necesarios para su operación y sostenibilidad.

**Parágrafo primero.** Existirá un periodo de transición desde la clasificación del organismo por parte el Ministerio de Transporte hasta la puesta en marcha de la dependencia, en donde las funciones de autoridad de tránsito continuarán siendo atendidas por los funcionarios que en el marco de la ley actualmente las lleva a cabo.

**ARTICULO SEGUNDO. TARIFAS.** Modificar y/o adicionar los artículos 207 y 210 del CAPITULO XII DERECHOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE (LEY 769 DE 2002) del estatuto de rentas municipal los cuales quedaran así:

**Artículo 207. REQUISITOS PARA LOS TRÁMITES.** Los requisitos para la realización de los trámites establecidos en los artículos anteriores serán los establecidos por el Estatuto Nacional de Tránsito y Transporte o el que haga sus veces.

**Artículo 210 CONCEPTOS Y TARIFAS.** Sin perjuicio de los valores correspondientes al costo de las especies venales que se suministren, los siguientes son los conceptos y las tarifas por trámites, servicios y tasas que cobrará el Organismo de tránsito de San Juan del Cesar, La Guajira:

TRAMITES Y TARIFAS	SMLDV
REGISTRO NACIONAL AUTOMOTOR	SMLDV





ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

## Despacho del **ALCALDE**

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
1	<b>MATRICULA</b>	
1,1	Vehículos de servicio público	De 1 hasta 6 SMLDV
1,2	Vehículos de servicio particular y oficial	De 1 hasta 3.5 SMLDV
1,3	Vehículos de importación temporal	De 1 hasta 3.5 SMLDV
1,4	Motocicletas y similares	Hasta un SMLDV
1,5	Bicicletas	Hasta un SMLDV
1,6	Matricula de motocarros	Hasta un SMLDV
<b>2. TRASPASO DE PROPIEDAD DE UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
2,1	Vehículos automotores	De 1 hasta 3.5 SMLDV
2,2	Motocicletas y similares	Hasta un SMLDV
2,3	Bicicletas	Hasta un SMLDV
2,4	Traspaso persona indeterminada	De 1 hasta 3 SMLDV
<b>3. CAMBIO DE SERVICIO DE UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
3,1	Vehículos automotores	De 1 hasta 4 SMLDV
<b>4. CAMBIO DE PLACA</b>		
4,1	Cambio de placas para vehículos automotor de cuatro ruedas o mas	De 1 hasta 2 SMLDV
4,2	Cambio de placas para motocicleta y similares	Hasta un SMLDV
4,3	Cambio de placas para bicicleta.	Hasta un SMLDV
<b>5. DUPLICADO DE LICENCIA DE TRANSITO O TARJETA DE REGISTRO</b>		
5,1	Duplicado licencia de tránsito	De 1 hasta 2 SMLDV
5,2	Duplicado tarjeta de registro	De 1 hasta 2 SMLDV
<b>6. INSCRIPCION DE LIMITACION O GRAVAMEN A LA PROPIEDAD</b>		
6,1	Vehículos automotores	Hasta un SMLDV
6,2	Motocicletas y similares	Hasta un SMLDV
<b>7. LEVANTAMIENTO DE LIMITACION A LA PROPIEDAD / MODIFICACION DEL ACREEDOR PRENDARIO</b>		
7,1	Vehículos automotores	Hasta 2 SMLDV





ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

## Despacho del **ALCALDE**

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
7,2	Motocicletas y similares	Hasta 2 SMLDV
<b>8. INSCRIPCION O LEVANTAMIENTO DE ORDEN JUDICIAL O ADMINISTRATIVAS.</b>		
8,1	Vehículos automotores	Hasta 2 SMLDV
8,2	Motocicletas y similares	Hasta 2 SMLDV
<b>9. TRASLADO Y RADICACIÓN DE LA MATRICULA DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR</b>		
9,1	Traslado de cuenta vehículo automotor	0 SMLDV
9,2	Radicación de cuenta vehículo automotor	0 SMLDV
<b>10. CANCELACION DE LA MATRICULA DE UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
10,1	Vehículos automotores	De 1 hasta 4 SMLDV
10,2	Motocicletas y similares	De 1 hasta 4 SMLDV
<b>11. REMATRICULA DE UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
11,1	Vehículos de servicio público	0 SMLDV
11,2	Vehículos de servicio particular y oficial	0 SMLDV
11,3	Motocicletas y similares	0 SMLDV
<b>12. NULIDAD DE LA MATRICULA DE UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
12,1	Vehículos automotores	Hasta un SMLDV
12,2	Motocicletas y similares	Hasta un SMLDV
<b>13. DUPLICADO DE LA PLACA DE UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
13,1	Duplicado de placas para vehículo automotor de cuatro ruedas o mas	Hasta un SMLDV
13,2	Duplicado de placas para motocicleta y similares	De 1 hasta 2 SMLDV
13,3	Duplicado de placas para bicicleta.	Hasta un SMLDV
<b>14. MODIFICACION O CAMBIO DE CARACTERISTICAS QUE IDENTIFICAN UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
<b>14,1 CAMBIO DE CARROCERIA DE UN VEHICULO AUTOMOTOR</b>		
14.1.1	Vehículos particulares	De 1 hasta 4 SMLDV





ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

## Despacho del **ALCALDE**

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
14.1.2	Vehículos de servicio publico	De 1 hasta 4 SMLDV

### 14.2 CAMBIO DE MOTOR

14.2.1	Vehículos particulares	De 1 hasta 6 SMLDV
14.2.2	Vehículos de servicio publico	De 1 hasta 6 SMLDV
14.2.3	Motocicletas y Similares	De 1 hasta 3 SMLDV

### 14.3 REGRABACION DE MOTOR

14.3.1	Vehículos particulares	De 1 hasta 8 SMLDV
14.3.2	Vehículos de servicio publico	De 1 hasta 8 SMLDV
14.3.3	Motocicletas y Similares	De 1 hasta 3.5 SMLDV

### 14.4 REGRABACION DE CHASIS Y/O SERIAL DE UN VEHICULO AUTOMOTOR

14.4.1	Vehículos particulares	De 1 hasta 5 SMLDV
14.4.2	Vehículos de servicio publico	De 1 hasta 5 SMLDV
14.4.3	Motocicletas y Similares	De 1 hasta 3 SMLDV

### 14.5 CAMBIO DE COLOR DE UN VEHICULO AUTOMOTOR

14.5.1	Vehículos automotores	De 1 hasta 6 SMLDV
14.5.2	Motocicletas y Similares	De 1 hasta 2 SMLDV

### 14.6 BLINDAJE O DESMONTE DEL BLINDAJE DE UN VEHICULO AUTOMOTOR Y POLARIZADO

14.6.1	Vehículo Automotor	De 1 hasta 3 SMLDV
14.6.2	Vehículo Automotor registro polarizado	De 1 hasta 2 SMLDV

### 14.7 CONVERSIÓN A GAS NATURAL DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR

14.7.1	Vehículo automotor	De 1 hasta 2.5 SMLDV
--------	--------------------	----------------------

## 15 ENTREGABLES O SUSTRATOS

15.1	Tarjeta de operación	Hasta un SMLDV
15.2	Licencia de Transito	Hasta un SMLDV
15.3	Licencia de conducción	Hasta un SMLDV
15.4	Placas para vehículo automotor, remolque y semirremolque	Hasta 2 SMLDV
15.5	Placas para motocicletas y similares	Hasta un SMLDV





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
15.6	Placas para bicicletas	Hasta un SMLDV
15.7	Tarjeta de registro	Hasta un SMLDV

### **16 CERTIFICADOS**

16,1	Certificado de libertad y tradición de un vehículo	Hasta un SMLDV
16,2	Otras Certificaciones	Hasta un SMLDV

### **17 TRAMITES DE REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES - LICENCIAS DE CONDUCCION**

17,1	Expedición de licencia de conducción por primera vez	Hasta 1.3 SMLDV
17,2	Duplicado de licencia de conducción	Hasta 1.3 SMLDV
17,3	Recategorización de licencia de conducción	Hasta 1.3 SMLDV
17,4	Refrendación de licencia de conducción	Hasta 1.3 SMLDV
17,5	Cambio de licencia de conducción por mayoría de edad	Hasta 1.3 SMLDV

### **18 DERECHOS POR CONCEPTO DE RUTAS**

18,1	Asignación por cada ruta	De 1 hasta 95 SMLDV
18,2	Modificación por cada ruta	De 1 hasta 45 SMLDV
18,3	Otro nivel de servicio por cada ruta adjudicada	De 1 hasta 45 SMLDV

### **19 DERECHOS POR CONCEPTO DE FIJACION Y MODIFICACION DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA**

19,1	En las empresas de transporte público colectivo urbano y sub-urbano de pasajeros y mixto	De 1 hasta 50 SMLDV
19,2	Expedición de certificado de capacidad transportadora	Hasta un SMLDV

### **20 TRAMITES DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO**

#### **20,1 EMPRESA DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO URBANO**

20.1.1	Habilitación	De 1 hasta 180 SMLDV
20.1.2	Novedades habilitación	De 1 hasta 100 SMLDV
20.1.3	Vinculación	De 1 hasta 14 SMLDV
20.1.4	Desvinculación de común acuerdo	De 1 hasta 4 SMLDV





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
20.1.5	Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa	De 1 hasta 15 SMLDV
20.1.6	Desvinculación administrativa por solicitud del propietario	De 1 hasta 15 SMLDV

**20,2 EMPRESA DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO INTERVEREDAL**

20.2.1	Habilitación	De 1 hasta 95 SMLDV
20.2.2	Novedades habilitación	De 1 hasta 47 SMLDV
20.2.3	Vinculación	De 1 hasta 7 SMLDV
20.2.4	Desvinculación de común acuerdo	De 1 hasta 5 SMLDV
20.2.5	Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa	De 1 hasta 7 SMLDV
20.2.6	Desvinculación administrativa por solicitud del propietario	De 1 hasta 7 SMLDV

**21 TRAMITES DE TRANSPORTE PUBLICO INDIVIDUAL TIPO TAXI**

21,1	Habilitación para empresa de persona jurídica	De 1 hasta 95 SMLDV
21,2	Habilitación para empresa de persona natural	De 1 hasta 95 SMLDV
21,3	Novedades habilitación	De 1 hasta 18 SMLDV
21,4	Vinculación por cambio de empresa	De 1 hasta 10 SMLDV
21,5	Vinculación por reposición	De 1 hasta 48 SMLDV
21,6	Vinculación por incremento	De 1 hasta 47 SMLDV
21,7	Desvinculación de común acuerdo	De 1 hasta 8 SMLDV
21,8	Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa	De 1 hasta 10 SMLDV
21,9	Desvinculación administrativa por solicitud del propietario	De 1 hasta 10 SMLDV

**22 TRAMITE DE TARJETA DE OPERACION**

22,1	Expedición Tarjeta de operación por primera vez	De 1 hasta 1.5 SMLDV
22,2	Renovación tarjeta de operación	De 1 hasta 1.5 SMLDV
22,3	Duplicado tarjeta de operación	De 1 hasta 1.5 SMLDV
22,4	Expedición Tarjeta de operación por cambio de empresa	De 1 hasta 1.6 SMLDV





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
22,5	Expedición Tarjeta de operación por cambio de características técnicas del vehículo	De 1 hasta 1.6 SMLDV
22,6	Expedición Tarjeta de operación por cambio de modalidad de servicio	De 1 hasta 1.6 SMLDV
22,7	Expedición Tarjeta de operación por cambio de nivel de servicio	De 1 hasta 1.6 SMLDV
22,8	Modificación de tarjeta de operación	De 1 hasta 1.6 SMLDV
22,9	Cancelación tarjeta de operación (por cancelación de matrícula o cambio de servicio del vehículo)	De 1 hasta 1.6 SMLDV

### **23 OTROS SERVICIOS Y/O CONCEPTOS**

23,1	Peritaje	De 1 hasta 2 SMLDV
23,2	Fotocopia historial de vehículo	De 1 hasta 2 SMLDV
23,3	Fotocopias simples	Hasta 0.025 SMLDV
23,4	Sistematización	De 1 hasta 2 SMLDV
23,5	Gastos de envío de documentación de vehículos	De 1 hasta 2 SMLDV
23,6	Aprobación plan de manejo de tráfico	De 1 hasta 4 SMLDV
23,7	Aprobación de estudios de tránsito	De 1 hasta 4 SMLDV
23,8	Aprobación de estudios de señalización	De 1 hasta 4 SMLDV
23,9	Cierre de vía por obra y/o evento	De 1 hasta 4 SMLDV
23,10	Permiso de carga sobredimensionada por un día	Hasta un SMLDV
23,11	Tasa de custodia de historiales	De 0.5 hasta 2 SMLDV
23,12	Permiso de carga sobredimensionada por un mes	De 1 hasta 15 SMLDV
23,13	Permiso de carga sobredimensionada por un semestre	De 1 hasta 70 SMLDV
23,14	Permiso de cargue y descargue por un día	Hasta un SMLDV
23,15	Permiso de cargue y descargue por un mes	De 1 hasta 15 SMLDV
23,16	Permiso de cargue y descargue por un semestre	De 1 hasta 70 SMLDV
23,17	Permiso de circulación para Tractomulas y carga pesada por un día	Hasta 0.5 SMLDV
23,18	Permiso de circulación para Tractomulas y carga pesada por un mes	De 1 hasta 10 SMLDV





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
SAN JUAN DEL CESAR  
Nit. 892.115179-0

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
23.19	Permiso de circulación para Tractomulas y carga pesada por un semestre	De 1 hasta 45 SMLDV
23.20	Registro y/o inscripción en base de datos de tránsito y/o transporte	Hasta un SMLDV

**24 TRAMITES ASOCIADOS A LA MAQUINARIA AGRÍCOLA, DE CONSTRUCCIÓN E INDUSTRIAL AUTOPROPULSADA**

24,1	Registro Inicial	De 1 hasta 3.5 SMLDV
24,2	Traspaso	De 1 hasta 3.5 SMLDV
24,3	Cancelación del registro de la maquinaria	De 1 hasta 3.5 SMLDV
24,4	Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada por recuperación en caso de hurto o pérdida definitiva	De 1 hasta 8 SMLDV
24,5	Inscripción o Levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad o modificación del acreedor prendario.	De 1 hasta 3.5 SMLDV
24,6	Certificado de Tradición	Hasta un SMLDV
24,7	Importación temporal de la Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada	De 1 hasta 3.5 SMLDV
24,8	Nulidad del registro	0
24,9	Duplicado de placa	De 1 hasta 3.5 SMLDV
24,1	Cambio de placa de vigencias anteriores	De 1 hasta 3.5 SMLDV
24,11	Cambio de motor	De 1 hasta 12.2 SMLDV
24,12	Regrabación de motor	De 1 hasta 12.2 SMLDV
24,13	Regrabación del número de identificación	De 1 hasta 12.2 SMLDV
24,14	Traslado del registro	De 1 hasta 2 SMLDV
24,15	Radicación del registro	0
24,16	Duplicado de Tarjeta de Registro	De 1 hasta 3 SMLDV
24,17	Cambio de características	De 1 hasta 5 SMLDV

**25 TRAMITES ASOCIADOS A REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES**

25,1	Registro Inicial	De 1 hasta 3.5 SMLDV
25,2	Traspaso	De 1 hasta 3.5 SMLDV





## Despacho del **ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

TRAMITES Y TARIFAS		SMLDV
25,3	Cancelación del registro de Remolques y Semirremolques	De 1 hasta 3.5 SMLDV
25,4	Registro de Remolques y Semirremolques por recuperación en caso de hurto o pérdida definitiva	De 1 hasta 8 SMLDV
25,5	Inscripción o Levantamiento de prenda / modificación del acreedor prendario.	De 1 hasta 2 SMLDV
25,6	Inscripción o Levantamiento de orden judicial o administrativa	0
25,7	Certificado de Tradición	Hasta un SMLDV
25,8	Duplicado de tarjeta de Registro	De 1 hasta 2 SMLDV
25,9	Duplicado de placas	De 1 hasta 4 SMLDV
25,1	Regrabación del número de identificación	De 1 hasta 12.2 SMLDV
25,11	Nulidad de registro	Hasta un SMLDV
25,12	Traslado del registro	Hasta un SMLDV
25,13	Radicación del registro	0
25,14	Cambio de características	De 1 hasta 5 SMLDV

**Parágrafo primero.** De las tarifas incluidas en el estatuto de rentas, el organismo de tránsito del municipio usará aquellas que corresponda a su habilitación y clasificación, de acuerdo a lo definido por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo segundo.** El concepto de sistematización de trámites se cancelará cada vez que se realice un trámite ante el organismo de tránsito y transporte, correspondiente al Registro Nacional Automotor, Registro del Transporte Público Individual, Registro Nacional Automotor y Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, de construcción e industrial autopropulsada, Registro Nacional de Remolques y Semiremolques, siempre y cuando la hoja de vida del vehículo en cuestión sea modificada a causa del trámite realizado. Se exceptúan del pago de sistematización los trámites de la matrícula o registro inicial, radicación de cuenta o traslados, inscripción de limitación y/o gravamen a la propiedad, si se hacen en conjunto con la matrícula inicial y radicación de cuenta.

**Parágrafo tercero:** El alcalde municipal definirá anualmente mediante acto administrativo, las tarifas actualizadas en pesos para aplicar en cada trámite durante la vigencia, manteniéndose dentro del rango autorizado por el estatuto de rentas municipal.

**Parágrafo cuarto.** En cuanto a la tarifa de la tasa de custodia, a continuación se definen sus condiciones y características:

1. HECHO GENERADOR. El hecho generador de la tasa es la custodia es la organización, almacenamiento, sistematización, digitalización y conservación de los historiales físicos y digitales de los vehículos matriculados en el organismo.
2. SUJETO ACTIVO. Es sujeto activo de la tasa de custodia de historiales es el municipio de San Juan Del Cesar, en el radica la potestad tributaria de





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

administración, control, fiscalización, liquidación, discusión, recaudo, devolución y cobro.

3. SUJETO PASIVO. Es sujeto pasivo de la tasa es el usuario del servicio o derecho de matrícula, registro y/o traslado de su historial al organismo de tránsito del municipio de San Juan del Cesar.

4. CAUSACIÓN DEL IMPUESTO. La tasa se causa anualmente, se paga en los primeros 60 días del año gravable sin generar mora. Se paga proporcional a los meses restantes del año, cuando se genere el hecho en fecha distinta al mes de enero.

**ARTÍCULO TERCERO. AUTORIZACIÓN.** Autorizar al alcalde para constituir una Sociedad de Economía Mixta que apoye al municipio en gestión integral de la movilidad, la seguridad y el desarrollo urbano.

**Parágrafo primero:** El primer proyecto que desarrollará la empresa que se constituya, será el apoyo a la gestión de las actividades asociadas a las competencias de tránsito, transporte y seguridad vial del organismo o la autoridad de tránsito del municipio de acuerdo al modelo definido por los estudios respectivos y las normas que regulen la materia.

**Parágrafo segundo:** La autorización que por este Acuerdo se confieren, deberá ejercerse conforme la Ley 489 de 1998, para la constitución de sociedades filiales y demás normas que la modifiquen o adicionen.

**Parágrafo tercero:** La Sociedad de Economía Mixta que se constituya deberá ajustarse a las leyes 489 de 1998, al Código de Comercio, y en especial a la Ley 1258 de 2008 y las demás normas complementarias o sustitutivas que regulen dicha temática.

**Parágrafo cuarto:** La constitución de la Sociedad se supedita a la terminación de los estudios de viabilidad empresarial finales, conforme el estudio preliminar puesto a consideración del Concejo Municipal, y se autoriza al alcalde municipal para definir el nombre de la Sociedad de Economía Mixta.

**Parágrafo quinto. Objeto:** La Sociedad de Economía Mixta operará actividades comerciales de apoyo a las entidades territoriales y administrativas en los objetivos de movilidad, seguridad y desarrollo urbano para su competitividad. El alcance de su objeto se detallará en los estatutos sociales.

**Parágrafo sexto. Naturaleza y régimen jurídico:** La sociedad que se autoriza constituir será de Economía Mixta, descentralizada por servicios del orden municipal, con personería jurídica, autonomía administrativa y financiera y capital independiente, sometida al régimen de derecho privado en su organización, funcionamiento y desarrollo de su actividad, con excepción de aquellos aspectos regulados expresamente en la ley que apliquen derecho público. La Sociedad de Economía Mixta será por acciones simplificada, regulada en la Ley 1258 de 2008 y en las normas del Código de Comercio que le sean aplicables.





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

**Parágrafo Séptimo. Vigencia:** La duración de la Sociedad de Economía Mixta será de hasta veinticinco años (25) años, de acuerdo a lo definido por el estudio de viabilidad preliminar realizado, y a los ajustes que resulten del estudio final. Las causales de disolución anticipada de la misma se preverán en los estatutos.

**Parágrafo Octavo. Domicilio:** El Domicilio de la Sociedad será el municipio de San Juan del Cesar; prestará servicios en el municipio y en cualquier parte del país.

**Parágrafo noveno. Integración del patrimonio:** El patrimonio estará conformado por los aportes del municipio en especie en las condiciones definidas en el estudio de viabilidad detallado que se realice, y por los aportes en dinero o en especie de los socios privados que resulten seleccionados para conformar la sociedad.

**Parágrafo décimo. Aportes del municipio:** Autorícese el aporte societario del municipio, el cual consta del aporte en especie de su competencia como autoridad de tránsito y transporte, y el recursos humano, administrativo y operativo que apoya y ejerce las funciones indelegables para tal fin.

**Parágrafo undécimo. Dirección y administración:** La dirección y administración de la Sociedad deberá señalarse en los estatutos sociales. El representante legal será elegido por la Junta Directiva conforme a las normas de la Ley 1258 de 2008, y en lo no dispuesto en ésta por las normas del Código de Comercio y demás disposiciones legales vigentes.

**Parágrafo duodécimo. Derecho de preferencia para adquirir acciones.** Se deberá incluir en los estatutos una estipulación que permita al municipio gozar del derecho de preferencia para adquirir las acciones de los socios particulares en caso que estos pretendan su venta. Los estatutos deberán contener los aspectos regulados y autorizados en los artículos contenidos en este Acuerdo, así como lo previsto en el artículo 5 de la Ley 1258 de 2008, y a las estipulaciones particulares necesarias para la viabilidad de la empresa.

**Parágrafo treceavo. Representación del municipio.** El alcalde municipal podrá delegar la representación del municipio, así como las facultades administrativas que funcionalmente se deban ejercer en la Sociedad de Economía Mixta mediante acto administrativo al funcionario del nivel directivo que estime conveniente para el desarrollo eficaz y eficiente de la gestión de la sociedad.

**Parágrafo catorceavo. CONTRATO DE OPERACIÓN:** Se faculta al alcalde municipal para que en uso de las facultades concedidas en el presente Acuerdo, y como aporte societario del municipio, se comprometa ante los futuros socios privados a suscribir contrato de operación entre el municipio de San Juan del Cesar y la Sociedad de Economía mixta por el mismo tiempo de duración de ésta, a efectos de darle sostenibilidad a la empresa.

En caso que se estipulare de manera excepcional en el contrato de operación, actividades





Despacho del  
**ALCALDE**

ALCALDÍA DE  
**SAN JUAN DEL CESAR**  
Nit. 892.115179-0

que impliquen función administrativa a través de delegación, estará sujeta a los protocolos de la Ley 489 de 1998, con los controles que ello implica.

La ejecución del contrato de operación deberá tener un supervisor o interventor por parte del municipio, el cual podrá pagarse con los ingresos que este obtenga en calidad de socio público o con el esquema de ingresos de la sociedad, conforme lo señale el estudio técnico y financiero final que se realice para tal efecto.

**ARTÍCULO CUARTO. Vigencia de las facultades.** Las autorizaciones y facultades que por medio del presente Acuerdo se conceden, tendrán una vigencia de un (1) año, contado a partir de la fecha de publicación del presente acuerdo.

**ARTÍCULO QUINTO. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de su aprobación por parte del Honorable Concejo municipal y de su sanción previa publicación, y deroga las normas que le sean contrarias.

#### **PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en el recinto del Honorable Concejo Municipal, a los treinta (\_\_\_\_) días del mes de noviembre de dos mil veinticuatro (2024), después de haber surtido sus dos debates de Ley así:

**CARLOS ALBERTO CUJIA MEJIA**

Secretario de Hacienda con Funciones del  
Despacho del Alcalde Municipal de San Juan del Cesar – La Guajira  
Decreto No 083 de 2.024

