

**LOS TRÁMITES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE ANTE EL ORGANISMO DE
TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE MELGAR TOLIMA, COMO PROBLEMÁTICA
PÚBLICA Y CIUDADANA.**

ESTUDIANTE:

CARLOS ENRIQUE PATIÑO

ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

TERRITORIAL TOLIMA - SEMESTRE X

CETAP MELGAR

2022

**LOS TRÁMITES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE ANTE EL ORGANISMO DE
TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE MELGAR, TOLIMA, COMO PROBLEMÁTICA
PÚBLICA Y CIUDADANA.**

Monografía para optar al título de Administrador Público

DOCENTE TUTOR:

FRANCISCO FABIANY MOLINA BUSTOS

Estudiante:

Carlos Enrique Patiño

Escuela Superior de Administración Pública

Territorial Tolima - Semestre X

CETAP Melgar

2022

AGRADECIMIENTOS

Aunque en ocasiones, debido a nuestros propios errores, perdemos la fe, sabemos que siempre hay un ser sobrenatural, todopoderoso, que junto con su corte celestial nos da esa fuerza, esa energía sobrenatural que nos lleva a cumplir nuestras metas, nuestros sueños.

La familia es un pilar fundamental para nuestras vidas, es por eso que mi madre, mis hijos, hermanos, amigos, cuerpo docente de la ESAP y los deseos de superación, la dedicación, la fuerza para avanzar, han hecho que hoy este presentando este proyecto de grado.

ACTA DE APROBACIÓN

 Escuela Superior de Administración Pública	FÓRMATO SEGUIMIENTO INFORMES DE AVANCE DE MONOGRAFÍA																												
DOCUMENTOS DE REFERENCIA: DC-M-DC-47																													
<p>SEGUIMIENTO CRONOGRAMA PLAN DE TRABAJO:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;">ACTIVIDAD PLANEADA</th> <th style="width: 40%;">FECHA DEFINIDA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Entrega Primer informe de actividades</td> <td style="text-align: center;">11 de octubre de 2022</td> </tr> <tr> <td>Entrega Segundo Informe de actividades</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>Entrega Informe Final</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">(Diligencie los campos que corresponden, de acuerdo con el momento del desarrollo de la opción de grado en el que se encuentre).</p> <p>CUMPLIMIENTO ENTREGA:</p> <p style="font-size: x-small;">Revisado el Primer informe de actividades trabajo de grado denominado " Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público, año 2021. ", del estudiante Carlos Enrique Patiño , se deja constancia de los siguientes aspectos:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 45%;">Objeto de evaluación en el periodo</th> <th style="width: 10%;">Cumple</th> <th style="width: 10%;">No cumple</th> <th style="width: 35%;">Observaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cumplimiento de las actividades concertadas en el cronograma desarrollo del trabajo de grado</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td>El estudiante en cada etapa del proceso cumple con los tiempos en las actividades planteadas en el cronograma</td> </tr> <tr> <td>Logro de los objetivos específicos concertados en el proyecto</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td>El documento cumple con los objetivos planteados</td> </tr> <tr> <td>Atención a las observaciones, recomendación y solicitudes de ajuste al documento realizadas por el asesor</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td>En los diferentes encuentros realizados con el estudiante , se realizaron recomendaciones sobre la estructura de la investigación , las cuales fueron ajustadas de forma apropiada</td> </tr> <tr> <td>Cumplimiento de la entrega de informe de avance</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td>El documento fue entregado en el tiempo establecido en el cronograma</td> </tr> </tbody> </table> <p>CONCEPTO FINAL DEL ASESOR ACADÉMICO:</p> <p>Aprueba Informe de avance de actividades : <input style="width: 50px; height: 15px;" type="checkbox"/></p> <p>No aprueba Informe de avance de actividades <input style="width: 50px; height: 15px;" type="checkbox"/></p> <p>NOMBRE DEL ASESOR ACADÉMICO: <u>FRANCISCO FABIANY MOLINA BUSTOS</u></p> <p>FECHA: <u>26 DE OCTUBRE DE 2022</u></p>		ACTIVIDAD PLANEADA	FECHA DEFINIDA	Entrega Primer informe de actividades	11 de octubre de 2022	Entrega Segundo Informe de actividades	-	Entrega Informe Final	-	Objeto de evaluación en el periodo	Cumple	No cumple	Observaciones	Cumplimiento de las actividades concertadas en el cronograma desarrollo del trabajo de grado	x		El estudiante en cada etapa del proceso cumple con los tiempos en las actividades planteadas en el cronograma	Logro de los objetivos específicos concertados en el proyecto	x		El documento cumple con los objetivos planteados	Atención a las observaciones, recomendación y solicitudes de ajuste al documento realizadas por el asesor	x		En los diferentes encuentros realizados con el estudiante , se realizaron recomendaciones sobre la estructura de la investigación , las cuales fueron ajustadas de forma apropiada	Cumplimiento de la entrega de informe de avance	x		El documento fue entregado en el tiempo establecido en el cronograma
ACTIVIDAD PLANEADA	FECHA DEFINIDA																												
Entrega Primer informe de actividades	11 de octubre de 2022																												
Entrega Segundo Informe de actividades	-																												
Entrega Informe Final	-																												
Objeto de evaluación en el periodo	Cumple	No cumple	Observaciones																										
Cumplimiento de las actividades concertadas en el cronograma desarrollo del trabajo de grado	x		El estudiante en cada etapa del proceso cumple con los tiempos en las actividades planteadas en el cronograma																										
Logro de los objetivos específicos concertados en el proyecto	x		El documento cumple con los objetivos planteados																										
Atención a las observaciones, recomendación y solicitudes de ajuste al documento realizadas por el asesor	x		En los diferentes encuentros realizados con el estudiante , se realizaron recomendaciones sobre la estructura de la investigación , las cuales fueron ajustadas de forma apropiada																										
Cumplimiento de la entrega de informe de avance	x		El documento fue entregado en el tiempo establecido en el cronograma																										


FORMATO SEGUIMIENTO INFORMES DE AVANCE DE MONOGRAFIA
DOCUMENTOS DE REFERENCIA:: DC-M-DC-47
SEGUIMIENTO CRONOGRAMA PLAN DE TRABAJO:

ACTIVIDAD PLANEADA	FECHA DEFINIDA
Entrega Primer informe de actividades	11 de octubre de 2022
Entrega Segundo Informe de actividades	11 de Noviembre
Entrega Informe Final	-

(Diligencie los campos que corresponden, de acuerdo con el momento del desarrollo de la opción de grado en el que se encuentre).

CUMPLIMIENTO ENTREGA:

Revisado el Primer Informe de actividades trabajo de grado denominado " Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público, año 2021. ", del estudiante Carlos Enrique Patiño , se deja constancia de los siguientes aspectos:

Objeto de evaluación en el periodo	Cumple	No cumple	Observaciones
Cumplimiento de las actividades concertadas en el cronograma desarrollo del trabajo de grado	x		El estudiante en cada etapa del proceso cumple con los tiempos en las actividades planteadas en el cronograma
Logro de los objetivos específicos concertados en el proyecto	x		El documento cumple con los objetivos planteados, pero se requiere mayor profundización e los marcos referenciales en los análisis
Atención a las observaciones, recomendación y solicitudes de ajuste al documento realizadas por el asesor	x		En los diferentes encuentros realizados con el estudiante , se realizaron recomendaciones sobre la estructura de la investigación , las cuales fueron ajustadas de forma apropiada
Cumplimiento de la entrega de informe de avance	x		El documento fue entregado en el tiempo establecido en el cronograma

CONCEPTO FINAL DEL ASESOR ACADÉMICO:

Aprueba Informe de avance de actividades
No aprueba Informe de avance de actividades

x

**NOMBRE DEL ASESOR
ACADÉMICO:**

FRANCISCO FABIANY MOLINA BUSTOS

FECHA:

24 DE NOVIEMBRE DE 2022

TABLA DE CONTENIDO

Tabla de contenido	6
Índice de tablas	8
Índice de gráficos e ilustraciones.....	9
Índice de anexos.....	11
Introducción	122
1. Planteamiento del problema.....	188
1.1 Descripción de la Situación Problemática	20
1.2 Formulación del Problema	20
1.3 Árbol del Problema	21
1. Justificación.....	23
2. Objetivos	25
2.1. Objetivo General	25
2.2. Objetivos Específicos.....	25
3. Alcance del proyecto.....	26
4. Marcos de referencia.....	28
3.1. Marco Teórico	28
3.2. Marco Conceptual	36
3.2.1. El sistema de tránsito en Colombia y su concepto	37
3.3. Marco Temporal.....	39
3.4. Marco Geográfico	39

3.4.1. Caracterización de la Entidad Pública	39
3.4.2. Caracterización del Parque Automotor del Tolima	43
3.5. Marco Legal	47
4. Aspectos metodológicos.....	49
4.1. Tipo de Estudio y Diseño General	49
4.2. Enfoque	49
4.3. Técnicas e Instrumentos	49
4.4. Problemática Asociada al Ámbito Temático– Línea de Investigación de la ESAP.....	50
4.5. Propuesta de Intervención de la Monografía.....	50
5. Análisis de la información.....	51
5.1. Caracterización de usuarios.....	51
5.2. Percepciones del servicio de transito	54
5.3. Eficiencia en el servicio	56
5.4. Estrategias de Mejoramiento	61
5.5. Satisfacción y recomendación	63
5.6. Uso de mecanismos alternativos	65
6. Resultados	68
6.1. Información Asociada a la investigación:	68
7.	
Conclusiones71	72
Recomendaciones	75

Referencias Bibliográficas.....	77
---------------------------------	----

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distribución de la accidentalidad en los principales municipios del departamento. 2012-2016.....	40
Tabla 2. Accidentalidad en el Tolima, según los tramos viales de mayor número de accidentes. 2016.....	42
Tabla 3. Registro del parque automotor, según oficina de registro. Tolima, 2017.....	43
Tabla 4. Registro del parque automotor, según modelo vehicular. Tolima, 2017.....	44
Tabla 5. Registro del parque automotor, según el tipo de vehículo. Tolima, 2017.....	45

ÍNDICE DE GRÁFICOS E ILUSTRACIONES

Gráfica 1. Clasificación de la población encuestada según grupo de edad. Melgar, 2022	50
Gráfica 2. Clasificación de los encuestados, según el rol desempeñado. Melgar, 2022	51
Gráfica 3. Clasificación de encuestados según apreciación de la calidad del servicio de la Secretaría Municipal de Tránsito. Melgar, 2022	53
Gráfica 4. Clasificación de resultados según la percepción del trato recibido durante los procesos de trámites. Melgar, 2022	54
Gráfica 5. Clasificación según la apreciación del tiempo consumido en los trámites de la Secretaria Municipal de Tránsito. Melgar, 2022	55
Gráfica 6. Clasificación de resultados según la gestión de pago de los trámites. Melgar, 2022 ..	56
Gráfica 7. Clasificación de resultados según la necesidad de centrar los pagos en la Secretaria. Melgar, 2022	58
Gráfica 8. Clasificación según la colocación de quejas sobre el servicio recibido por la Secretaría de Tránsito. Melgar, 2022	59
Gráfica 9. Clasificación según conocimiento de trámites vía internet. Melgar, 2022	60
Gráfica 10. Clasificación según conocimientos de canales tecnológicos de comunicación o asesoría para efectuar los trámites de tránsito. Melgar, 2022	61
Gráfica 11. Clasificación de resultados según posibilidades de recomendar a la Secretaría trámites digitales. Melgar, 2022	62
Gráfica 12. Clasificación según disponibilidad de los encuestados para sugerir trámites presenciales. Melgar, 2022	63
Gráfica 13. Clasificación según el uso de los tramitadores para las gestiones de tránsito. Melgar, 2022.....	64

Gráfica 14. Clasificación de resultados según decisiones futuras para la gestión de trámites. Melgar, 2022	65
Ilustración 1. Mapa de división político administrativa del país y localización del departamento del Tolima en el territorio nacional.....	68
Ilustración 2. Mapa de la red vial del departamento del Tolima	69
Ilustración 3. Regionalización Operativa del DATT. Departamento del Tolima 2016.	70

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Solicitud información Secretaría de Tránsito Municipio de Melgar	79
Anexo 2: Respuesta de la Secretaria de Trpnasito del municipio de Melgar	81
Anexo 3: Cronograma de Actividades	83
Anexo 4: Fechas de Referencias Bibliográficas.....	85

INTRODUCCIÓN

Las entidades públicas, como entes que velan por servir a los ciudadanos, cual organización integra, compuesta sistemáticamente por recursos de diverso orden, que, además, tiene como fin el logro de algún bien social, disponen de recursos para cumplir con tal fin, tales como el personal, el recurso financiero, el recurso tecnológico, el recurso material y el recurso normativo. Estas organizaciones transforman “insumos” en resultados, expresados como servicios. Este proceso de transformación de recursos en resultados está compuesto por un conjunto de tareas y operaciones que son planeadas, ejecutadas, controladas, dirigidas y evaluadas. A esto se le conoce como proceso administrativo, el cual es el eje funcional de toda organización. (EAFIT , 2016)

Dicho lo anterior, es menester que se genere un óptimo y pertinente manejo, control y administración de dichos recursos por parte de determinada organización pública, de manera tal que los derechos y servicios que han de aprovechar los ciudadanos se cumplan al amparo de las normativas, leyes y estatutos legales vigentes.

En el caso del presente estudio, un derecho fundamental de los ciudadanos de la nación es el transporte y la libre movilidad por el territorio nacional, todos los aspectos fundamentales que han de ser vigilados, supervisados y estructurados en dicha materia, le corresponde su administración al Ministerio del Transporte Nacional; tal como lo establece el Decreto 087 de

2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la

Infraestructura de carreteras, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país (MinTransporte) En este sentido, el que una organización pública, como lo es el Ministerio de Transporte, provea de los derechos y servicios fundamentales al ciudadano, respecto de la movilidad, el tránsito y transporte sobre el territorio nacional, debe ceñirse al cumplimiento de las normativas, leyes y estatutos legales vigentes. Tal es el caso de la Ley 2052 de 2020, conocida como “Colombia ágil”, fue una iniciativa gubernamental para reducir buena parte de los trámites y procedimientos que las personas jurídicas y naturales, aquellos que se hacen ante diferentes entidades del Estado.

A pesar de que a la fecha, el actual gobierno afirma que ha sido aplicado a este Ministerio lo respectivo a la “Ley anti tramite”, y que así mismo: “\$38.229 millones se han ahorrado los ciudadanos gracias al decreto ley anti trámites”; lo cierto es que hoy por hoy, muchos ciudadanos deben realizar sus trámites respectivos de la plataforma del RUNT, de manera presencial y en algunos casos ineficiente, en entes públicos que no están asignados estratégicamente para el fin mismo de los trámites de tránsito y transporte. (funcionpublica.gov.co, 2020)

Todo ello hace que realmente se tenga una asimetría entre el panorama que plantea el gobierno nacional, y las experiencias particulares de muchos ciudadanos que, o bien deben realizar la mayoría de los trámites de manera presencial, o bien, no cuentan con la forma de acceder a los respectivos sistemas tecnológicos, con lo cual se dificulta los procesos documentales y demás trámites relacionados con el tránsito y el transporte, que generan malestar, por diversas causas, a los ciudadanos. Esto se ve reflejado, por ejemplo, con el registro periodístico de (CaracolRadio), en el cual en los centros de atención distrital (CADE) para el pago de impuestos en Bogotá, “aumentó el número de personas que de una vez quieren quedar a paz y salvo con el impuesto de su vehículo, pero muchos ya denuncian traumatismos, ya que por internet no se puede liquidar el documento y ya comienzan a presentarse largas filas.”

Aseverando que los respectivos trámites que han de ser o bien suprimidos o sistematizados tecnológicamente, no han sido ejecutados o integrados de forma tal, por lo cual conlleva a que “muchacha gente y el personal que atiende no sea suficiente”; considerando que las atenciones a los usuarios las realizan en entidades públicas que no tienen la infraestructura, recursos y personal para asistir óptimamente a los usuarios; agregando que “está complicado porque los mismos funcionarios no pueden liquidar el impuesto porque dicen que no hay sistema; hay pocas personas atendiendo y esto complica más el trámite”, manifestaron ciudadanos que querían pagar su impuesto de vehículos.” (CaracolRadio)

Según explicó un funcionario del CADE, algunos avalúos de vehículos no se han subido al sistema y por este motivo está bloqueado el acceso para bajar el documento por internet, mientras esto sucede los ciudadanos no pueden conocer el valor a cancelar por este impuesto, en cual se debería llevar a cabo en la plataforma mencionada anteriormente, el RUNT.

La movilidad, la seguridad vial y el espacio público son temas de interés en el debate académico actual, dada su prevalencia en la mayoría de las regiones y ciudades del mundo, y debido a las problemáticas viales que hoy se presentan por el notable crecimiento poblacional, entre otras cosas, por los acelerados procesos de urbanización que viven las ciudades, que en todo sentido deben ser integrales y acompañados de una planeación sostenible enfocada en la responsabilidad ambiental.

El municipio de Melgar ha desarrollado un proceso de crecimiento acelerado en la última década por el fortalecimiento del turismo como principal actividad productiva, posicionándose como referente regional y nacional en este rubro. La actividad turística ha transformado a lo largo de los años su manera de desarrollarse socialmente. El turismo como actividad turística de la región supone fluctuaciones de personas flotantes lo que se refleja en la movilidad, que se

suma al aumento de parque automotor que, junto con ciertas falencias en el orden infraestructural y vial del municipio, desencadena las problemáticas viales señaladas. Estas circunstancias ponen de manifiesto la necesidad urgente de pensar, desde el punto de vista académico, con el lente de la ingeniería civil y bajo la perspectiva del urbanismo, la seguridad vial y la cultura ciudadana como fundamentos teóricos.

El crecimiento señalado perfila a Melgar como dinámica ciudad intermedia en Colombia en los próximos años, supone también el emprendimiento de retos y desafíos especialmente en tópicos de movilidad, seguridad vial y uso y goce del espacio público. Siendo distintos los enfoques y perspectivas que al respecto se han implementado. Estos desafíos y también al mejoramiento de las problemáticas de cada región, para este tipo de intervenciones y aproximaciones resulta necesario la adecuada caracterización de los contextos de estudio, tanto desde el punto de vista técnico como desde los actores implicados para que, así, las soluciones o tratamientos a las problemáticas resulten efectivas.

Por ello la presente aproximación busca un acercamiento al contexto del municipio de Melgar que, al igual que otras ciudades en crecimiento, dado su desarrollo y potencial productivo en función de la realización de actividades turísticas y hoteleras se enfrenta en la actualidad a problemáticas viales relacionadas con los usos viales del suelo. Implica un estudio juicioso de la situación actual de la infraestructura y seguridad vial del municipio, en la relación con los usos del espacio público, con miras al diseño de una estrategia que permita proyectar soluciones enfocadas y determinadas a través de la implementación de un marco metodológico de estudio.

Así mismo, se debe tener presente que durante el desarrollo de este estudio se encontró una inconformidad generalizada por parte de la población que realiza trámites en la Secretaría de

Tránsito del municipio; muchos procedimientos no se realizan con los parámetros de eficiencia que debería caracterizar a una entidad con la importancia de la Secretaría de Tránsito.

Así mismo, se encontró durante el trabajo de campo que a pesar de no contar con tales mecanismos para agilizar los trámites, la prestación del servicio al cliente se realiza con bastante efectividad, por lo que la mayoría de los usuarios no presentan quejas ante esta entidad. Se puede ver un conjunto de relaciones positivas y negativas que deben ser evaluadas en el marco de los procesos de gestión para optimizar aquellos aspectos que estén débiles dentro de la entidad y fortalecer, aún más, aquellos que ya se están realizando bien.

Se pudo concluir que, a pesar de que la implementación de estrategias tecnológicas como requisito indispensable para garantizar la coordinación de los procesos de modernización del Estado a mediano y largo plazo, se pueden implementar estrategias que no impliquen una gran inversión de recursos a corto plazo para garantizar la mejora paulatina de los procesos de gestión. Así mismo, es importante realizar estrategias de coordinación institucional que permitan agilizar y eliminar algunos de los trámites innecesarios para cumplir los requisitos establecidos por la ley, eliminando la excesiva burocracia de las entidades del Estado.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La ineffectividad en la optimización y sistematización de trámites respectivos al tránsito, lleva a “cuellos de botella” en el servicio documental y de gestión pública. En la manera como las entidades públicas, alcaldías o centros de atención al ciudadano, asisten a los ciudadanos los obliga realizar distintas diligencias en tránsito y transporte; todo ello en unas entidades sin la infraestructura, recursos y personal específico para dichas funciones, haciendo que sea proclive la congestión de servicio y el flujo de usuarios.

Todo lo anterior, implica incumplimiento de la Ley 2052 de 2020 y una inasistencia social eficiente con la cual redujo los trámites a quienes carecen de accesos tecnológicos. (funcionpublica.gov, 2018). Dicha ley, conocida como “Colombia ágil”, fue iniciativa gubernamental para reducir buena parte de los trámites y procedimientos ante las diferentes entidades del Estado; no obstante, a pesar de existir una plataforma o sistema para realizar los respectivos trámites, el Registro Único Nacional de Tránsito no integra eficientemente los trámites digitales en los cuales las personas, aun así, deben asistir presencialmente a las dependencias de las entidades públicas. (dep.presidencia, 2020) (Augusto Álvares, 2008)

¿Qué sugerir a la Secretaría de Tránsito de Melgar, Tolima como propuesta que dé como resultado la integración eficiente de las plataformas digitales y mejoramiento a partir de la normatividad vigente, teniendo en cuenta las necesidades ciudadanas, compilando y evaluando los hechos fundamentales y normatividades respectivas referidos a los trámites ante el organismo de tránsito en el Municipio de Melgar, Tolima?

¿Cómo Extrapolar las investigaciones de campo en el municipio de Melgar, Tolima, frente a una problemática nacional, relacionada con el propio Ministerio de Transporte, intermediarios, y la plataforma RUNT?

1.1 Descripción de la Situación Problemática

La plataforma actual del RUNT, adscrita al Ministerio del Transporte de Colombia, no está debidamente sistematizada, los trámites relacionados con el tránsito, que se podrían realizar virtualmente, traducen en “cuellos de botella”. La congestión obliga tramitar a los usuarios, careciendo del personal, recursos y procedimientos óptimos que mejoren el servicio o simplemente lo generen eficientemente. Considerando que esto se realiza en entidad sin adecuada infraestructura, recursos y personal específico, lo que se genera es congestión, crecimiento exponencial en el tráfico de usuarios e incumplimiento en las respuestas o soluciones al usuario.

1.2 Formulación del Problema

Siendo estas las mayores problemáticas en trámites de tránsito que se identifican en la dependencia municipal, se orienta el análisis del problema que se concreta en las dificultades operativas y administrativas que conducen a la insatisfacción de los usuarios de la Secretaria de Tránsito Municipal

- ✓ Diligenciamiento de la documentación
- ✓ Complementos de los formatos (huellas e improntas) no se toman de manera adecuada
- ✓ Desconocimiento de las vigencias de documentos como paz y salvos de impuestos y levantamientos de prenda
- ✓ Legibilidad de las copias de los documentos de identidad (solo se aceptan copias)

- ✓ Información errada que aparece en la plataforma RUNT en cuanto a las características del vehículo.

1.3 Árbol del Problema.

Problema central identificado: dificultades y congestión excesiva en los trámites documentales y de gestión ante la Secretaria de Tránsito del Municipio de Melgar, Tolima.

Causas directas e indirectas evaluadas:

- ✓ Insuficiente recurso humano para cubrir todas las actividades
- ✓ Inadecuado equipamiento tecnológico
- ✓ Deficiente acceso a la información y errores permanente es ésta
- ✓ Concentración de operaciones en la Secretaria de Tránsito municipal
- ✓ Deficiente conocimiento de la normatividad vigente
- ✓ No se hace adecuación ante las normas anti trámites
- ✓ Acentuada acción de intermediarios para la gestión de trámites

Efectos identificados, correlacionados con las causas.

- ✓ Congestión ineficiente en la gestión de asuntos de tránsito y transporte
- ✓ Incumplimiento de calendarios señalados a los usuarios
- ✓ Insatisfacción manifiesta de la ciudadanía, en general.
- ✓ Pérdida en la credibilidad sobre la administración pública
- ✓ Manejo confuso de las normas y la información
- ✓ Sobre costos para la dependencia administrativa y para los usuarios

La diversidad de trámites referentes al tránsito, siendo todos de máximo interés para el público y de mayor demanda, para la investigación, específicamente son:

) Inscripción ante el RUNT (Registro único Nacional de Tránsito)

) Trámites del RNA (Registro Nacional de Automotores)

- Traspasos
- Traspaso a persona indeterminada.
- Inscripciones y levantamientos de prendas.
- Duplicado de licencias de Tránsito.
- Duplicado de placas.
- Modificaciones.
- Certificados de Tradición.
- Matriculas iniciales.
- Pago de impuestos.

) Trámites de RNC (Registro Nacional de Conductores)

- Expedición inicial de licencias de conducción:
- Categorías A1, A2, B1, B2, C1, C2 Y C3
- Refrendación de licencias de conducción.
- Recategorización de licencia de conducción.
- Duplicado de licencias de conducción.
- Cambio de licencia de conducción por mayoría de edad.

) Trámites ante CRC (Centro de Reconocimiento de Conductores)

- Examen Psicossensométrico para conductores

1. JUSTIFICACIÓN

Dado que el sentido intrínseco de cualquier organización o entidad de ámbito público es el servicio a los ciudadanos y cumplir a cabalidad sus funciones, es menester una introspectiva y seguimiento constante sobre la calidad en tal prestación del servicio, en la optimización y en la pertinencia en la cual se genera la gestión pública.

Dicho lo anterior, en el caso de los trámites respectivos al tránsito y transporte, a nivel nacional, se conlleva a un cumplimiento específico de los deberes de los ciudadanos al registrar sus vehículos, pagar sus respectivos impuestos, y demás trámites afines, equivalentes a los deberes de estos ciudadanos, que a su vez, tienen como derechos fundamentales un efectivo y óptimo servicio de dichos trámites por parte del estado, de los cuales, en cierta forma, hacen su contribución económica con sus impuestos para solventar y auspiciar, las labores y funciones tanto de las entidades como del personal que allí labora.

Una de las concepciones dominantes en la Administración Pública y en general lo concerniente al servicio público, respecto a las organizaciones públicas es aquella que las equipara a las organizaciones estatales, estableciendo un ámbito de estudio centrado en los componentes de la organización del Estado y fundamentado en buena parte por las doctrinas propias del derecho administrativo. Por lo cual, la correlación intrínseca de todos estos conceptos se enfoca, por ende, en la ejecución a cabalidad de sus funciones gubernamentales o estatales al servicio de los derechos fundamentales del ciudadano. Si bien lo estatal es uno de los espacios por excelencia, de las sociedades modernas, para la formación y tramitación de los

reclamos y las demandas sociales, este no es el único. También es posible que estos se apliquen y converjan desde la relación Sociedad Civil – Mercado.

Todo lo anterior, permite vislumbrar, en síntesis, la trascendencia de un foco semántico y constructivo que permita generar una evaluación y recopilación de conceptos e información correspondiente con los trámites ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público; como una problemática de ámbito administrativo desde las funciones públicas estatales. Esto, por supuesto, en aras de encausar las funciones públicas hacia una gestión óptima que responda apropiadamente con las necesidades y derechos fundamentales de los ciudadanos que, a través de sus aportes fiscales, sustentan y aportan a todo el aparato estatal, asumiendo por consiguiente unos derechos civiles tales como el cumplimiento de los estatutos y leyes vigentes que amparan precisamente el bienestar colectivo.

2. OBJETIVOS

2.1.Objetivo General

Compilar los hechos fundamentales respectivos a los trámites ante el organismo de tránsito en el Municipio de Melgar, Tolima que dan como resultado la integración ineficiente de las plataformas digitales

2.2.Objetivos Específicos

- Esclarecer los artículos, leyes y demás fundamentos legales que sustenten y velen por el buen servicio y cumplimiento de las funciones públicas y estatales.
- Evidenciar las aseveraciones y fundamentos del estudio con fuentes oficiales en concatenación con la perspectiva pública o colectiva.
- Diagnosticar o identificar la problemática que surge en términos de los tramites en la secretaria municipal de tránsito en el año 2021
- Proponer o plantear o establecer políticas de intervención para los problemas yr deficiencia en la atención al cliente

3. ALCANCE DEL PROYECTO

Evidenciar una problemática social respecto de fundamentos administrativos públicos de una entidad al servicio de los ciudadanos, extrapolando lo fundamental de las organizaciones públicas o estatales frente a las sociedades modernas, para la gestión de trámites de tránsito ente el organismo existente en el Municipio de Melgar Tolima y tramitación de los reclamos y las demandas sociales, entre otras funciones; aseverando que estas entidades pueden emular programas y campañas de atención al usuario integrales, efectivas y eficientes, tales como las que ha desempeñado la Superintendencia de Industria y Comercio, la cual dispone de una serie de movilizaciones y asistencias presenciales, con vehículos adaptados para la atención integral del ciudadano, llegando directamente a las zonas de exclusión social más itinerantes o de poca presencia estatal, en aras de capacitar y servir de manera integral y oportuna las necesidades de los ciudadanos y consumidores que ven vulnerados sus derechos como tal, frente a personas jurídicas de múltiples sectores. Ello, permitirá considerar una postura más consecuente y proactiva, respecto de las ineficiencias y “cuellos de botella” en los servicios acumulados en entidades gubernamentales que, realmente, no tienen como directriz explícita, la asistencia de todos los respectivos trámites de ámbito de transporte y de tránsito.

Pertinencia del tema frente a una problemática de la administración pública

En consideración a que actualmente existe una Ley que se originó para evitar o suprimir lo máximo posible las gestiones documentales y de trámites de los ciudadanos hacia el estado, y que a su vez, exista una plataforma con tal fin, RUNT, y que no responda con tal objetivo hoy por hoy, siendo creada con el fin de generar digital y óptimamente los trámites respectivos relacionados con temas de tránsito en Colombia, se hace imperativo una evaluación e introspectiva, frente a todo un hecho fundamental de la gestión pública, que es el servicio

eficiente y pertinente de las funciones públicas y estatales; considerando que las organizaciones públicas, en sus inicios se entendía como gestión estatal, con un desenvolvimiento de las organizaciones del Estado tal que respondía a los derechos intrínsecos del ciudadano, y es el Estado en acción y en tal sentido, el que está ligada al estudio constata de las políticas públicas.

La gestión pública como campo de desarrollo de las políticas públicas implica una seria reflexión de aspectos fundamentales e imperativos que debe tener presente:

1. Definición de problemas. (Lo cual es precisamente el objetivo del presente estudio)
2. Obtención de información. (Extrapolar los datos y análisis de fuentes fidedignas)
3. Construcción de alternativas. (Integrar propuestas, campañas y protocolos eficientes)
4. Selección de criterios. (Cribar los hechos y aspectos esenciales que se pueden integrar)
5. Proyección de los resultados. (Magnificar el alcance y efecto de las propuestas dadas)
6. Confrontación de costos. (Cuantificar los egresos y recursos imperativos en la gestión)
7. Toma de decisiones. (Asumir los cambios necesarios frente a la problemática pública)
8. Relatar el proceso. (Documentar y especificar los aspectos y variables explícitas necesarias) (EAFIT , 2016)

Con lo anterior, se integra la pertinencia del tema frente a una problemática de la administración pública y se desglosa por tanto las variables esenciales que influyen en la gestión pública, y específicamente en el caso de estudio, las que podrían promover una eficiente y óptima prestación de servicios y funciones públicas a los ciudadanos.

4. MARCOS DE REFERENCIA

3.1. Marco Teórico

La problemática abordada en el presente trabajo implica el análisis de un conjunto de campos vinculados de manera directa e indirecta al tema principal de estudio, así las cosas, se debe tener en cuenta que el análisis multidisciplinar de los factores estudiados exige una rigurosidad en el tratamiento y contraste de cada uno de los elementos planteados para solucionar el problema de investigación.

Problemática Pública de la Ciudadanía

Los trámites ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía, se presentan a raíz de una serie de inconsistencias administrativas por causa de una falta de integración de aspectos fundamentales en lo concerniente a política pública; explicado tal concepto como una acción gubernamental orientada a generar labores de beneficio público o social, planteando para ello, un ciclo de desarrollo, constituido por cinco tipos de procesos o fases encadenadas que establecen una relación entre actores y actividades teleológicas. (EAFIT , 2016).

El crecimiento, casi siempre improvisado y desmesurado, de los centros urbanos, presenta una suerte de desafíos para habitantes, pero especialmente para sus gobernantes que deben incluir en sus planes de gestión la administración juiciosa del uso vial de suelo y del espacio público en el marco de una planeación urbana responsable y sostenible. Según lo expuesto, el desarrollo de los centros logra ejercer una gran y creciente presión sobre la capacidad de las vías públicas existentes y sus usos. Aún más teniendo en cuenta que “la transición urbana y la transición demográfica se encuentran unidas” (CEPAL, 1998). Al respecto se ha pronunciado la

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2001) al considerar que “en los últimos años el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial han traído como consecuencia, incrementos en la congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales, bastante mayores que los considerados aceptables por los ciudadanos” (CEPAL, 2001).

Con base en lo anterior es posible afirmar que el compromiso de la administración pública en sus diferentes niveles territoriales debe estar enfocado en satisfacer de manera oportuna las necesidades de transporte en sus respectivos territorios, sin embargo, allí surge una problemática deriva del uso de energías limpias para el sostenimiento ambiental, puesto que, a pesar de que la ciudadanía requiere una inversión en infraestructura vial y mejora de los medios de transporte, esta debe estar acompañada de un plan de sostenibilidad ecosistémica que permita hacer frente a los problemas derivados del cambio climático.

El informe presentado por la CEPAL va más allá de los efectos en términos económicos y ambientales, ya que aborda el crecimiento desmedido de los trámites como una problemática deriva de la creciente facilidad con la que es posible acceder a automóviles, puesto que, fruto del aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de medianos ingresos, el mayor acceso al crédito, la reducción relativa de los precios de venta, una mayor oferta por recirculación de autos usados, el crecimiento de la población, la reducción del número de habitantes por hogar y la escasa aplicación de políticas estructuradas en el área del transporte urbano (CEPAL, 2001).

El municipio de Melgar no ha sido ajeno a las problemáticas que aquejan a las ciudades en crecimiento, pese a tener 36.047 habitantes, según Oficina de Turismo de Melgar, dado su crecimiento económico, sus características productivas y su posicionamiento en actividades 23. En la Tesis de grado, Movilidad y Seguridad Vial del Municipio de Melgar: Una Aproximación a

la Problemática Vial de la Zona Céntrica y a sus Posibles Soluciones, se tiene en cuenta que las zonas turísticas hoteleras se han consolidado en los últimos años como un centro de desarrollo y en un futuro, no muy lejano, el municipio se convertirá en una de las ciudades intermedias de Colombia; en esta medida, también debe atender en la actualidad problemáticas asociadas con los procesos de crecimiento que está vivenciando.

Ante esta situación es pertinente definir una serie de fases que permitirán realizar el abordaje teórico planteado para la presente problemática, por este motivo, se ha optado por categorizar los elementos de la siguiente manera:

- A) La primera fase o el proceso de institucionalización de un problema, organiza la inclusión de actores estratégicos tipo partidos políticos, movimientos sociales, gremios, medios, administración pública, Ong's que definen y son definidos por actividades que a su vez definen y promueven valores, acontecimientos, intereses, demandas y agendas públicas.
- B) La segunda fase o el proceso de formulación de soluciones o acciones, plantea la inclusión o no de actores tipo parlamentarios, gremios, administración pública, organizaciones públicas y sociales y Ong's entre otras que participan o no de la elaboración y valoración de respuestas y la selección de criterios.
- C) La tercera fase o el proceso de toma de decisiones, también plantea la inclusión, o no, de actores gubernamentales tipo parlamentarios, presidente, ministros, gobernadores y alcaldes que tienen como tarea encontrar coaliciones mayoritarias, generar consensos y establecer la legitimación del mismo.
- D) La cuarta fase o el proceso de implementación establece la inclusión, o no, de actores tipo administración pública, empresa privada y Ong's entre otras, que ejecutan, gestionan y establecen los efectos concretos de la política pública.

E) La quinta fase o el proceso de evaluación define la participación, o no, de actores sociales como los medios, expertos, administración pública, responsables políticos, organizaciones políticas y sociales, gremios, afectados, Ong`s, entre otros, que plantean reacciones, juicios sobre sus efectos, mediaciones, valoraciones y propuestas de reajuste para una nueva implementación de la política pública. (Roth, 2010)

Con el ánimo de verificar la problemática que se ha descrito en el presente planteamiento, se adjuntan solicitudes hechas en su abril de 2018 para la elaboración del proyecto de grado. Entre estas la cursada a la Universidad UNIMINUTO y a la Secretaria de Transito Municipio de Melgar, consultando, como se dijo sobre, la problemática vial y de transporte. (Ver Anexos)

La administración municipal respondió con el número de parque automotor del municipio que se incurra según el reporte (Ver anexo Respuesta Secretaría de Transito Municipio de Melgar) en 11.400 vehículos con un promedio de matrículas mensuales de 2 carros y 100 motos, este último un número significativo. Un análisis preliminar de la problemática, sumado a la experiencia de los investigadores por la habitación y apropiación del territorio y el espacio, indica que una de las problemáticas viales con mayor incidencia en la movilidad y en general con afectación de la comunidad melgareña, al igual que en muchas otras ciudades del país, es la congestión por el excesivo flujo vehicular que se presenta en ciertos momentos del día, periodos del año y lugares del municipio; lo que a su vez tiene incidencia en el uso y goce del espacio público.

A partir de lo anterior, se puede comprender que existe una relación directa entre los datos suministrados por la administración municipal y la problemática abordada, puesto que, la intervención de la administración en lo público no busca solamente dar cuenta de lo público en forma teórica. Este es uno de los tantos tipos de su intervención y es uno de los más mínimos. La

teoría hegemónica sobre lo público en la administración se enfoca a dar cuenta básicamente del estudio de las políticas públicas, de los bienes públicos, del interés público, de la racionalidad pública y de la opinión pública, entre otros. (Chica, 2008. P. 30).

Por ello, resulta necesaria la caracterización de esta problemática en el municipio, teniendo en cuenta su carácter multicausal y su determinante incidencia en la génesis de otras problemáticas de la región o en la agudización de otras ya existentes. Como se indicó anteriormente, el municipio de Melgar se ha caracterizado por ser un centro propicio para la realización de actividades turísticas y hoteleras, en tal sentido a emprendido procesos de urbanización que han implicado la gestión de la infraestructura necesaria para tal fin, lo que le ha permitido posicionarse a través de los años, no solo a nivel regional sino también nacional como un centro turístico de interés.

Pese a ello, y quizá porque para otros la planeación no se pensaba acompañada de la noción de sostenibilidad, el uso vial de suelo del municipio se ha visto implicado en diversas problemáticas, entre ellas, la congestión vehicular que se produce en ciertas vías de la ciudad, especialmente en la zona central del municipio durante las temporadas vacacionales y días festivos en los que el flujo de turistas aumenta, llegando incluso a colapsar la movilidad por la afluencia masiva de visitantes a la “Ciudad de las Piscinas” o “Mar de Piscinas” como tradicionalmente se le conoce al municipio.

Con estos elementos es permitente mencionar que desde los nuevos paradigmas de lo público se plantea la existencia de un espacio social donde se inscriben prácticas de lo público tanto estatales como no estatales (Chica 2008. p.33), lo cual rompe la lógica tradicional que parte de asociar lo público al estado y lo privado a lo no estatal, por lo que el análisis de del espacio público dentro del municipio implica entender una serie de configuraciones simbólicas que se

forman con el pasar de los años, a partir de los cuales se construyen una serie de costumbres ciudadanas que explican gran parte de las formas de interactuar de los sujetos en estos espacios y son trascendentales para analizar la problemática.

Por último, la llegada de turistas y visitantes, nacionales y extranjeros, es una confluencia de distintas culturas con lo propio, diferentes maneras de compartir y apropiarse del territorio, lo que también se evidencia en el uso vial del suelo y en el goce del espacio público, que en algunos casos se ve afectado por el estacionamiento deliberado de vehículos en zonas con finalidades diferentes o por la gestión de actividades en espacios públicos relacionadas con las actividades turísticas que allí se realizan, entre ella la comercialización y venta ambulante de productos y servicios. Estos enfoques de la problemática se han condensado en la siguiente tabla donde a partir de los planteamientos discutidos se muestra el análisis de síntomas de la problemática vial de municipio de Melgar.

Sobre las tasas de accidentalidad debe considerarse que según los últimos estudios estadísticos sobre el tema: “se estima que cada año mueren en promedio 1’300.000 personas en incidentes viales en el mundo. Eso da un poco más de 3.500 muertos en carreteras y calles cada día 1 año pasado murieron más de 7.000 personas en siniestros viales en Colombia” según lo establecido en el “Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2.013 – 2.021” la meta nacional estriba en que para finalizar el año 2018 esta cifra baje 8%, y 27% para 2021 (El Espectador, 2017).

Analizar entonces la información, es demostrar, comprobar, ampliar o discutir y comparar la teoría con lo que encontramos al hacer el estudio.

El Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT fue creado como una herramienta con la finalidad de contrarrestar las prácticas fraudulentas en las actividades de registro, refrendación y

trámites en general en materia de parte automotriz del país, y, también, generar una optimización en los procesos; además, presta servicio de apoyo a todas las diferentes fuentes que requieren información, entre ellas, autoridades judiciales, aseguradoras, etc., con confiabilidad y seguridad en el manejo de la información. Otro aspecto es determinar cuál es el desarrollo y el aporte al sistema jurídico dado a partir de la implementación del Registro único Nacional de Transporte.

El desarrollo de nuevas tecnologías ha permitido crear nuevas oportunidades, opciones y ocasiones para generar eficiencia en los procesos habituales de los humanos y de esta manera crear un valor agregado en bienes, servicios y experiencias cotidianas. Dichos cambios se evidencian en la actualidad en instituciones como bancos, aerolíneas, servicios de mensajerías, almacenes de cadena, entre otros; esto, gracias a la creación de aplicaciones móviles, servicios Web y un sin número de herramientas que permiten que adquirir bienes y servicios sea más accesibles para los usuarios, todo encaminado en pro de la comodidad y bienestar de la sociedad.

De acuerdo a los inconvenientes que se presentaba anteriormente en los organismos de tránsito frente a la ejecución de los procesos y/o trámites, se ha desarrollado una nueva herramienta como lo manifiesta Amado (2007) en su artículo, en donde la concesión se compromete a llevar y actualizar toda la información para mejorar y optimizar el servicio así mismo la ejecución de los trámites, además, brindar seguridad y confianza que esté acorde con la ley, cumpliendo con el objetivo común de establecer las tareas o procedimientos en función del beneficio para el ciudadano

No obstante, entidades gubernamentales y privadas desarrollaron una plataforma con la finalidad de permitir el acceso a una nueva metodología para ejecutar los trámites y así implementar una regulación más eficiente para los ciudadanos y para el Estado. Es importante mencionar que anteriormente el nivel de regulación para la ejecución de los procesos no cumplía

con los estándares necesarios para acatar la ley y cumplir con los reglamentos de la anterior concesión, puesto que se evidenciaron diferentes casos que dilatava la operación y el trabajo en buena fe del Organismo de Tránsito en hechos como suplantación, errores humanos, falsificación en los documentos aportados por los usuarios, entre otros. Estos afectaron el sistema de Tránsito y el desarrollo de algunos trámites que quedaron inconclusos o con problemas futuros. (Amado, 2007).

Antes del año 2009 (fecha de entrada en vigencia del RUNT), los procesos referidos con parte automotor en el país se hacían en forma dispersa y uno a uno según el tipo de actividad a ejecutarse, así por ejemplo Compañías de seguros, escuelas automovilísticas, etc. Para el año 2009 se creó y se implementó el RUNT, el cual permitió la unificación y centralización de los registros independientes y la transversalidad tanto en la información como en los trámites mismos.

Así, la presente investigación se centró en resolver la pregunta: ¿cuál es el desarrollo y el aporte al sistema jurídico dado a partir de la implementación del RUNT? Para dar respuesta a la misma, se hace necesario recurrir a la norma Ley 769 de 2002, artículo 8, que nos enseña que éste sistema tiene una finalidad de trazabilidad de los datos allí registrados y ser una fuente institucional fidedigna del manejo de cada actuación relacionada con el parque automotor en el territorio colombiano. Según lo expresa el Ministerio de Transporte, es el RUNT quien en virtud de las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación adoptadas por el Art. 1 de la Resolución 1552 de 2009 del Ministerio de Transporte, es la encargada de la realización de cualquier trámite de tránsito en Colombia, así como de validar la información de los registros nacionales de automotores o conductores, y en línea autoriza a los organismos de tránsito para aprobar o no los trámites relacionados con dichos registros, estos últimos con la obligación de

reportar desde noviembre de 2009 la información al RUNT, de conformidad en el Art. 8 de la Resolución 3545 de 2009 del Ministerio de Transporte.

3.2. Marco Conceptual

Tópico del Concepto	Dimensiones y análisis semántico	Referencia Adicionales
Gestión de servicio público en las organizaciones estatales	<p><i>GESTIÓN</i>. Conjunto de decisiones y acciones que llevan al logro de objetivos preestablecidos; la gestión tiene un carácter teleológico al estar orientada al alcance de objetivos o fines preestablecidos. (Muñoz, 2020).</p> <p><i>GESTIÓN PÚBLICA</i>. Entendida como la gestión estatal para el cumplimiento de sus deberes y competencias legales. Intervienen las diversas organizaciones del Estado, como se dice, es el Estado en acción y en tal sentido está ligada al estudio de las políticas públicas. (Garza, 2010)</p> <p><i>GOBERNANZA</i>. Con respecto al autor (Urteaga, 2008), este concepto de gobernanza, etimológicamente se remonta al latín medieval, la cual es una palabra que cayó en desuso y fue reemplazada por gobierno. El término de governance se remonta al siglo XVI y “se refiere a la acción o manera de gobernar, guiar o determinar la conducta” (Jessop, 1999. 138). El termino se orientado a explicar las relaciones de coordinación entre actores, estructuras e instituciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales y supra nacionales (Jessop, 1999. 140).</p>	(UNAM , 2016) (Banco Interamericano de Desarrollo, 2003)
Construcción de lo Público	<p><i>LEGITIMACIÓN</i>; respecto de las apreciaciones del autor (Soto, 2008) es un concepto procesal que define la posibilidad de acceder a los Tribunales y las condiciones y circunstancias que permiten hacerlo, en función de la relación que se tiene con el objeto del procedimiento. Consiste en un derecho a la jurisdicción y en la facultad de accionar ante los Tribunales un determinado derecho, por lo que puede decirse que es la facultad de promover e intervenir en un proceso concreto como parte activa o pasiva.</p> <p><i>EXCLUSIÓN SOCIAL</i>: Según el autor (Banco Interamericano de Desarrollo, 2003) La exclusión social se define como una escasez crónica de oportunidades y de acceso a servicios básicos de calidad, a los mercados laborales y de crédito, a una infraestructura adecuada y al sistema de justicia.</p>	(UNAM , 2016) (Roth, 2010)
Organismos de Tránsito en Colombia	<p><i>ORGANISMOS DE TRÁNSITO</i>; según el propio departamento de tránsito nacional, son aquellas unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>Organizar, según el autor (Contreras, 2007) es la función administrativa que se encarga de agrupar las actividades planeadas en la empresa, para lograr el cumplimiento de los objetivos. Agrupar las actividades involucra el proceso de reunir a las personas, asignación de recursos empresariales bajo la dirección de un jefe.</p> <p>Código Tránsito, según el departamento administrativo distrital de Bogotá, (Dep. Adm. Movilidad Bogotá) rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores.</p>	RUNT

3.2.1. El sistema de tránsito en Colombia y su concepto

Para los especialistas que se analizarán a continuación, entre ellos Islas (2007), el tema de tránsito es reconocido como “aquel fenómeno físico de pasar por un punto o lugar específico ya sea de personas o cosas utilizando vías como (calles estación, puerto, pasillo, etc.)” (pág. 33). De esta manera, el tránsito presta importancia para la economía, la cultura y lo social de un país al facilitar el transporte mismo entre sujetos y de mercancías (Rees, 1976).

Teniendo en cuenta los grandes avances en materia de transporte y con base a los proyectos de la infraestructura vial, el crecimiento y el aumento de la economía, el hombre se ha visto en la necesidad de organizar y mejorar la seguridad de las vías, por ello tenemos que tener en cuenta ciertos aspectos de gran influencia, según Navarro (2010), como: “la planificación que tiene como meta el mejoramiento de la situación económica, el desarrollo de más oportunidades de trabajo y el mejoramiento de la calidad de vidas” (literal 12). En ese mismo contexto, surgen disciplinas como la ingeniería de tránsito, la cual se especializa en el estudio de los elementos del tránsito, su organización, el diseño geométrico de carreteras, entre otros (Navarro, 2010).

Ahora bien, el fenómeno del tránsito trae de su mano la necesidad de comprender los requerimientos en torno a circulación, seguridad, tipo de usuarios (pasajeros) y medios de transporte, por tanto, el sistema de tránsito debe resolver dificultades como el estado de las vías, la seguridad de los usuarios y de los transportistas, la insuficiencia de recursos de infraestructura y humanos, etc., tal y como lo reconoce Navarro (2010).

De esta misma manera el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española y el jurista Paredes (s.f.), se define y se contextualiza al Sistema de Tránsito como: “los diferentes factores y las limitaciones de los vehículos y los usuarios como elementos de la corriente de tránsito. De igual manera se tiene en cuenta varios factores de vital importancia” (pág. 3); así,

por ejemplo: Se investigan la velocidad, el volumen y la densidad; el origen y destino del movimiento; la capacidad de las calles y carreteras; el funcionamiento de: pasos a desnivel, terminales, intersecciones canalizadas; se analizan los accidentes, etc. Así se pone en evidencia la influencia de la capacidad y limitaciones del usuario en el tránsito; se estudia al usuario particularmente desde el punto de vista psíquico físico, indicándose la rapidez de las reacciones para frenar, para acelerar, para maniobrar, su resistencia al cansancio, etc., empleando en todo esto, métodos modernos e instrumentos psicotécnicos, como la metodología estadística. (pág. 4).

Por lo anterior, se concluye que, un sistema de tránsito debe ser regulado por parte del Estado con el fin que exista armonía entre el sistema vial, temas de circulación, en sistema del transporte público y claramente con la finalidad de eliminar las posibles causas de accidentalidad que se genere por causa de los vehículo y peatones, y, “además, éste debe cumplir con una serie de reglamentaciones que obedezca a la legitimidad, eficacia, sanciones y procedimientos para modificarlos y mejorarlos”. (Paredes G., s.f., pág. 4).

Igualmente, como lo manifiesta la evolución constitucional del Código de Tránsito a la luz de la jurisprudencia constitucional colombiana (Corte Constitucional, 2002): “El origen del problema del tránsito en las grandes ciudades se debe, en parte a la superposición de miles de vehículos en calles, cuyo trazo y capacidad pertenece a diseños de antes de la Era Cristiana” (Sentencia T-031). Además, se encuentra que la Ley 769 de 2002 tiene como fin regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito (en términos generales lo que ha de englobarse dentro del concepto de actores del tránsito) y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas.

3.3. Marco Temporal

Dado que la investigación ha de extrapolar e integrar gran parte de los conceptos normativos legales vigentes, en contraposición con la pertinencia y aceptabilidad de las funciones y servicio público para con el ciudadano, en materia de trámites de tránsito y transporte; es menester, tan siquiera un trimestre, comprendido en el tercer trimestre del presente año, para poder concatenar todos los conceptos y perspectivas que ayuden a vislumbrar objetivamente el panorama de trámites en el Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.

La temporalidad de la investigación se refiere al transcurso del tiempo en el que se recabaron los datos para esta investigación y corresponde a 3 meses.

3.4.Marco Geográfico

Es un municipio colombiano del departamento de Tolima. Se encuentra localizado en el Valle del río Sumapaz muy cerca de su desembocadura con el río Magdalena. Localizado a 91 km de Ibagué, la capital del departamento, y a 98 km al suroccidente de Bogotá, capital de Colombia. Limita al norte con el departamento de Cundinamarca, al este con el municipio de Icononzo, al sur con el municipio de Cunday. Es conocida en Colombia como la «Ciudad de las piscinas» o el «Mar de piscinas», debido al elevado número de piscinas que hay en esta ciudad: más de cinco mil.

El lugar fue habitado en periodos precolombinos por los indígenas Pijaos. A la llegada de los españoles, fue conquistado por Hernán Pérez de Quesada, Hernán Vanegas Carrillo y Baltazar Maldonado, en donde fundaron el primer asentamiento conocido como Cualamaná, que luego paso a llamarse Villa de Nuestra Señora de Altagracia y en 1601 fue renombrada La Candelaria por el capitán Juan López de Herrera.

Actualmente Melgar cuenta con una población aproximada de 31920 habitantes y es un importante centro turístico y de recreación del país. El acceso principal al municipio es a través de la terminal de transportes que se encuentra a las afueras de la Melgar, en la vía a Bogotá, y esta terminal cuenta con vehículos de diferentes empresas de transporte que nos conectan con otros municipios vecinos, contamos con una variante tipo autopista, que lo rodea. También Melgar se comunica por carretera con los municipios de Carmen de Apicalá, Cunday, e Icononzo que en transporte ordinario debe ser tomada en la terminal. (Gobierno del Municipio de Melgar)

3.4.1. Caracterización de la Entidad Pública

Como toda entidad pública, tiene una razón intrínseca e imperativa de servicio público, con el respaldo de las normas legales vigentes colombianas; en este caso, el Ministerio de Transporte de Colombia, se ampara en la Constitución Política Nacional, la Ley 489 de 1998, la Ley 790 de 2002 y demás normas vigentes; los Ministerios son, junto con la Presidencia de la República y los Departamentos Administrativos, los organismos principales de la Administración Pública Nacional y hacen parte del Sector Central de la Rama Ejecutiva del Poder Público. (MinTransporte).

Los Ministerios tienen como objetivos primordiales la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos del Sector Administrativo que dirigen.

Considerando lo anterior, el Ministerio de Transporte, como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito, la infraestructura de carretera, puertos y terminales fluvial, férreo y aéreo del país. (MinTransporte)

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Tránsito y Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de

Infraestructura (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL), la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). (MinTransporte)

Derivando del Ministerio de Transporte, está el RUNT, Registro Único Nacional de Tránsito, en el cual se centrará el presente estudio. Esta sección adscrita al Ministerio del Transporte se define como un sistema de información que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los Registros de Automotores, Conductores, Licencias de Tránsito, Empresas de Transporte Público, Infractores, Accidentes de Tránsito, Seguros, Remolques y Semirremolques, Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector. (Art. 8 y 9 de la Ley 769 de 2002 y la parte pertinente de la Ley 1005 de 2006). (runt).

Tabla 1. Distribución de la accidentalidad en los principales municipios del departamento. 2012-2016

Orden	Municipio	No. De		Zona		Zona	
		Accidentes	%	Urbana	%	Rural	%
1	Ibagué	11,600	78.63	10,817	89.22	584	22.21
2	Espinal	870	5.90	572	4.72	298	11.34
3	Melgar	586	3.97	355	2.93	231	8.79
4	Cajamarca	362	2.45	6	0.05	356	13.54
5	Alvarado	262	1.78	7	0.06	255	9.70
6	Guamo	262	1.78	35	0.29	227	8.63
7	Fresno	248	1.68	20	0.16	228	8.67
8	Honda	187	1.27	85	0.70	102	3.88
9	Mariquita	133	0.90	135	1.11	198	7.53
10	Líbano	123	0.83	80	0.66	43	1.64
11	Purificación	120	0.81	12	0.10	107	4.07
	Total	14,753	100.00	12,124	100.00	2,629	100.00

Fuente: Diseño propio. Tomado del Informe del DATT. 2017

Los once (11) municipios relacionados suman el 97.8% del total del registro de accidentes de los 47 municipios que componen la división político-administrativa del departamento; quiere decir que el restante 2.2% corresponde a los otros 36 municipios.

Excluyendo a Ibagué de la tabla anterior, se tiene que en los 10 municipios representan el 21.87% del total de la accidentalidad; el 10.78% de los accidentes en zona urbana y el 78.13% de la accidentalidad de la zona rural.

Profundizando en la accidentalidad del departamento, sin Ibagué, los informes del año 2016 ratifican la alarmante situación que representa en las zonas rurales del departamento, en la mayoría de los territorios municipales.

Sumados los porcentajes de accidentalidad de los Cuadrantes Rurales con el de las Inspecciones de Policía se equiparán con el porcentaje de los Cuadrantes Urbanos. Esto identifica una necesidad de atención prioritaria ya que la población urbana del departamento sobrepasa el 68% mientras la rural solo llega al 31%.

Con respecto a los porcentajes de fallecidos, la suma rural de los dos, Cuadrantes Rurales e Inspecciones de Policía sobrepasa la cifra urbana con el 58.5%, 41.5% para los Cuadrantes Urbanos.

Combinando resultados de las tablas anteriores, los resultados muestran que no hay correspondencia con los municipios de mayor población, más bien parecen tener relación con el desarrollo vial de las troncales nacionales y los flujos del turismo a zonas de interés de la parte central del departamento. Tomando como base los datos del año 2016 y la accidentalidad en los tramos de mayor incidencia, los resultados que muestra la tabla 4 pueden estar dejando en claro la necesidad de estrategias para preparar a la población para el uso de las vías con mejores medidas de prevención y prudencia.

Tabla 2. Accidentalidad en el Tolima, según los tramos viales de mayor número de accidentes. 2016

Tramo Vial	No. de Accidentes	Tramo Vial	No. de Accidentes
Castilla – Girardot	29	Fresno – Manizales	8
Variante Chicoral-Espinal-Flandes	23	Purificación- Prado	7
Ibagué – Mariquita	19	Fresno – Honda	6
Castilla – Neiva	17	Cambao – Murillo	6
Melgar – Bogotá	11	Melgar - Carmen Apicalá	3
Ibagué – Espinal	10	Honda – Dorada	3

Fuente: Seccional de Tránsito y Transporte del Tolima. 2016

Los seis principales tramos viales presentan el 76.76% de la accidentalidad vial, para igual número de tramos de menor desarrollo el porcentaje es del 23.24%.

Hay que hacer la aclaración que el reporte referido no informa sobre accidentalidad en la vía Ibagué - Cajamarca, tramo que merece ser analizado dada la relevancia de esta vía. Igualmente, no reporta sobre accidentalidad en la región sur del departamento, es posible que la accidentalidad no sea significativa dentro del volumen registrado, sin querer decir que no se presentan accidentes e implique la toma de decisiones estratégicas preventivas.

3.4.2. Caracterización del Parque Automotor del Tolima

Las funciones administrativas de tránsito y transporte en el departamento están a cargo del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte como dependencia perteneciente a la estructura administrativa del gobierno departamental con cinco (5) sedes operativas, localizadas en igual número de municipios, y siete (7) secretarías municipales de tránsito y transporte.

De acuerdo con la base de datos del RUNT, en el Tolima hay un registro de 344.303 vehículos. Total, que se ha desglosado a partir de algunas variables como lo indican las siguientes tablas de caracterización del parque automotor del departamento.

Tabla 3. Registro del parque automotor, según oficina de registro. Tolima, 2017

Oficina de Tránsito	Categoría de Oficina	Cantidad	Porcentaje
Alvarado	Operativa DATT	23,404.00	6.80
Guamo	Operativa DATT	22,631.00	6.57
Armero Guayabal	Operativa DATT	20,871.00	6.06
Purificación	Operativa DATT	7,404.00	2.15
Chaparral	Operativa DATT	5,324.00	1.55
Melgar	Secret. Gob. TTO y TTE	10,801.00	3.14
Ibagué	Secret. Mpal. TTO y TTE	176,579.00	51.29
Espinal	Secret. Mpal. TTO y TTE	50,201.00	14.58
Honda	Secret. Mpal. TTO y TTE	9,358.00	2.72
Líbano	Secret. Mpal. TTO y TTE	7,456.00	2.17
Mariquita	Secret. Mpal. TTO y TTE	6,576.00	1.91
Fresno	Secret. Mpal. TTO y TTE	3,698.00	1.07
Total		344,303.00	100.00

Fuente: Base de Datos RUNT. 2017

Se observa claramente que un poco más de la mitad de los registros corresponde a la base de datos de la Secretaría respectiva de la capital del departamento. El 23.13% reposa en los registros del DATT con cobertura de 38 municipios de los 47 del departamento. La suma de registros correspondiente a las seis (6) secretarías municipales equivale al 25.59% del total, exceptuando a Ibagué; estos últimos despachos tienen una cobertura de ocho (8) municipios ya que el despacho del municipio de Fresno cubre los municipios de Herveo y Casabianca.

Tabla 4. Registro del parque automotor, según modelo vehicular. Tolima, 2017

Oficina de Tránsito	Categoría de Oficina	Cantidad	Porcentaje
Alvarado	Operativa DATT	23,404.00	6.80
Guamo	Operativa DATT	22,631.00	6.57
Armero Guayabal	Operativa DATT	20,871.00	6.06
Purificación	Operativa DATT	7,404.00	2.15
Chaparral	Operativa DATT	5,324.00	1.55
Melgar	Secret. Gob. TTO y TTE	10,801.00	3.14
Ibagué	Secret. Mpal. TTO y TTE	176,579.00	51.29
Espinal	Secret. Mpal. TTO y TTE	50,201.00	14.58
Honda	Secret. Mpal. TTO y TTE	9,358.00	2.72
Líbano	Secret. Mpal. TTO y TTE	7,456.00	2.17
Mariquita	Secret. Mpal. TTO y TTE	6,576.00	1.91
Fresno	Secret. Mpal. TTO y TTE	3,698.00	1.07
Total		344,303.00	100.00

Fuente: Base de datos del RUNT. 2017

De acuerdo con la variable asumida con cobertura para todo el departamento del Tolima, tan solo en la primera década considerada se da un crecimiento porcentual negativo. A partir de 1966, las décadas siguientes muestran un crecimiento acelerado que se refrenda con el crecimiento mensual de los registros en el parque automotor.

Este crecimiento acelerado es superior a la expansión vial. Factores del deterioro de las redes viales y del alto índice de morbilidad y de demanda de infraestructura y señalización adecuada para aportar a la mejor calidad de vida de la ciudadanía en general y reducción de los altos costos que se pagan por la atención del alto número de víctimas.

La mayoría absoluta de los vehículos registrados son del servicio particular. Siendo presión constante a los entes oficiales, desbordando la capacidad de control y de expandir la malla vial, tanto en zonas rurales como urbanas.

La relación que se puede efectuar es que por cada cinco habitantes del departamento hay la disponibilidad de un vehículo para el servicio privado, si al monto del servicio privado se suma el del servicio público la relación baja a cuatro personas por un vehículo.

Tabla 5. Registro del parque automotor, según el tipo de vehículo. Tolima, 2017

Clase de vehículo	Cantidad	Porcentaje
Motocicleta particular	226,138	65.68
Automóvil	62,374	18.12
Camioneta	23,040	6.69
Campero	15,737	4.57
Microbús	1,599	0.46
Motocarro	937	0.27
Semirremolque	910	0.26
Motocicleta oficial	684	0.20
Tractocamión	520	0.15
Volqueta	455	0.13
Sin clasificación	2,233	0.65
Otros	9,676	2.81
Totales	344,303	100.00

Fuente. Base de datos del RUNT. Tolima, 2017

La tabla anterior muestra otra característica relevante sobre el parque automotor; siendo evidente el alto número que representan las motocicletas para el uso particular, en comparación con las otras clases de vehículos. El porcentaje representa más del 65%, lo que se expresa como otra de las consideraciones importantes que hay que tener en cuenta para el diseño de estrategias de seguridad y ordenamiento de la movilidad, de hecho, también sobre las características que debe tener la malla vial para seguridad de todos sin restar factores a la eficiente movilidad requerida.

Para ampliar la caracterización sobre el parque automotor, se hizo un conteo aparte en lo referente a la maquinaria, tanto industrial como agrícola. Variable que permite evaluar no solo el aporte de este tipo de vehículos sino la percepción del tamaño de la inversión pública y privada

en bienes que demanda la productividad del departamento según su vocación, principalmente agropecuaria.

Si bien la participación en el registro del parque automotor del departamento solo representa el 0.15%, se trata generalmente de vehículos de gran y con condiciones de desplazamiento especiales. Uno de los mayores riesgos se puede identificar en su desplazamiento por las vías nacionales y regionales, lo que se debe realizar con medidas preventivas y controles efectivos.

3.5. Marco Legal

Categoría de la Norma	Año de Expedición	Contenido de la norma	Referencia
Decreto 044	Mayo de 2004	Formula las políticas de tránsito y transporte del municipio de Melgar según lineamientos establecidos en Decreto 044 de mayo de 2004 (Artículo 3°), Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002 y normas que las reglamente, así como las políticas y planes adoptados en el Plan de desarrollo Municipal. Objetivos Establecer y liderar la formulación e implementación de las Políticas del Sistema de Tránsito, Transporte y Movilidad, con el fin de apoyar, garantizar prevenir y reducir las tasas de accidentalidad y mortalidad de los usuarios de las vías públicas y privadas del municipio.	(Alcaldía Municipal de Melgar - Tolima, 2021)
Ley 769	2002	Diario Oficial No. 44.893 de 7 de agosto de 2002. Establece al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito para definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.	(O.A.S, 2002)
Ley 962	2005	Iniciativa gubernamental que establece las directrices fundamentales de la política de racionalización de trámites, que guían las actuaciones de la Administración Pública en las relaciones del ciudadano-empresario con el Estado en sus diferentes niveles, para el ejercicio de actividades, derechos o cumplimiento de obligaciones.	(Min.Interior Col.)
		Instrumento jurídico. se fundamenta en la construcción de una gestión pública moderna y transparente, mediante fortalecimiento tecnológico que permita al ciudadano acceder a los servicios públicos de forma ágil y efectiva, genera ahorros en costos y tiempo,	(MinTransporte COL, 2019)

Ley 962	2005	evita exigencias injustificadas a los colombianos. Todo requisito, para que sea exigible al administrado deberá encontrarse inscrito en el Sistema Único de Información de Trámites, SUIT, que opera a través del Portal del Estado Colombiano,	
Ley 962	2005	Prohíbe a las autoridades públicas establecer trámites, requisitos y permisos para el ejercicio de actividades, derechos o cumplimiento de obligaciones, salvo que se encuentren expresamente autorizados por la Ley. Así mismo, prohíbe solicitar la presentación de documentos de competencia de otras autoridades. Ver obligaciones de Ley 962	(Min.Interior Col.)
Decreto Anti trámites 019	2012	<p>Una nueva relación del Estado con los ciudadanos como usuarios y destinatarios de sus servicios, con el fin de hacer su vida un poco más amable.</p> <p>Proteger y garantizar la efectividad de los derechos de las personas naturales y jurídicas ante la Administración Pública.</p> <p>Generar el compromiso de las instituciones públicas para ser más eficientes y eficaces.</p> <p>Suprimir o reformar los trámites, procedimientos y regulaciones innecesarios existentes en la Administración Pública.</p> <p>Solicitar documentos que reposan en la misma entidad.</p> <p>Comprobar la presentación de pagos realizados con anterioridad ante la misma administración.</p> <p>Rechazar solicitudes contenidas en formularios por errores de citas, de ortografía, de mecanografía, aritméticos o similares.</p> <p>No se requerirá actuar mediante abogado para la realización de actuación administrativa, salvo que se trate de interposición de recursos.</p> <p>Solicitar certificaciones de indicadores económicos para adelantar procesos o actuaciones ante las autoridades, basta la consulta a la web de la entidad que certifica.</p>	(MinTransporte)

4. ASPECTOS METODOLÓGICOS

4.1. Tipo de Estudio y Diseño General

La investigación es de tipo descriptiva, ya que se tiene en cuenta los impactos que han tenido las distintas normas vigentes respecto de la idoneidad y pertinencia en la prestación del servicio y función pública en lo que respecta a los trámites ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar Tolima, como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público; en relación con las perspectivas obtenidas de la ciudadanía, como actor principal de tal escenario.

4.2. Enfoque

Con respecto al análisis anterior es de tener en cuenta que la investigación, al requerir un estudio del estado actual de trámites de tránsito en el Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público, se necesita un análisis cualitativo de ese aspecto, igualmente, al realizar el estudio de los requerimientos del sector transporte y del tránsito frente a la respuesta que dan los ciudadanos implicados, se puede precisar que se realiza un estudio cuantitativo. Por todo lo mencionado, el enfoque a implementar será el mixto.

4.3. Técnicas e Instrumentos

Para compilar las perspectivas de los actores principales de la problemática planteada, se busca realizar encuestas y entrevistas a los mismos ciudadanos del municipio de Melgar,

Tolima, cuantificando desde las perspectivas cualitativas y subjetivas de dicha población, a fin de extrapolarlas a variables cuantitativas, medibles y objetivas; y que su vez, se correlacione con municipios de categoría semejante, tal que permita un análisis que correlacione a las normatividades vigentes, y las aseveraciones cuantitativas y cualitativas que ha generado el gobierno nacional, al respecto de los ahorros monetarios con la implementación de la denominada “LEY ANTI TRÁMITE”.

Para tal fin, se puede implementar la herramienta digital / tecnológica, que se denomina Formularios de Google, siendo un software de administración de encuestas que se incluye como parte del conjunto gratuito Google Docs. Editors basado en la web que ofrece Google.

4.4. Problemática Asociada al Ámbito Temático – Línea de Investigación de la ESAP

Toma de Decisiones en Administración Pública

La falta de integración entre la Ley 2052 de 2020 y una asistencia social eficiente con la cual se reduzca los trámites de quienes carecen de accesos tecnológicos. Dicha ley, conocida como “Colombia ágil”, fue una iniciativa gubernamental para reducir buena parte de los trámites y procedimientos que las personas jurídicas y naturales, aquellos que se hacen ante diferentes entidades del Estado; no obstante, a pesar de existir una plataforma o sistema para realizar los respectivos trámites de tránsito, el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, no integra de manera satisfactoria o eficiente trámites digitales, por lo que los ciudadanos aun debemos asistir presencialmente a entidades públicas a adelantar estos tipos de trámites. (dep.presidencia, 2020) (Augusto Álvarez, 2008)

4.5. Propuesta de Intervención de la Monografía

Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público, año 2021.

5. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

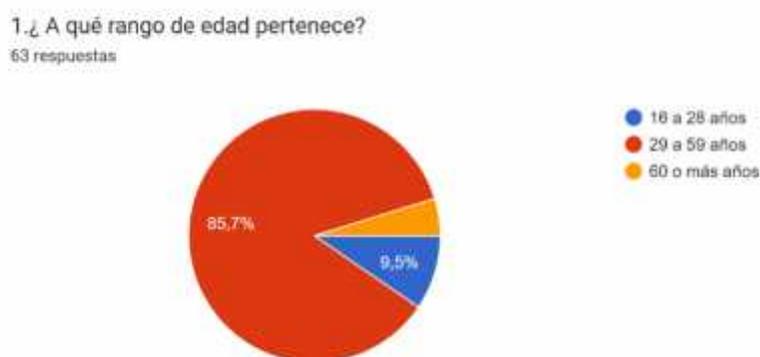
5.1. Caracterización de usuarios

Con el objetivo de percibir los niveles de satisfacción de la población del municipio se aplicó la encuesta estructurada, previamente diseñada y compuesta por 14 preguntas articuladas.

Se aplicó a un total de 63 personas, las cuales se clasificaron desde dos puntos de vista central: el grupo de edad y el rol en cuanto a la relación laboral institucional, cuidando que todos los encuestados estuvieran en plenas capacidades de dar respuestas libres y conscientemente.

A continuación, se grafican los resultados en el mismo orden establecido en el instrumento de la encuesta, Sobre todos los resultados se realiza la evaluación pertinente a los objetivos del trabajo.

Gráfica 1. Clasificación de la población encuestada según grupo de edad. Melgar, 2022

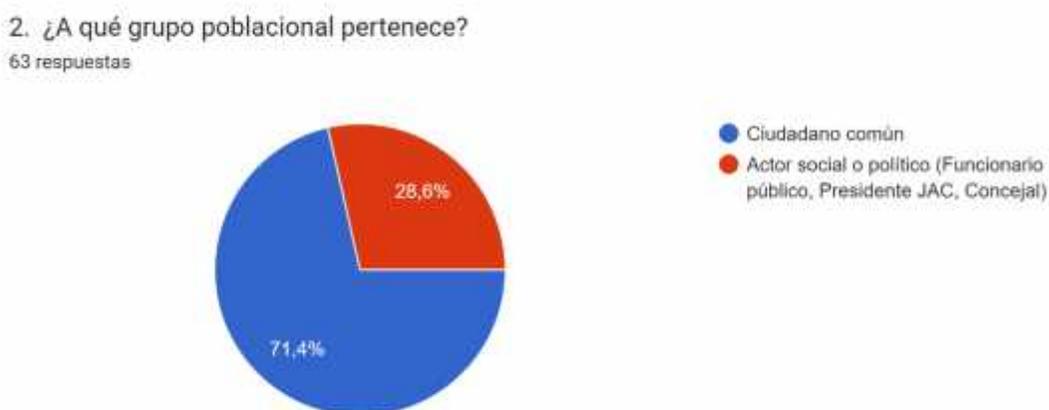


Elaboración Propia del Autor

Se aprecia qué, de manera no intencionada, el mayor grupo encuestado fue el de la edad entre los 29 y 59 años, considerada como la población activamente económica, es decir, está en condiciones de desempeñar una actividad productiva y por ende de realizar y conocer sobre las gestiones referidas a los trámites de tránsito y transporte. Lógicamente, los otros dos grupos de edad lo pueden realizar, pero, con menores posibilidades.

Ante esto, la secretaría de Tránsito debe tener presente que la población con mayor asistencia a estos espacios se encuentra por encima de los 29 años, lo que significa que además de ser un sector de la población que labora, también debe realizar los trámites de manera rápida, por lo cual es pertinente que la secretaría se concentre en agilizar sus trámites si desea prestar una atención oportuna.

Gráfica 2. Clasificación de los encuestados, según el rol desempeñado. Melgar, 2022



Elaboración Propia del Autor

La pregunta número dos hizo referencia a resaltar la condición o rol en las actividades más generales. Se estimó la importancia de hacer esta clasificación, presumiendo que quien se desempeña en condición de funcionario o gestor social, está más en contacto con las gestiones y protocolos en las acciones administrativas municipales. Del total de los encuestados el 71.4% se

declararon en condición de ciudadano sin ninguna responsabilidad administrativa o de gestión. el resto declararon desempeñar alguna de las funciones referidas. Estos resultados permiten observar aspectos interesantes al ser relacionados en conjunto con los resultados de las otras respuestas.

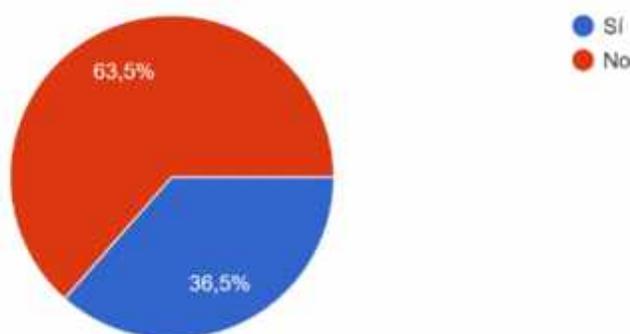
Por otra parte, se hace necesario reafirmar que estos roles no significan exonerar o discriminar las responsabilidades que todo ciudadano tiene frente a sus relaciones con el Estado y la administración pública, por lo tanto, el hecho de que el 71% de la población no esté relacionado con el conocimiento y acatamiento de los procesos reglamentados y sean ciudadanos del común implica una mayor responsabilidad de los funcionarios que hacen parte de la secretaría por explicar cada uno de los procedimientos que allí se realizan con mayor claridad y detenimiento. Así mismo deben tener presente que el uso de mecanismos para facilitar el entendimiento de los ciudadanos respecto a los trámites que allí se realizan debe ser una prioridad dentro de los planes estratégicos de la entidad para realizar mejoras.

5.2. Percepciones del servicio de tránsito

Gráfica 3. Clasificación de encuestados según apreciación de la calidad del servicio de la Secretaría Municipal de Tránsito. Melgar, 2022

3. ¿Considera usted que la Secretaría de Tránsito de Melgar ofrece servicio ágil y eficiente a los diferentes usuarios?

63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

La calificación que al respecto brindaron los encuestados es de máxima atención.

Para la mayoría, los servicios ofertados no son de la mejor calidad, o por falta de agilidad o por carencia de la necesaria efectividad, lo que implica que la secretaría de tránsito debe evaluar a detalle cada uno de sus procesos de gestión con el fin de realizar un diagnóstico que le permita plantear acciones de mejora para satisfacer de manera más eficiente los requerimientos de la población y mejorar la calidad en la prestación del servicio.

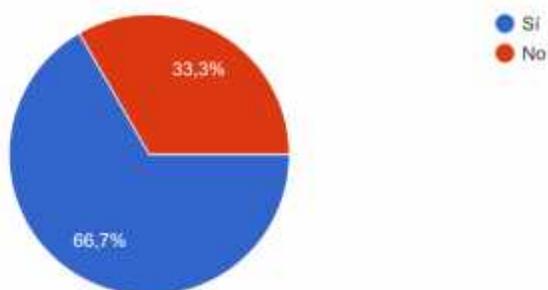
Por otra parte, se debe tener en cuenta que la ineficiencia en la prestación de los servicios no solo tiene repercusiones sobre el campo tratado, ya que por ser esta una entidad estatal, las consecuencias políticas, también cobran una gran importancia debido a que la insatisfacción de los usuarios se puede traducir en una disminución del caudal electoral.

Así mismo, otro aspecto a considerar es que ante la falta de eficiencia en los procesos de tramitología es probable que los organismos de control que están vinculados a esta área no puedan realizar su labor de manera adecuada, por lo cual esto tiene consecuencias sobre la reglamentación legal que deben cumplir los usuarios de los vehículos.

De todas maneras, para algo más de la tercera parte, los resultados se pueden calificar de positivos en general, lo cual deja ver que muy posiblemente existan algunos trámites que se realizan con mayor eficiencia que otros, motivo por el cual se debe realizar un análisis detallado para optimizar los puntos débiles y fortalecer aquellos que ya están bien.

Gráfica 4. Clasificación de resultados según la percepción del trato recibido durante los procesos de trámites. Melgar, 2022

7. ¿Ha recibido trato amable y eficaz por parte de los diferentes funcionarios encargados de cada uno de los procesos en la Secretaría de Tránsito de Melgar?
63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

Frente a esta pregunta es interesante observar que para la mayoría de los encuestados (66.7%) el trato recibido ha sido amable y eficaz. Aunque los dos términos no se pueden homologar rápidamente, significa que además de la amabilidad en la atención, el usuario considera que por parte de los funcionarios si cumplen las funciones establecidas o requeridas. Queda por consultar si, esa eficacia, se puede consolidar con los niveles de efectividad, siendo

este el aspecto que más interesa al ciudadano en su relacionamiento con la administración pública.

Así mismo, se debe tener en cuenta que la capacitación del personal juega un papel importante en este aspecto, ya que la inteligencia emocional que manejan los funcionarios los lleva a soportar la lentitud de cada uno de los trámites hasta el punto de manejar la mayor cordialidad con cada uno de los usuarios a pesar de soportar momentos de alta tensión donde las personas exigen atención de manera más rápida.

5.3. Eficiencia en el servicio

Gráfica 5. Clasificación según la apreciación del tiempo consumido en los trámites de la Secretaría Municipal de Tránsito. Melgar, 2022

4. ¿El tiempo de espera al adelantar sus trámites en la Secretaría de Tránsito de Melgar es?

63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

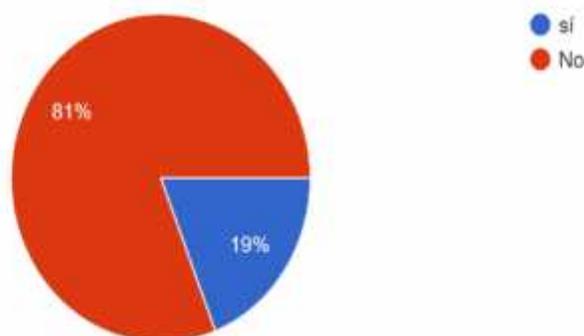
Los resultados de esta pregunta reafirman los de la pregunta anterior. Es una forma diferente de expresar la poca agilidad en los trámites competentes. El grupo que considera muy rápido el servicio es realmente mínimo, lo que obliga a analizar a profundidad las herramientas disponibles para agilizar cada uno de los trámites y mejorar el servicio.

Sumando los porcentajes obtenidos por quienes consideran muy rápido el servicio y los que lo estiman como tiempo normal, sobrepasan ligeramente el 50%; significa que para la otra mitad se hace preciso un profundo mejoramiento en el servicio con el fin de reducir los tiempos para lograr los propósitos pertinentes.

Ante esta situación, se puede decir que basados en experiencias estudiadas con anterioridad, el uso de mecanismos de mejora como herramientas TIC podrían ser viables a mediano plazo para brindar un proceso de descongestión en la cantidad de trámites que se realizan en estos espacios. Así las cosas, para implementar esta estrategia se deben tener presentes factores como la disponibilidad de recursos, las estrategias de adaptación de la población, la disponibilidad de herramientas tecnológicas, los procesos de gestión de la entidad y el conocimiento del personal que hace parte de la secretaría de tránsito.

Gráfica 6. Clasificación de resultados según la gestión de pago de los trámites. Melgar, 2022

5. ¿Actualmente para realizar pagos de trámites el usuario se debe desplazar a la Tesorería Municipal, luego al banco y luego de nuevo a la ofi... tránsito, ¿cree usted que ese proceso está bien?
63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

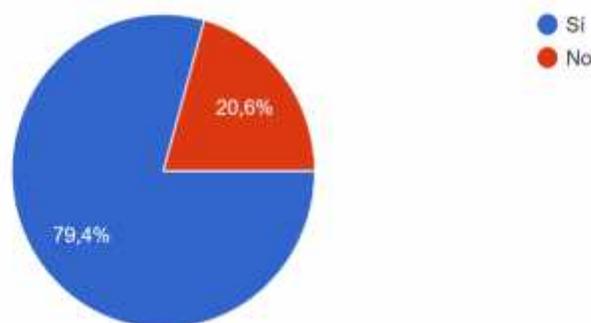
Adicionalmente, a la consideración general del tiempo utilizado por la Secretaría de tránsito, se acude al procedimiento de pago que actualmente se debe realizar. La línea de pagos exige tres instancias o momentos consecutivos: la tesorería municipal, el banco y retorno a la tesorería. Sobre esto, para el 81% el trámite de pago no está bien diseñado; lo que implica que es de urgente valoración administrativa, debido a que esto puede tener un impacto negativo sobre las finanzas públicas, ya que muchos usuarios no disponen del tiempo para realizar este trámite y se podrían crear estrategias de pago digital que faciliten el proceso y brinden una mayor confianza a los ciudadanos para que de esta manera la recaudación pueda crecer.

Por otra parte, para menos del 20% está bien, por lo que es preciso resaltar que, el grupo encuestado que tiene un rol institucional fue en promedio del 28% de los encuestados y, como se dijo, es posible que sea una población con mayor preparación y acceso a los trámites en general, cual implica que estén acostumbrados a los trámites burocráticos y por ende no tengan ningún tipo de quejas.

Gráfica 7. Clasificación de resultados según la necesidad de centrar los pagos en la Secretaría. Melgar, 2022

6. ¿Cree usted que los pagos que se deben realizar por los derechos de los diferentes trámites deben realizarse directamente en la Secretaría de Tránsito?

63 respuestas



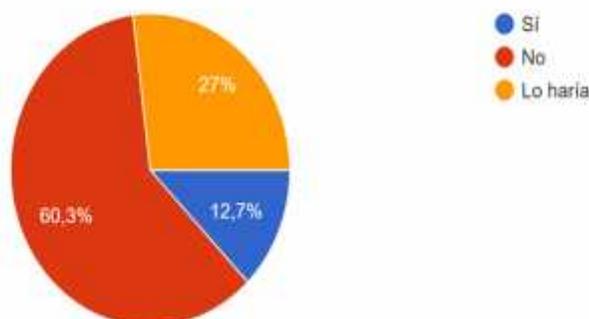
Elaboración Propia del Autor

De manera similar a la anterior gráfica de resultados, para un 20% de los encuestados se debe continuar con el proceso de los tres momentos: tesorería – banco – tesorería; porcentaje que puede ser muy coincidente con los que aseveran que el diseño de pago actual es el adecuado. Para el 80%, correspondiente, al de la anterior respuesta, no está de acuerdo en que el sistema actual sea el apropiado. Esta situación es una clara reclamación para los ajustes administrativos, en la gestión de trámites y en especial sobre el mecanismo de pago, ante lo cual se puede decir que la falta de modernización en el Estado es una de las principales causas por las cuales no se plantea una mejora a esta situación.

Así mismo, se debe contemplar la posibilidad de que no existen personas con la capacidad de proponer una estrategia de mejora consistente que incentive a la administración a cambiar los sistemas de trámites actuales. Así las cosas, se puede evidenciar que la administración municipal debe promover estrategias que ayuden a mejorar los trámites de la secretaría con el fin de brindar mayor satisfacción a los empleados.

Gráfica 8. Clasificación según la colocación de quejas sobre el servicio recibido por la Secretaría de Tránsito. Melgar, 2022

8. ¿Ha tenido que instaurar alguna queja por mal servicio o mal trato en la Secretaría de Tránsito?
63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

La respuesta de no ha tenido que presentar una queja alcanza a representar el 60% de los encuestados, lo que reafirma la respuesta de buen trato de la pregunta anterior. Puesto que se supone que sólo cuando se recibe un mal trato se acude a las quejas como procedimiento legal para reclamación de derechos o del cumplimiento de funciones por parte de la administración pública. Esta consulta, sobre el aspecto en tratamiento, muestra los manejos equilibrados de satisfacción y de efectividad, ante las cuales, el ciudadano, en su condición de usuario, antepone sus intereses y necesidades, las que en muchas ocasiones desde la administración no se pueden hacer en las condiciones esperadas o anheladas.

Así mismo, el hecho de que no se presenten quejas puede deberse al desconocimiento generalizado del proceso para realizar esta labor por parte de los usuarios, ante esa situación hipotética la entidad debe tener en cuenta al no recibir quejas sobre algunos servicios que evidentemente están mal, no es posible realizar acciones de mejora que permitan corregir aquellos aspectos que estén débiles en la entidad, motivo por el cual se debe facilitar un sistema

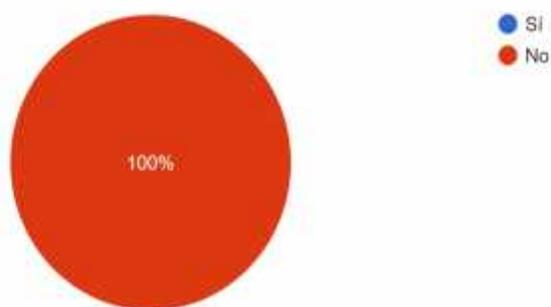
de PQRS que permita escuchar a los ciudadanos e implementar mejoras en los procesos de gestión.

De igual manera observar que para un 12% ha visto razonable o justificado instaurar quejas ante autoridades por deficiencias en la prestación de los servicios administrativo y un 30%, si acudiría a estas herramientas, porcentaje que no se puede pasar de manera desapercibida, ya que a pesar de que los indicadores de servicio al cliente estén bien, no se debe desconsiderar el porcentaje de la población que está inconforme de manera real es bastante elevado, por lo que esto puede tener repercusiones sobre la favorabilidad de la entidad.

5.4. Estrategias de Mejoramiento

Gráfica 9. Clasificación según conocimiento de trámites vía internet. Melgar, 2022

9. ¿Conoce algún mecanismo que ofrezca la Secretaría de Tránsito de Melgar para adelantar trámites a través de internet?
63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

Este 100% dado por la totalidad de la población encuestada acentúa los aspectos negativos en las gestiones que corresponde a la Secretaría de tránsito del municipio. Tal vez dos situaciones pueden explicarlo; la primera, en realidad la Secretaría no cuenta con ningún

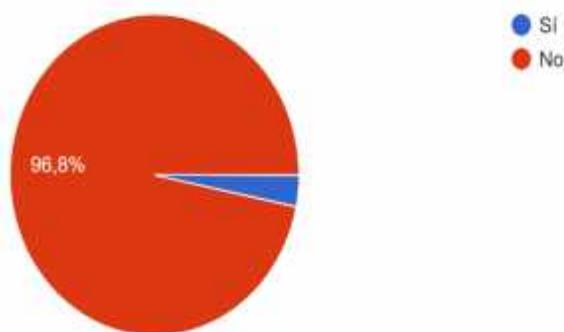
mecanismo vía internet; la segunda, si lo hay, no se hace difusión o comunicación masiva sobre estas herramientas modernas que facilitan las gestiones administrativas y mejoran las relaciones con la ciudadanía en general; es una tendencia que se impone y se ha diversificado.

Así mismo, se puede afirmar que esta totalidad de personas la integran porcentajes de personas que se sienten satisfechas e insatisfechas con la prestación de los servicios, por lo cual se puede decir que no todas las causas de insatisfacción están asociadas a la ineficiencia en el servicio, ya que, el hecho de que la atención al cliente sea buena hace que muchas personas no se fijen en la rapidez de las acciones.

Gráfica 10. Clasificación según conocimientos de canales tecnológicos de comunicación o asesoría para efectuar los trámites de tránsito. Melgar, 2022

10. Conoce algún canal telefónico o de internet para recibir asesoría o información por parte de la Secretaría de tránsito respecto de los trámites que usted requiere?

63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

Muy cercanos los resultados a los de la anterior pregunta. El porcentaje de 3.2% que corresponde a los encuestados que afirman conocer canal telefónico o de internet para recibir asesoría o información, con este bajo nivel de conocimiento frente a los canales de comunicación las personas no pueden acceder a alguna solicitud específica, lo cual dificulta todo el proceso de

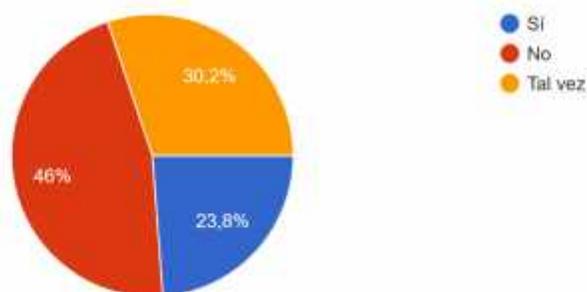
accesibilidad y administración dentro de la secretaria de tránsito. Esto además de reducir el acceso también es una falla estructural de la secretaria al no informar a los usuarios de manera efectiva los usuarios se está perdiendo el interés y la relación entre el usuario y la secretaria. Es por esto, que la carencia de estas herramientas se debe mejorar para la atención a los usuarios y para reducir los tiempos invertidos en las gestiones.

Se impone para la administración adelantar estas tareas y observar lo que en otros lugares se está haciendo para superar deficiencias y reducir costos generales, tanto para el usuario como para la Administración Municipal.

5.5. Satisfacción y recomendación

Gráfica 11. Clasificación de resultados según posibilidades de recomendar a la Secretaría trámites digitales. Melgar, 2022

11. ¿Recomendaría la Secretaría de Tránsito de Melgar para realizar cualquier tipo de trámite relacionado con su misionalidad de manera digital ?
63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

Entre los que afirman hacerle recomendación a la Secretaría de digitalizar los trámites de su competencia y los que declaran vacilación o duda para hacerla se sobrepasa el 70%, lo que permite estimar que no menos del 50% no estaría en condiciones de efectuar dicha

recomendación. Resultado que no contradice la línea de observación que se ha mantenido a través de la mayoría de las respuestas dadas.

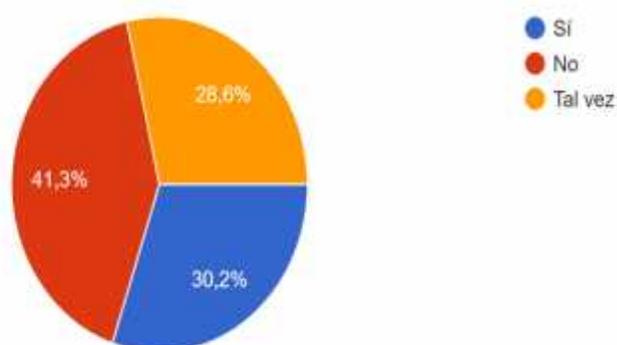
Se mantiene el porcentaje promedio del 20% que parece estar más dispuesto a cambios de conveniencia. De todas maneras, es posible que la digitalización sea aún una dificultad de acceso, o de pocos conocimientos para el uso de tecnologías más modernas que implican capacitaciones y habilidades reforzadas.

El establecer procesos y trámites digitales facilita la relación entre el usuario y cliente, siendo esta digitalización una ampliación de los mecanismos de comunicación y también una forma efectiva de acelerar procesos que a través de otras plataformas y mecanismos no eran efectivas.

Gráfica 12. Clasificación según disponibilidad de los encuestados para sugerir trámites presenciales. Melgar, 2022

12. ¿Recomendaría la Secretaría de Tránsito de Melgar para realizar cualquier tipo de trámite relacionado con su misionalidad de manera presencial?

63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

Se evidencia que no menos del 40% de los encuestados no haría la recomendación de trámites de manera presencial, porcentaje similar al que tampoco sugeriría la gestión digital. Los porcentajes de estar en la posibilidad de realizar la recomendación superan al que haría sugerencia digital. También estos datos nos muestran la poca resolución de problemas de manera presencial, dentro de las cuales dan cuenta de la falta de mecanismos, infraestructura y personal mejor capacitado dentro del cual se pueda establecer los tramites solicitados por el usuario, mejorando así la prestación del servicio, la relación y motivación con el cliente.

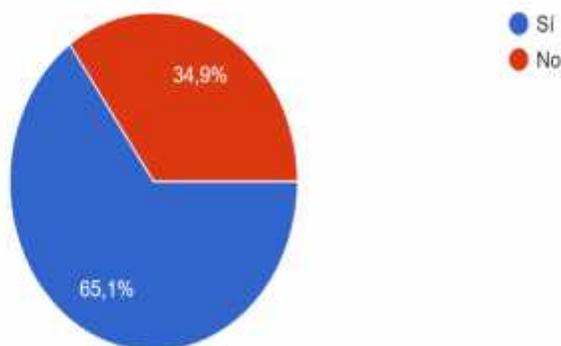
La coherencia de las dos últimas gráficas no da una indicación muy clara del querer de los usuarios respecto a la mejora en los trámites de la Secretaría de Tránsito.

5.6. Uso de mecanismos alternativos

Gráfica 13. Clasificación según el uso de los tramitadores para las gestiones de tránsito. Melgar, 2022

13. Ha utilizado alguna vez el servicio de los llamados "Tramitadores" para realizar sus gestiones ante el organismo de tránsito?

63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

Frecuentar al servicio de tramitadores es una práctica bastante común, en especial para estos trámites de tránsito. El uso de esta alternativa se puede entrelazar por la falta de capacidad y canales de comunicación de la secretaria de transporte, no solo evidenciando un problema entre el usuario y la secretaria para tener una relación bidireccional, sino también generando un gasto adicional a los usuarios en los tramites que se deberían de desarrollar de una mejor manera dentro de la entidad de transporte.

La frecuencia queda manifiesta al dar que más del 65% de la población encuestada afirma haber acudido a esos servicios. Queda la inquietud si la necesidad de estos apoyos de trámite es por la dificultad real que encuentran los usuarios o por falta de difusión de los procesos y las herramientas disponibles. Pero, también es importante revisar que más de un 34% no ha acudido a los tramitadores, es un porcentaje que deja entrever las posibilidades de mejorar y facilitar el acceso para mejor satisfacción de los usuarios.

Gráfica 14. Clasificación de resultados según decisiones futuras para la gestión de trámites. Melgar, 2022

14. Dada su experiencia ante la Secretaría de Tránsito Municipal, qué opción tomaría para una próxima oportunidad?

63 respuestas



Elaboración Propia del Autor

De acuerdo a las percepciones, la pregunta 14 abre el panorama de las decisiones que los encuestados tomarían a futuro para realizar los trámites requeridos. De tal manera que, el mayor porcentaje (41,3%) corresponde a los que optarían por acudir a un tramitador, sin duda dispuestos con un pago adicional al costo del trámite mismo. Tan solo el 11% lo haría de nuevo personalmente, el bajo porcentaje deja ver que para la gran mayoría no existes buenos resultados, pero, este porcentaje reafirma la convicción o la satisfacción de haberlo hecho así en ocasiones pasadas y, lógico con buenos resultados y de manera muy segura. Si para el 47,6% la opción es hacerlo de manera digital, marca una tendencia y la necesidad que la administración municipal avance en este modelo de canales para la gestión de trámites e información a la ciudadanía.

Es por esto, que establecer y movilizar mecanismos digitales para la realización de los tramites dará una alternativa más cómoda, sencilla y rápida para los usuarios de la secretaria de tránsito, también a través de la digitalización de estos mecanismos se podrá informar y brindar un mejor servicio a un mayor público, el cual quiera acceder a los servicios y tramites que brinda la entidad.

6. RESULTADOS

6.1. Información Asociada a la investigación:

Derivada del Proyecto de seguridad vial presentado en el año 2017 por la Gobernación del Tolima a la Agencia Nacional de Seguridad Vial: “*Plan departamental de seguridad vial e implementación de estrategias en seguridad vial con el fin de disminuir la mortalidad por accidentes de tránsito en el departamento del Tolima*”.

“El departamento del Tolima está localizado en las coordenadas 02° 52´ 59” y 05° 19´59” latitud norte y los 74° 24´18” y 76° 06´23” de latitud sur.

Según las proyecciones de población emitidas por el DANE, la población es de 1'408.272 personas; entre las cuales 89.531 personas pertenecen a comunidades étnicas. Los indígenas representan el 812% y los afrocolombianos el 17%. La población ROM se estima en unas 500 personas, la gran mayoría residente en la ciudad de Ibagué.

Los indígenas están organizados en 200 comunidades registradas, 80 resguardos y 120 parcialidades indígenas, con una mayoría considerable de la Comunidad Pijao.

La tasa departamental de mortalidad por accidentes viales es del 12%, cuatro puntos por encima de la tasa media nacional; el reto del gobierno departamental es reducirla y al menos equipararla a la tasa nacional mediante un trabajo continuado en el cuatrienio.

Otro de los retos departamentales, que tienen que ver con mitigar la accidentalidad vial, está en pasar del 35.8% al 39% el porcentaje de vías pavimentadas. Igualmente, garantizar un mantenimiento correctivo y preventivo para el 70% de la red vial secundaria, lo que implica superar la meta del 20% actual al 70%.

Ilustración 1. Mapa de división político administrativa del país y localización del departamento del Tolima en el territorio nacional

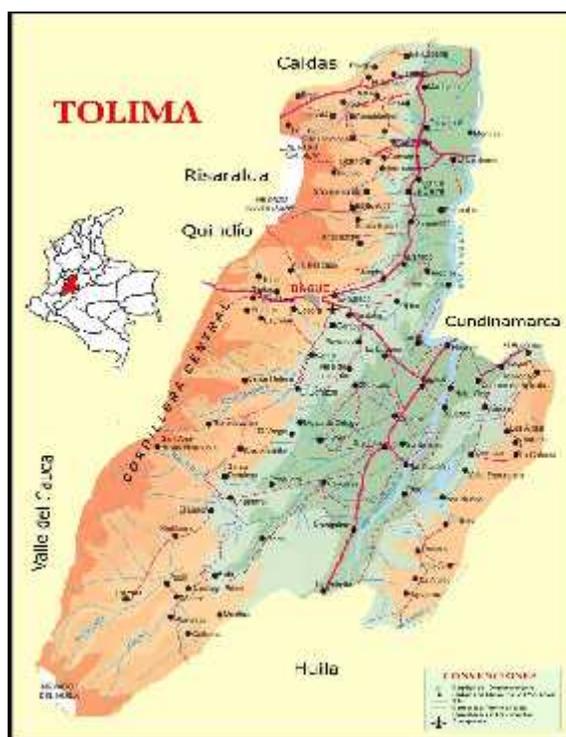


Fuente: Sistema de Información Instituto Geográfico Agustín Codazzi – SIGAC

La ubicación central del departamento del Tolima ha permitido ser cruce de la conectividad del país durante muchos años. Las políticas de inversión por la competitividad ha sido el escenario para las grandes inversiones del desarrollo vial, de esta manera, con el paso de pocas décadas la red vial tradicional se ha visto integrada a las grandes troncales que traen consigo nuevos complementos a la infraestructura y, por lo tanto, las exigencias de nuevos comportamientos viales por parte de usuarios y residentes a las zonas aledañas a estas modernas redes viales.

El tránsito municipal y veredal, de carga y pasajeros, con destino a las mayores ciudades del departamento y de la región, debe ahora integrarse a un transporte más congestionado y compartido con nuevas modalidades de vehículos. Esta realidad del desarrollo se está reflejando en los índices de accidentalidad.

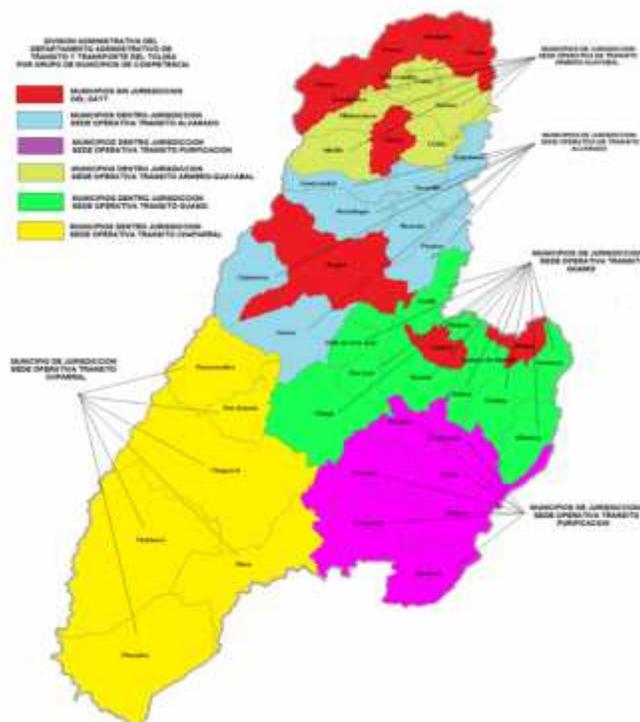
Ilustración 2. Mapa de la red vial del departamento del Tolima



Fuente: Ministerio de Transporte. Instituto Nacional de Vías

La vía principal, o troncal, que atraviesa al departamento está en dirección norte sur, orientadas a la comunicación entre la capital del país y las ciudades de Ibagué y Neiva. De esta capital del Huila, la conexión lleva a la región sur del país. La movilidad desde la capital tolimense a la ciudad de Bogotá tiene un ramal que sale por el norte del departamento y la otra por el oriente. Sobre estos dos ramales caen las demás vías departamentales y un gran número de vías terciarias.

Ilustración 3. Regionalización Operativa del DATT. Departamento del Tolima 2016.



Fuente: Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte del Tolima

De los 47 municipios del departamento, 38 están vinculados directamente al DATT; lo cuales están ordenados en cinco (5) sedes operativas con sede en los municipios de Armero Guayabal y Alvarado al norte del departamento; en la zona oriental en los de Purificación y el Guamo; para la zona sur la sede es el municipio de Chaparral.

Los municipios que no pertenecen a la jurisdicción del DATT son Freno, Herveo y Casabianca, los que conforman una alianza operativa regional; Mariquita, Honda, Líbano, Espinal, Melgar e Ibagué, capital del departamento.

A pesar de esta regionalización, para el trabajo se hace una relación estadística general para el departamento, pero para los objetivos del presente proyecto, se hacen caracterizaciones y análisis solamente para orientar las acciones en los municipios en los cuales el DATT tiene jurisdicción, procurando que las propuestas estén armonizadas con las acciones y planes de los municipios que no están bajo esta cobertura institucional.

7. CONCLUSIONES

La aplicación de la encuesta se realizó de manera aleatoria, sin observancia previa de criterios seleccionados con el fin de no caer en riesgos tendenciales que pudiesen alterar los resultados o inducir a respuestas en algún sentido. Se tuvo la precaución de efectuarla a personas independientes al grupo de investigación y con la certeza de ser preguntas concretas y sin margen de interpretaciones diversas.

En términos generales se hizo evidente las deficiencias operativas que se presenta en el trámite de las gestiones de tránsito y sin duda el desaprovechamiento de recursos que en la actualidad son más efectivos para estas gestiones; las que permiten mejores resultados para las partes actuantes, con mayor agilidad y resolución de dudas o dificultades. Dentro de los recursos hay que mencionar los desarrollos tecnológicos que permiten información actualizada y claridad en los procesos, con bases de datos de mayor cobertura y agilidad de consulta.

Las mayores ambivalencias que muestran los resultados hacen referencia a las posibilidades de acudir a la digitalización de los procesos, al sistema actual para efectuar los pagos; dejando dudas si la actitud para no acudir a estos medios es producto de la poca difusión o de las limitadas capacidades o habilidades de los usuarios. Tanto la primera como la segunda, imponen a la Administración Municipal, liderada por la Secretaría de Tránsito a realizar campañas continuadas de instrucción para el personal de funcionarios y, por ende, a la ciudadanía en general.

Los porcentajes de baja o mediana satisfacción son realmente muy altos, situaciones que hacen más irregulares las relaciones entre la administración y los usuarios. Hay que resaltar que, a pesar del buen trato recibido, no hay igual correspondencia a la calidad del servicio recibido. El buen trato permite que para un alto porcentaje de la población no vea la necesidad ni perciben en la colocación de las quejas una alternativa de mejoramiento.

Las percepciones de la ciudadanía se tornan en olas generalizadas, tanto cuando la respuesta es positiva como cuando lo es negativa; siendo esta última la de generalización mayor con el riesgo de acentuar las discrepancias o deficiente comunicación entre las instancias de gobierno y las comunidades. Para minimizar estos efectos, utilizar medios de comunicación de más fácil acceso y con mayor claridad, es altamente conveniente implementarlos y diversificar los canales de difusión.

Las anteriores son situaciones que recuperan credibilidad oficial, abren las puertas de la administración reconociendo derechos ciudadanos y deberes institucionales. En condiciones así, la convivencia y la confianza se refuerzan con beneficios múltiples y colectivos.; sin que de estas proyecciones se escape una sola unidad o dependencia administrativa municipal o, territorial, en general.

La opción de queja que está consignada constitucionalmente es válida, pero sobre ellas hay que proponer estrategias administrativas que las abrevien, se respondan con la efectividad esperada, y genere ambientes de más sólida convivencia. Responder las quejas, siendo obligación de la institucionalidad administrativa, debe ser, también, la pauta para superar las deficiencias o errores que en ellas se hacen manifiestas y de relevancia incorporar estos mecanismos en los textos y propósitos de las políticas públicas que, no son más que los

escenarios de la comunicación e interacción entre los particulares y las instancias del gobierno territorial.

Una de las preguntas consultó sobre la agilidad percibida por los usuarios, el resultado no es del todo satisfactorio, por lo tanto, lo que esto implica es transformación de procesos con cambios en la cultura del ciudadano y de la burocracia. Son dos actores que trabajan con los mismos objetivos con funciones diversas pero que deben tener punto de encuentro. La agilidad de los trámites es una real expectativa del usuario y requisito administrativo ante la complejidad de funciones a cumplir.

Al no obtenerse aceptables niveles de agilidad, lo que se obtiene son escalas de improductividad general, mayores costos económicos e impactos sociológicos. Detrás están prácticas poco amigables, por ejemplo, incumplimientos intencionados, impuntualidades habituales, irrespetos acumulados, todo haciendo parte integral de las culturas administrativas que es preciso revisar. El punto de mira es el compromiso de cumplir, de entregar resultados y de satisfacer necesidades y obligaciones ciudadanas.

Las condiciones de los grandes flujos turísticos que afronta el municipio de Melgar, y sus entornos, incrementan tanto la accidentalidad vial como las solicitudes de gestión para la Secretaria de Tránsito; situación que multiplica las exigencias administrativas y, para las cuales, se hace imprescindible mejorar toda la infraestructura operativa y fortalecimiento de las herramientas para atender adecuadamente las demandas de los usuarios y las competencias asignadas por el sistema nacional de tránsito y transporte.

RECOMENDACIONES

-) Con sentido de recomendación, se puede decir que es necesaria la implementación de plataformas tecnológicas que faciliten el pago de algunos servicios prestados por la Secretaría de Tránsito, así mismo es recomendable evaluar la posibilidad de digitalizar algunos procedimientos para agilizar los procesos de atención y reducir tiempos.
-) Por otra parte, se recomienda articular los trámites realizados en la Secretaría de Tránsito del Municipio con algunas entidades y plataformas adicionales como lo es el RUNT y el Ministerio de Transporte, esto con el fin de implementar un sistema integral que permita mejorar la agilidad en la realización de trámites.
-) Adicionalmente, se recomienda verificar los resultados obtenidos en otros municipios cuando los medios y herramientas tecnológicas se han implementado de manera gradual pero segura. Las inversiones que se puedan llevar a cabo en estos aspectos han de redundar en niveles superiores de satisfacción, mejores recaudos, reducción de tiempos y de trámites mismos. Ante esto último, las normativas nacionales orientan como llevarlas a cabo y son propuestas para obtener gobernanza y gobernabilidad.
-) Por último, se recomienda mejorar el sistema de atención de PQRS debido a que existe una deficiencia en el conocimiento y uso de los canales de servicio por parte de la ciudadanía, motivo por el cual, se ve vulnerado el derecho a la información. Ante esto, las personas encargadas de la entidad deben realizar las respectivas gestiones para garantizar la protección de los derechos civiles de la ciudadanía.

Se hace urgente la gestión de apoyo por parte de las instancias nacionales para superar las limitaciones tecnológicas y de planta de personal que presenta el municipio de Melgar.

Tendrían por finalidad mejorar el servicio, pero, además, mejorar las condiciones o escenarios para superar los niveles de gobernabilidad, acentuadamente manifestados por los usuarios y ratificados por los entrevistados.

7. Referencias

- Adm. Municipal Cajamarca. (2019). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwirpa-2zMH4AhVdfjABHSWDBSMQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Fcpd.blob.core.windows.net%2Ftest1%2F73124planDesarrollo.pdf&usg=AOvVaw0JQ4tqI9zzQuvddzMHpnVZ>
- Alcaldía Municipal de Melgar - Tolima. (2021). Obtenido de <https://www.melgar-tolima.gov.co/directorio-institucional/secretaria-de-transito-y-transporte>
- Augusto Álvarez, S. C. (2008). (E. S. Pública, Ed.) Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjr_ofgocL4AhWHZjABHUJgAWsQFnoECAwQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.esap.edu.co%2Fportal%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F10%2F3-Gestion-de-las-Organizaciones-publicas.pdf&usg=
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2003). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjMlaiGocb4AhWUr4QIHdC4BegQFnoECCAQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.iadb.org%2Fes%2Fnoticias%2Farticulos%2F2003-05-29%2Fexclusion-social-causas-y-remedios%252C2004.html&usg=AO>
- CaracolRadio. (s.f.). Obtenido de https://caracol.com.co/radio/2016/01/08/economia/1452274378_862510.html
- Contreras. (2007). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiW9Yrbpsb4AhV4RDABHaOHCnQQFnoECDQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F206%2F20611495014.pdf&usg=AOvVaw2-R5oObsUsKGh0pXmXskFs>
- Dep. Adm. Movilidad Bogotá. (s.f.). Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjQ6Yj9psb4AhWus4QIHVFWB54QFnoECAQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.movilidadbogota.gov.co%2Fweb%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0
- dep.presidencia. (2020). Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiMI5ziOML4AhWMmmoFHW0EBUgQFnoECBkQAQ&url=https%3A%2F%2Fdapre.presidencia.gov.co%2Fnormativa%2Fnormativa%2FLEY%25202052%2520DEL%252025%2520DE%2520AGOSTO%2520DE%2520202>
- EAFIT . (2016). Obtenido de [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjrhrqT5pcl4AhWiSDABHal_ALkQFnoECAwQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.eafit.edu.co%2Fescuelas%2Fadministracion%2Fdepartamentos%2Fdepartamento-contaduria-publica%2Fplanta-docente%](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjrhrqT5pcl4AhWiSDABHal_ALkQFnoECAwQAQ&url=http%3A%2F%2Fwww.eafit.edu.co%2Fescuelas%2Fadministracion%2Fdepartamentos%2Fdepartamento-contaduria-publica%2Fplanta-docente%2)

funcionpublica.gov. (07 de 2018). Obtenido de

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjr_ofgocL4AhWHZjABHUJgAWsQFnoECAsQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.funcionpublica.gov.co%2Fdocuments%2F418548%2F34150781%2FOrientaciones%2Bpara%2Bpromover%2Bla%2Bparticipaci%20

funcionpublica.gov.co. (2020). Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/-/gobierno-nacional-ha-generado-38.229-millones-en-ahorros-a-los-ciudadanos-gracias-al-decreto-ley-antitr-c3-a1mites-c2-a0-c2-a0-c2-a0>

Garza, M. S. (2010). Obtenido de

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwil7unyn8X4AhUgnGoFHbogCtwQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridicas.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F6%2F2818%2F5.pdf&usg=AOvVaw11E16l6vw_qFY2P29ST73v

Gob. Tolima. (s.f.). Obtenido de <https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/1927-municipio-de-cajamarca>

Gobierno del Municipio de Melgar. (s.f.). Obtenido de <https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/2015-municipio-de-melgar>

GOV. CALDAS. (2018). Obtenido de

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiZ5Pvs8sP4AhV0JEQIHjYjOBGoQFnoECBsQAQ&url=https%3A%2F%2Fcaldas.gov.co%2Findex.php%2Fprensa%2Fnoticias%2F5935-unidad-de-rentas-incentivo-y-sensibilizo-a-los-doradenses->

Min.Interior Col. (s.f.). Obtenido de <https://www.mininterior.gov.co/ley-antitramites/>

MinTransporte . (s.f.). Obtenido de

https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/

MinTransporte COL. (2019). Obtenido de

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiZ5Pvs8sP4AhV0JEQIHjYjOBGoQFnoECAoQAQ&url=https%3A%2F%2Fmintransporte.gov.co%2Floader.php%3Fservicio%3DTools%26lTipo%3Ddescargas%26lFuncion%3Ddescargar%26idFile%3D20>

Muñoz, P. (2020). Obtenido de

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiPo87cn8X4AhVzImoFHWluB_AQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Frepository.usergioarboleda.edu.co%2Fbitstream%2Fhandle%2F11232%2F1457%2FLa%2520gestio%25CC%2581n%2520pu%25CC%25

Murray, P. (2002). Obtenido de

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjl_9jKn8X4AhWwIWofHeYQBSQFnoECAIQAAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F161%2F16114402.pdf&usg=AOvVaw3NxpOOMRd8gKn2iXbB0dP

O.A.S. (2002). Obtenido de

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiul8WJrcb4AhUnQzABHRzPAVYQFnoECA8QAw&url=http%3A%2F%2Fwww.oas.org%2Fjuridico%2Fspanish%2Fmesicic2_col_ley_769_2002.pdf&usg=AOvVaw0O2lrMPrcRjters1YH5B3O

Rodríguez, J. R. (2000). Obtenido de <https://www.eumed.net/libros-gratis/2007a/234/29.htm>

Roth, A. (2010). Obtenido de

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwif6s7dmsX4AhUvmWoFHd-iBmEQFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.researchgate.net%2Fpublication%2F294261058_Enfoques_para_el_analisis_de_las_politicas_publicas_Roth_D_A-N_E

runt. (s.f.). Obtenido de <https://www.runt.com.co/sobre-runt/que-es-runt>

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL DE MELGAR. (2013). Obtenido de

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj9lq8mtP4AhVYloQIHRrvBSwQFnoECDIQAQ&url=https%3A%2F%2Frepositoriocdim.esap.edu.co%2Fbitstream%2Fhandle%2F123456789%2F20672%2F24795-1.pdf%3Fsequence%3D1%26isAllowed%3>

Soto, L. (2008). Obtenido de

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiiwsyYo8b4AhVdhIQIHT3yBicQFnoECDsQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F716%2F71612100006.pdf&usg=AOvVaw18Va12XaQx8Fm46rKp3Qoe>

UNAM . (2016). Obtenido de

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjyggGYoMX4AhXqj2oFHdmjAxEQFnoECC4QAQ&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridica.s.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F9%2F4455%2F12.pdf&usg=AOvVaw0kVC2sO-xlbyLuS_yqiPqr

Urteaga, E. (2008). Obtenido de

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjtm8C0n8X4AhWqmmoFHXCzCIHQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F3221%2F322127619008.pdf&usg=AOvVaw0bFP957Cy8H-n1MCxks65K>

8. ANEXOS

ANEXO 1. información secretaría de Tránsito Municipio de Melgar



UNIMINUTO

MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DE MELGAR:
UNA APROXIMACIÓN A LA PROBLEMÁTICA VIAL DE LA ZONA
CÉNTRICA Y A SUS POSIBLES SOLUCIONES.

86

13 De Abril del 2018. Girardot- Cundinamarca.

Señor:
HERNÁN ARIAS
Secretario de tránsito.



Ref.: solicitud.

De la manera más cordial nos dirigimos a usted deseándole los mejores éxitos en la labor que desempeña como directora del Departamento Administrativo de Planeación aprovechando la oportunidad para extender cordial saludo.

Por medio de la presente nosotros **BETTY ALEXANDRA BAQUERO GARCIA** identificada con la cedula de ciudadanía No 1.10E.899.254 de Melgar e ID 000420785 y **BRAYAN CAMILO DIAZ MALAVER** identificado con a cedula de ciudadanía No 1.10E.899.284 de Melgar e ID 000404982, **CRISTIAN DAVID RENDON QUINTERO** con la cedula de ciudadanía No 1.059.756.81E de Fusagasugá e ID 000281041 estudiantes del programa de ingeniería civil de la Universidad Uniminuto de Girardot y pertenecantes al semillero del Ing. **FAVER VERA**, solicitamos a usted de la manera más cordial información sobre la tasa de accidentabilidad que se presenta en la ciudad de Melgar durante las temporadas, baja, Media y Alta de los años 2016 y 2017 entre vehículos y vehículos con pezones con sus causas, en la parte céntrica del municipio.

Esto solo con el fines académicos y solo obtener información de investigación para nuestro proyecto de Grado el cual se encamina a la investigación de las vías en Melgar y una posibles soluciones para poder mejorar en algunos aspectos la movilidad en Ella y poder obtener un excelente proyecto a presentar en la universidad.

Agradecemos la atención brindada a la presente y en espera de una pronta y positiva respuesta.

Atentamente,

Betty A. Baquero G.
BETTY A. BAQUERO G.
C.C. 1.10E.899.254 de Melgar
ID 000404982

Brayan C. Diaz M.
BRAYAN C. DIAZ M.
C.C. 1.10E.899.284 de Melgar
ID 000420785

05 De Marzo del 2018, Girardot- Cundinamarca.

Señor:
HERNÁN ARIAS
 Secretario de Tránsito y Transporte de Melgar.



Ref.: solicitud.

De la manera más cordial nos dirigimos a usted deseándole los mejores éxitos en la labor que desempeña como Secretario de Tránsito y Transporte de Melgar aprovechando la oportunidad para extender cordial saludo.

Por medio de la presente nosotros **BETTY ALEXANDRA BAQUERO GARCIA** identificada con la cedula de ciudadanía No 1.106.899.284 de Melgar e ID 000420785 y **BRAYAN CAMILO DIAZ MALAVER** identificado con la cedula de ciudadanía No 1.106.899.284 de Melgar e ID 000404982 ambos estudiantes del programa de ingeniería civil de la Universidad Uniminuto de Girardot y pertenecientes al semillero del Ing. **FAVER VERA**, solicitamos a usted de la manera más cordial y atenta una reunión la cual es para para información sobre la problemática de movilidad vial y de transporte que se desarrolla en Melgar en algunas horas picos o temporadas altas en la ciudad de Melgar. Los cuales son como temas estadísticos, datos de movilidad, planes, tasas y estudios en los cuales seremos breves para poder agilizar sus labores en el día asignado.

Esto solo con el fin de solo obtener información de investigación, para nuestro proyecto de Grado el cual se encamina a la investigación de la problemática y unas posibles soluciones para poder mejorar en algunos aspectos la movilidad en Melgar y poder obtener un excelente proyecto a presentar a la universidad.

Anexo: Planteamiento del problema, descripción del problema, Formación del problema, Justificación.

Agradecemos la atención brindada a la presente y en espera de una pronta y positiva respuesta.

Atentamente,
Betty Baquero
BETTY A. BAQUERO G.
 C.C. 1.106.899.284 de Melgar
 ID 000404982
 Cel.: 318 7401934
Alexandrabaquero23@gmail.com
 Cra 24 No 6-27 Local 1

BRAYAN C. DIAZ M.
 C.C. 1.106.896.589 de Melgar
 ID 000420785
 cel.: 311 241 7302
c-amis12@live.com
 calle 10 A No 28-31

ANEXO 2. Respuesta de la Secretaría de Tránsito Municipio de Melgar



Anexo 3. Respuesta Secretaria de Transito Municipio de Melgar

 ALCALDÍA DE MELGAR <small>Una Gobierno al Servicio de la Gente</small> <small>2016-2019</small>	DEPARTAMENTO DEL TOLIMA ALCALDÍA DE MELGAR SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTE
<p>Melgar - Tolima, 27 de Marzo de 2.018.</p>	
<p>S.T.T.</p>	
<p>Sr. (a) BRAYAN C. DIAZ M. C.C. 1.106.896.589 de Melgar. Dirección: calle 10ª No 28-31. Celular: 311-2417302. Correo: c-emis12@live.com Ciudad.</p>	
<p>REF: SOLICITUD.</p>	
<p>Reciba un cordial saludo de la Administración Municipal de Melgar "Un Gobierno al Servicio de la Gente 2016-2019".</p>	
<p>Con toda atención, me permito dar respuesta a oficio del asunto, para lo cual informo que consultada la base de datos "DATASET SOFTWARE" de esta secretaria, se encontró registro de la de matrícula de vehículos relacionados a continuación:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Carrros 	<p>8.050.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Motos 	<p>9.350.</p>
<p>Total</p>	<p>11.400 vehículos.</p>
<p>Que en promedio se matriculan mensuali:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Carrros 	<p>2.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Motos 	<p>100.</p>
<p>Cordialmente,</p>	
<p> GILDARDO HERNÁN ARIAS VÁSQUEZ. Secretario de Tránsito y Transporte.</p>	

Melgar Tolima, 11 de octubre de 2022

Señor
FRANCISCO ESPINOSA BARRERO
 Secretario Municipal de Tránsito y Transporte
 Ciudad.

Asunto: Solicitud de información

Respetado señor Secretario:

De la manera más respetuosa me dirijo a usted con el fin de solicitarle muy comedidamente se me brinde la siguiente información:

¿Cuántos Trámites se han realizado, detallado mes a mes, en la secretaría que usted dirige durante la vigencia 2021 y hasta septiembre de 2022?, de acuerdo al siguiente detalle:

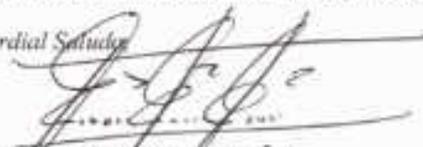
- Matrículas de vehículos de servicio público
- Matrícula de vehículos de servicio particular
- Matrícula de motocicletas
- Traspaso de vehículos de servicio público y particular
- Traspaso de motocicletas
- Traslados de cuenta de vehículos y motocicletas
- Radicación de cuentas de vehículos y motocicletas
- Otros trámites relacionados con motocicletas y vehículos
- Expedición por primera vez de Licencia de conducción (todas las categorías)
- Refrendación de Licencia de conducción (todas las categorías).

Igualmente solicito se me informe cuantos historiales vehiculares (carpetas) de vehículos de servicio público, particular y motocicletas están activos actualmente en la Secretaría de Tránsito y Transportes del municipio de Melgar.

Lo anterior en razón a que actualmente adelanto mis estudios superiores en la Escuela Superior de Administración Pública ESAP, Territorial Tolima y como opción de grado escogi la monografía denominada: "Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público", y por lo tanto esta información es de vital importancia para dicho proceso académico.

Quedo atento a sus comentarios y agradezco su oportuna colaboración.

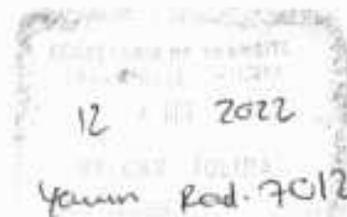
Cordial Saludo


CARLOS ENRIQUE PATIÑO

C.C. 14250671

Celular 3144427329

Mail: carlos.patiño@esap.edu.co transitotm@gmail.com



ANEXO 3: Cronograma de Actividades

El cronograma de actividades y entrega de informes está directamente relacionado al calendario de trabajo de grado, el cual corresponde a la presentación de la Monografía para la vigencia del año 2022-2, y equivale aproximadamente a cuatro (4) meses.

Anexo No. 1. Cronograma de Actividades

ACTIVIDADES / MESES (Semanas)	Agosto		Sept.				Oct.				Nov.				Dic.			
	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2		
Identificación del tema	X																	
Identificación y construcción planteamiento del Problema	X																	
Justificación		X																
Generación de Objetivos General y Específicos		X																
Alcance y Pertinencia del Tema frente a la Administración Pública			X															
Construcción de los marcos referenciales.				X														
Plan de trabajo-Valoración Proyecto visto bueno Asesor Académico				X														
Observación y estudio del tipo de investigación					X													
Recopilación de información						X	X	X										
Entrega primer informe-seguimiento.									X									
ACTIVIDADES	Agosto		Sep.				Oct.				Nov.				Dic.			
	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2		
Identificación de la muestra										X								
Procesamiento Datos Iniciales										X								
Análisis de Registros y Documentos											X							
Identificación población objetivo												X						

ANEXO 4. Fichas Bibliográficas de Referencia

FICHA BIBLIOGRÁFICA 1

Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Secretaría de Tránsito y Transporte	Lugar de consulta: Buscador web Google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Alcaldía Municipal de Melgar Tolima	Páginas de consulta: Alcaldía Municipal de Melgar - Tolima. (2021). Obtenido de https://www.melgar-tolima.gov.co/directorio-institucional/secretaria-de-transito-y-transporte
Semestre. x	Fecha de edición: 2022	Fecha: 15/06/2022
<p><i>cita textual</i> Página Principal: 2021/12/23 16:39:13 - Creación: 2018/02/02 15:39:5 .</p> <p>Objetivos Establecer y liderar la formulación e implementación de las Políticas del Sistema de Tránsito Transporte y Movilidad, con el fin de apoyar garantizar prevenir y reducir las tasas de accidentalidad y mortalidad de los usuarios de las vías públicas y privadas del municipio.</p>		
<p><i>Comentario conceptual</i> Página Principal: Modificación: 2021/12/23 16:39:13 - Creación: 2018/02/02 15:39:5</p> <p>De acuerdo con lo estipulado para los organismos de tránsito y en el caso particular la Secretaría de Tránsito, Transporte y la Movilidad de Melgar, se tiene lo siguiente:</p> <p>Funciones</p> <p>A. TRÁNSITO TERRESTRE</p> <p>7. Dirigir la creación e implementación del RUNT Art. 8 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>C. TRANSPORTE</p> <p>25. Presentación al alcalde y al Concejo Municipal, los planes, programas y proyectos para ser adoptados en el Plan de Desarrollo Municipal.</p>		
<p><i>Comentario personal</i> Como administrador público comprendo que los Organismos de Tránsito son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.</p>		

FICHA BIBLIOGRÁFICA 2

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Gestión De las Organizaciones Publicas	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Augusto Álvarez Collazos Sergio Chica Vélez	Páginas de consulta: Augusto Álvares, S. C. (2008). (E. S. Pública, Ed.) Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj_r_ofgocL4AhWHZjABHUIgAWsQFnoECAwQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.esap.edu.co%2Fportal%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F10%2F3-Gestion-de-las-Organizaciones-publicas.pdf&usg=
Semestre: X	Fecha de Edición: 01/2008	Fecha: 17/06/2022
<p>Comentario conceptual Páginas 192 de 235</p> <p>Dario Abad²⁶ que lo define como <i>"un instrumento gerencial, integral y estratégico que, apoyado en indicadores, índices y cuadros producidos en forma sistemática, periódica y objetiva permite que la organización sea efectiva para captar recursos, eficiente para transformarlos, y eficaz para canalizarlos"</i>.</p> <p>"Es un sistema de evaluación estadística, financiera, administrativa y operativa que puesta al servicio de la directiva de la organización, le permite tomar decisiones acertadas y oportunas, adoptar las medidas correctivas que correspondan y controlar la evolución en el tiempo de las principales variables y procesos".</p> <p>Octavio Barbosa²⁹ afirma que el control de las acciones de una entidad a su misión y objetivos de acuerdo con las prioridades fijadas en los planes de desarrollo debe ser una evaluación por cuenta del mas alto nivel de dirección, en forma sistémica y objetiva para corregir cualquier pérdida de rumbo, control llamado también medición del desempeño, evaluación de resultados, índice de eficacia, coeficiente de productividad o indicador de rendimiento. Anota también que <i>"el Control a la Gestión está más relacionado con el entorno de la organización pública, por su énfasis en los resultados, mientras que el Control Interno, atiende a los procedimientos, dado su carácter más administrativo; pero ambos confluyen el Sistema Gerencial de Control, pues permiten a la vez, la evaluación y el monitoreo en una suerte de subsistemas interdependientes."</i></p> <p>Cabe aclarar que existen varios tipos de control entre los cuales se cuentan: el control Disciplinar, Fiscal, y Social, entre otros, se parte del punto que en el Control a la Gestión confluyen todos ellos, con el objeto de verificar y determinar el cumplimiento de características deseadas dentro de un conjunto de procesos y/o sistemas que constituyen la Administración.</p> <p>El Control a la Gestión es pues un ejercicio de verificación, comparación y ajuste para lograr los objetivos y fines de la administración.</p> <p>Comentario personal</p>		

FICHA BIBLIOGRÁFICA 3

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Exclusión Social: Causas y Remedios	Lugar de consulta: Buscador Web Google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Banco Interamericano de Desarrollo	Páginas de consulta: Banco Interamericano de Desarrollo. (2003). Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjMlaiGocb4AhWUr4QIHdC4BegQFnoECCAQA&url=https%3A%2F%2Fwww.iadb.org%2Fes%2Fnoticias%2Farticulos%2F2003-05-29%2Fexclusion-social-causas-y-remedios%252C2004.html&usg=AO
Semestre: x	Fecha de Edición: 9/05/2003	Fecha: 17/06/2022

*Cita textual***Página principal****Exclusión social: causas y remedios**

En América Latina y el Caribe ser indígena, negro, mujer o discapacitado aumenta las posibilidades de pertenecer al grupo de los excluidos socialmente. La exclusión social se define como una escasez crónica de oportunidades y de acceso a servicios básicos de calidad, a los mercados laborales y de crédito, a una infraestructura adecuada y al sistema de justicia.

Durante mucho tiempo, la pobreza y la degradación social que resultan de la exclusión social se consideraron problemas meramente económicos. Sólo en los últimos años se le ha dado mayor atención y análisis a una compleja serie de prácticas sociales, económicas y culturales que tienen como resultado la exclusión social y el acceso limitado a los beneficios del desarrollo para ciertos grupos de la población con base en su raza, etnia, género o capacidades físicas.

Irónicamente, en América Latina y el Caribe los excluidos nos son una parte minoritaria de la población. En varios países los indígenas y grupos de ascendencia africana constituyen la mayoría. Estos últimos son considerados como los más invisibles de los invisibles: están ausentes en materia de liderazgo político, económico y educativo. A pesar de su invisibilidad, se estima que constituyen cerca del 30% de la población de la región. Brasil, Colombia, Venezuela y Haití tienen las concentraciones más numerosas de personas de raza negra.

La población indígena también tiene una gran presencia en América Latina. Cerca de 40 millones de indígenas viven en América Latina y el Caribe y constituyen el 10% de la población de la región, pero el 25% del total de pobres. En Brasil, Perú, Bolivia y Guatemala, los grupos étnicos (afro-descendientes e indígenas) constituyen la mayoría de la población y el 60% de la población que vive en condiciones de pobreza.

*Comentario conceptual***Página principal**

Políticas contra la exclusión En una conferencia ofrecida en el BID, Joan Subirats —catedrático de ciencia política de la Universidad Autónoma de Barcelona en España— presentó políticas basadas en la experiencia en Europa, que permitirían avanzar en nuevas fórmulas contra la exclusión.

- Si la exclusión tiene un carácter estructural, producida por ejemplo por el cambio del tejido social, la pérdida del trabajo o la ruptura de ciertas coordenadas básicas de integración, las respuestas políticas y sociales deben ser estratégicas, tendientes a debilitar los factores que generan precariedad y marginación.

- Si la exclusión presenta una configuración compleja, por ejemplo una madre soltera y discapacitada, las políticas que traten de darle respuesta deben tender a ser formuladas desde una visión integral, con un alto nivel de coordinación entre los actores —ya sean ministerios públicos u organizaciones sin fines de lucro—, y desde la mayor proximidad territorial

posible. Afrontar el problema desde un punto de vista local tiene ventajas en comparación con hacerlo en el ámbito nacional.

· Si la exclusión conlleva un fuerte dinamismo producido por la combinación de varios factores —como por ejemplo el fracaso escolar, la precariedad laboral, la desprotección social o la carencia de uno de los padres de familia—, las acciones de respuesta deben tender hacia procesos de prevención, inserción y promoción, fortaleciendo y restableciendo los vínculos laborales, sociales, familiares y comunitarios.

· Finalmente, si en la lucha contra la exclusión uno de los elementos es habilitar y capacitar a las personas, las políticas públicas deben tender a incorporar procesos e instrumentos de participación personal y comunitaria y de fortalecimiento del capital humano y social.

Comentario personal

La exclusión social se define como una escasez crónica de oportunidades y de acceso a servicios básicos de calidad, a los mercados laborales y de crédito, a una infraestructura adecuada y al sistema de Justicia.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 4

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Comienzan los Traumatismos para el Pago de los Impuestos de Vehículos	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Caracol Radio	Páginas de consulta: CaracolRadio. (s.f.). Obtenido de https://caracol.com.co/radio/2016/01/08/economia/1452274378_862510.html
Semestre: x	Fecha de Edición: 08/01/2016	Fecha: 17/06/2022
<p>Cita textual <u>Caracol Radio</u> 08/01/2016 - 12:32 COT En los centros de atención distrital (CADE) para el pago de impuestos en Bogotá por estos días aumentó el número de personas que de una vez quieren quedar a paz y salvo con el impuesto de su vehículo, pero muchos ya denuncian traumatismos, ya que por internet no se puede liquidar el documento y ya comienzan a presentarse largas filas. “Hay mucha gente y el personal que atiende no es suficiente; está complicado porque los mismos funcionarios no pueden liquidar el impuesto dicen que no hay sistema; hay pocas personas atendiendo y esto complica más el trámite”, manifestaron ciudadanos que querían pagar su impuesto de vehículos. Según explicó un funcionario del CADE, algunos avalúos de vehículos no se han subido al sistema y por este motivo está bloqueado el acceso para bajar el documento por internet, mientras esto sucede los ciudadanos no pueden conocer el valor a cancelar por este impuesto</p>		
<p>Comentario conceptual Comienzan los traumatismos para el pago del impuesto de vehículos Ciudadanos dicen que por internet no se puede liquidar el impuesto y en los centros de atención se presentan largas filas</p>		
<p>Comentario personal Las veedurías toman un significado importante en cuanto trámites administrativos como los que se realizan para pago de impuestos cada vez se parecen menos a la reforma de trámites y transparencia como ley de la República. (ley antitrámites)</p>		

FICHA BIBLIOGRÁFICA 5

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: La Organización, el Sistema y su Dinámica: Una Versión desde Niklas Luhmann	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Andrés Velásquez Contreras Revista EAN Andrés Velásquez Contreras.1 Revista EAN No. 61	Páginas de consulta: Contreras. (2007). Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiW9Yrbpsb4AhV4RDABHaOHCnQQFn0ECDoQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F206%2F20611495014.pdf&usg=AOvVaw2-R5oObsUsKGh0pXmXskFs
Semestre: X	Fecha de Edición: Septiembre – diciembre 2007	Fecha: 17/06/2022

*Cita textual***Páginas 2,3, 5 de 155**

ORGANIZACIÓN Y SISTEMA La concepción actual de organización empresarial se redefine a partir de los cambios que caracterizan el nuevo siglo; las organizaciones basadas en conocimiento, en tecnología de la información y en mercados globales, para operar en clúster del conocimiento.

El todo y las partes, proponen identidades separadas, son la idea básica de sistema, más adelante se incluye la noción de relación para describir el todo en función de sus partes y viceversa. No es sino hasta Bertalanffy cuando se introduce el concepto de sistema dependiente de un entorno y el de retroalimentación, dando origen a la Teoría General de Sistemas. Teoría hoy con aplicaciones prácticamente en todos los campos del conocimiento, resaltando de manera especial los éxitos en cibernética, ecología, biología y computación. A continuación, se hará un esfuerzo teórico para aterrizar las nuevas tendencias de la teoría de los sistemas sociales y una introducción al pensamiento sistémico desde su dinámica para develar la utilidad en la comprensión de las organizaciones y su entorno. Se revisará principalmente la propuesta del alemán Niklas Luhmann, algunos planteamientos de los autores Senge, O'Conner y McDermott, del biólogo Francisco Varela y del premio Nobel de economía Douglass North. Configurando una amalgama de disciplinas y puntos de vista sobre la distinción sistema aplicada al análisis de las organizaciones y su dinámica.

*Comentario conceptual***Páginas 3 de 155**

EL OBSERVADOR DEL SISTEMA ¿Se requiere de un observador para que el sistema exista o éste es independiente de él? Luhmann inicia su desarrollo teórico afirmando "los sistemas existen", sin embargo, la distinción sistema no es sino una creación conceptual humana para dar identidad y diferencia

Comentario personal

Desde mi perspectiva de administrador público la **Organización y Sistemas** es un conjunto integrado de técnicas y herramientas que contribuyen a lograr una **organización** formal, mediante el aprovechamiento eficiente de los recursos con que cuenta la **organización**.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 6

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: El concepto de legitimidad en la autoridad: elementos de análisis para comprender la relación autoridad-subordinación en el comportamiento administrativo	Lugar de consulta: Buscador Web Google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Revista latinoamericana de Administración Cruz Soto, Luis Antonio	Páginas de consulta: Soto, L. (2008). Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&=&esrc=s&source=web&cd=&cad=ct=8&ved=2ahUKEwiiwsyYo8b4AQIHT3yB1cQFnoECDsQAQ&url=3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fp716%2F71612100006.pdf&usq=AC18Va12XaQx8Fm46rKp3Qoe
Semestre: x	Fecha de Edición: 2008	Fecha:

Cita ,5 y 6 de 82**RESUMEN**

El objetivo de este trabajo consiste en analizar el concepto de legitimidad de la autoridad en el comportamiento administrativo. La relevancia de los procesos de legitimación en la relación autoridad-subordinación estriba en reconocer la validez de las acciones en la función administrativa que permita el reconocimiento subjetivo de los actores y, de esta manera, lograr diferenciarlos del carácter legal de los actos. En el ámbito administrativo se proponen dos dimensiones de estudio: la legitimidad que otorga la estructura formal, fundada en el aparato normativo, y la legitimidad consensual, sustentada en la validez de los miembros, independientemente de las reglas, a la que Henry Fayol y otros denominaron autoridad moral o personal. En este trabajo sostengo que lo que define el significado de la autoridad en la administración es la legitimidad, la cual no se deriva de la legalidad contenida en la estructura formal, sino en el reconocimiento consensuado de los participantes, que validan el actuar de la autoridad. Palabras clave: legitimidad, legalidad, autoridad, estructura orgánica.

1. INTRODUCCIÓN La idea de analizar el concepto de legitimidad surge a partir de la necesidad de diferenciar el concepto de poder y el de autoridad en el comportamiento administrativo. El propósito de este artículo es analizar el concepto de legitimidad en la autoridad con el fin de determinar los elementos de estudio para comprender el significado de la relación autoridad-subordinación en el comportamiento administrativo. El trabajo se divide en dos partes: en la primera se establece la diferenciación entre la legalidad y la legitimidad en el comportamiento administrativo, y en la segunda se determinan los elementos que definen la legitimidad de la autoridad en dicho comportamiento, para lo cual parto del concepto de legitimidad planteado por Jürgen Habermas, en el que señala el consenso y la validez racional como mecanismos propios que legitiman las directrices de funcionamiento en una relación colectiva. En un primer momento se reconoce que lo que origina la estabilidad del comportamiento, y por tanto el orden social dentro de estos espacios de acción, es la estructura orgánica que contiene el aparato normativo, del cual se vale la organización para alcanzar sus propósitos; sin embargo, estas posibilidades de orientación únicamente se materializan en el actuar concreto de los sujetos, con lo que surge el concepto de legitimidad. La importancia que reviste comprender la participación de los individuos en las organizaciones tiene como origen los canales de colaboración en ellas para mantener la estabilidad de comportamiento y generar, al mismo tiempo, procesos de interacción ordenados con miras a alcanzar un propósito previamente determinado. El sustento de estas perspectivas de conducta consiste, en primer término, en una estructura de dominación perfectamente definida que hace posible orientar las actividades en una u otra dirección. El cuerpo normativo del que se vale la organización para actuar funge como el elemento más visible para esperar un tipo de conducta, independientemente de las condiciones sociales o culturales de los actores. La estructura responde a las expectativas iniciales de las personas para enmarcar su actuación en estos espacios de acción. El nivel de operatividad de este sistema de dominación se encuentra provisto de mecanismos objetivos de dominio, dentro de los que se pueden mencionar la autoridad y el poder, los cuales funguen como catalizadores del orden social. La legitimación es lo que define la diferencia entre poder y autoridad. Si bien estos conceptos aluden a cuestiones de control social, junto con la legitimidad, como señala Buckley (1993), las formas de manifestarse están en función de la manera en que los dominados asuman las expectativas de regulación en el proceso mismo de la acción; es decir, siempre que se apele a la legitimidad

en los actos de dominio, se estará en posibilidades de asumir la validez de éstos por el potencial de aceptación voluntaria que otorguen los individuos, siempre y cuando no se encuentre inmersa dentro de un esquema de imposición. Independientemente de las interpretaciones conceptuales entre legitimidad y legalidad, asumo inicialmente que el carácter legal es legítimo porque se supone que la conformación de las normas obedece a un reconocimiento implícito que las justifica por parte de quienes participan en la colectividad. Aunque se sabe que la motivación de las reglas en las organizaciones se funda en los propios intereses particulares, especialmente en las empresas o en la industria, la idea de enmarcar el contenido normativo en un ámbito de legitimación me permitirá iniciar la explicación en torno al significado de la autoridad.

Comentario conceptual

Páginas 2,3,4,5 y 6 de 82

2. LA DISTINCIÓN ENTRE LEGALIDAD Y LEGITIMIDAD EN EL COMPORTAMIENTO ADMINISTRATIVO

Las relaciones sociales que se establecen en la organización permiten orientar las formas de participación con la que los sujetos interactúan para alcanzar determinados objetivos organizacionales. Esta condicionante, dispuesta en principio por la propia estructura orgánica, brinda directrices de comportamiento que sustentan el carácter continuado de las tareas dentro de un esquema de significado propiamente administrativo; esto es, enmarcado en una serie de procedimientos y actividades interrelacionadas que cumplen con la función de articular otros procesos dentro de la misma entidad para cumplir con el propósito por el cual la organización existe. Si bien puedo decir que buena parte de las tareas que se desarrollan en la organización se encuentran establecidas por la estructura formal (Mayntz, 1990; Etzioni, 1997), de manera que las expectativas de comportamiento predisponen a los actores a actuar de determinada manera (Simon, 1979), independientemente de su contexto cultural, lo que materializa este proceder colectivo es la acción específica de las personas. Los elementos básicos que conforman el comportamiento administrativo son la división del trabajo, que responde al cumplimiento de las funciones, y la escala de puestos que se conoce como la jerarquía; ésta constituye el mecanismo de acción por el cual se orientan las labores para alcanzar la coordinación de las tareas individuales (Barnard, 1971).

Comentario personal

Atendiendo a mi posición como estudiante de último semestre y de acuerdo con Weber, la forma de legitimidad hoy más corriente es la creencia de la legalidad: la obediencia a preceptos jurídicos positivos estatuidos según el procedimiento usual y formalmente correctos. La contraposición entre ordenaciones pactadas y “otorgadas” es sólo relativa. Pues cuando una ordenación pactada no descansa en un acuerdo por unanimidad –como con frecuencia se requería en la Antigüedad para que existiera legitimidad auténtica–, sino más bien en la sumisión de hecho, dentro de un círculo de hombres, de personas cuya voluntad es empero discordante de la mayoría, tenemos en realidad una ordenación otorgada –impuesta– respecto de esas minorías (Weber, 1999, 30). Para Weber, la legitimidad se sustenta en mayor medida en la legalidad.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 7

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: RUNT Ministerio de Transporte	Páginas de consulta: runt. (s.f.). Obtenido de https://www.runt.com.co/sobre-runt/ques-runt
Semestre: X	Fecha de Edición: 2009-2021	Fecha: 20/06/2022

Cita textual**Página principal****¿QUÉ ES EL RUNT?**

Se define como un **sistema de información** que permite registrar y mantener actualizada, centralizada, autorizada y validada la misma sobre los registros de automotores, conductores, licencias de tránsito, empresas de transporte público, infractores, accidentes de tránsito, seguros, remolques y semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de personas naturales o jurídicas que prestan servicio al sector. (Art. 8 y 9 de la Ley 769 de 2002 y la parte pertinente de la Ley 1005 de 2006).

Este sistema debe estar enmarcado en el cumplimiento de los requerimientos para el **intercambio de información, confiabilidad, seguridad, privacidad, uso de la información, validez, pertinencia, normatividad vigente y oportunidad.**

PREGUNTAS FRECUENTES

Encuentre las inquietudes más comunes de los usuarios acerca del RUNT y su operación

Principio del formulario

Final del formulario

INSCRIPCIÓN EN EL RUNT

¿si extravié mi documento de identidad ¿puedo inscribirme al RUNT con la contraseña?

¿Cómo inscribir a una persona en el RUNT si está en el exterior?

¿Puedo inscribirme al RUNT si soy extranjero?

¿Puedo inscribirme al RUNT si soy menor de edad?

¿Los trámites ante RUNT los debo realizar personalmente?

¿Cómo es el proceso de inscripción?

¿Hasta cuándo hay plazo para inscribirme?

¿Cuánto me demoro inscribiéndome?

¿La inscripción al RUNT es válida en todo el país?

¿Dónde realizó la inscripción en el RUNT?

¿Qué beneficios obtengo al registrarme en el RUNT?

¿Por qué debo inscribirme en el RUNT?

¿El representante legal de una Empresa debe inscribir su huella en el RUNT?

¿Qué pasa con las personas que no cuenta con su huella digital legible?

¿Cualquier persona puede registrar su huella aun cuando no vaya a hacer un trámite?

PAGOS

¿Cuáles son las tarifas del RUNT por cada trámite?

Los derechos de tránsito y las tarifas de los Trámites del Organismo de Tránsito, ¿las liquida el RUNT?

¿Qué pasaría con el usuario si se presenta un inconveniente y no se puede realizar el trámite? ¿Cuál sería el proceso de devolución del dinero?

REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA

¿Cómo verifico la información que fue cargada por el Centro Diagnóstico Automotor en RUNT?

¿Qué debo tener en cuenta durante la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases?

- ¿Cuándo debo hacer la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases?
- ¿Por qué se debe hacer la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases?
- ¿Dónde puedo consultar los datos de un Centro de Diagnóstico Automotor en mi ciudad?
- ¿Quién realiza la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases?
- ¿Qué es la Revisión Técnico-Mecánica y de Gases?
- ¿Quién controla los datos del vehículo al momento de su Revisión Técnico-Mecánica y de Gases en un CDA?

MIGRACIÓN DE DATOS

- ¿Qué papel cumple el sistema RUNT en el proceso de Migración?
- ¿Por qué la información de mi vehículo o licencia de conducción no figuran cargados en el RUNT?
- Como ciudadano ¿puedo solicitar directamente a la Concesión RUNT la corrección de la información de los datos de mi vehículo o licencia de conducción que presenta alguna inconsistencia?
- ¿Quién es el encargado de realizar la modificación de la información de un vehículo o una licencia de conducción?
- ¿Quién es el encargado de realizar la Migración de vehículos y licencias de conducción?

SOBRE EL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO

- ¿Qué registros conforman el RUNT?

¿Cómo funciona el sistema?

¿Qué es el RUNT?

MAQUINARIA AGRÍCOLA

Si tengo una Maquinaria con placa de moto o carro ¿qué debo hacer?

¿Puedo solicitar una Guía de Movilización ante el RUNT si mi Maquinaria no se encuentra registrada?

¿Cómo registro mi Maquinaria ante el RUNT?

CONSULTA EN EL RUNT

¿Puedo averiguar información de un vehículo si cuento únicamente con el número de placa?

¿Qué información se puede obtener de la consulta del Vehículo por Placa?

¿Qué información puede obtenerse de la consulta por Documento de Identidad?

¿Qué tipos de consultas puedo realizar a través de la página del RUNT?

Para realizar una consulta a través de la página web del RUNT, ¿a dónde debo dirigirme inicialmente?

Comentario conceptual

Página principal

Beneficios

- Tiempos de respuesta:** En la medida en que la información con la que se procesan los trámites es manejada por el RUNT, en línea y en tiempo real, el ciudadano podrá percibir que sus trámites se realizan más rápidamente.
- Confiabilidad de la información:** Debido a que el RUNT es el único lugar en donde reposarán los datos y que siempre valida la información contra sus fuentes de origen, ésta será única y verdadera.
- Seguridad de la información sobre un vehículo o licencia de conducción:** El sistema RUNT cuenta con unos niveles de seguridad basados en la identificación de todos los propietarios y conductores con huella digital; además, todas las personas que desde los organismos de tránsito o direcciones territoriales del Ministerio de Transporte entren al RUNT deben colocar su huella, clave y contraseña y deben firmar digitalmente toda actualización o modificación de información que realicen. Así siempre se sabrá quién, desde dónde y a qué hora se realizó una modificación o actualización. De igual manera, y con los anteriores controles, se evitará la suplantación de personas.

¿Cuáles son los objetivos del RUNT?

- Lograr un flujo seguro de la información, desde su origen en el momento de realización de los trámites, su registro en el RUNT y su posterior consulta.
- Hacer que el sistema de registro de Tránsito y Transporte sea uno de los modelos con los mejores niveles de servicio del país.
- Habilitar al Estado para que, en conjunto, asegure la alta confiabilidad de la información para garantizar, entre otras, la idoneidad de los conductores y la propiedad de los vehículos.

<p>) Incrementar la calidad y pertinencia de la información del Ministerio de Transporte, para la definición de políticas de Planeación, Control y Regulación del Tránsito y Transporte.</p> <p>) Validar, registrar y autorizar las transacciones relacionadas con los siguientes once (11) registros:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Registro Nacional de Automotores (RNA) o Registro Nacional de Conductores (RNC) o Registro Nacional de Empresas de Transporte público y privado (RNET) o Registro Nacional de Licencias de Tránsito (RNLT) o Registro Nacional de Infracciones de Tránsito y Transporte (RNITT) o Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística (RNCEA) o Registro Nacional de Seguros (RNS) o Registro Nacional de Personas Naturales y/o Jurídicas que prestan servicios al sector del tránsito (RNPNJ) o Registro Nacional de Remolques y Semirremolques (RNRYS) o Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT) o Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada (RNMA)
<p>Comentario personal</p> <p>Desde mi punto de vista como administrador público, considero que la Integración ineficiente de las plataformas digitales de trámites de tránsito en el Municipio de Melgar, Tolima, caso RUNT, se han convertido en problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.</p>

FICHA BIBLIOGRÁFICA 8

Nombre del Estudiante:	Título del texto o artículo:	Lugar de consulta:
Carlos Enrique Patiño		google
Nombre del Proyecto:	Autor:	Páginas de consulta:
Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.		EAFIT . (2016). Obtenido de https://acortar.link/oOkfz1
Semestre:	Fecha de Edición:	Fecha:
x		

FICHA BIBLIOGRÁFICA 9

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Enfoques para el análisis de las políticas públicas (Roth D., A.-N.), (Ed.)	Lugar de consulta: google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Universidad Nacional de Colombia, Montaje: André-Noel Roth Deube	Páginas de consulta: Roth, A. (2010). Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwif6s7dmsX4AhUvmWoFHd-iBmEQFnoECAYQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.researchgate.net%2Fpublicationn%2F294261058_Enfoques_para_el_analisis_de_las_politicas_publicas_Roth_D_A-N_E
Semestre: X	Fecha de Edición: 12/2010	Fecha: 11/06/2022

Cita textual**Página principal**

Las políticas públicas representan parte de las instituciones de una sociedad, estas se corresponden con las reglas de tipo formal, las cuales son el área de estudio del enfoque neoinstitucionalista, caracterizadas por su "énfasis en la comprensión de las normas y de cómo estas sirven de medio para moldear el comportamiento individual" (De la Hoz, 2016, p. 112). El análisis de las políticas públicas se realiza, según Eslava (2010), desde cinco corrientes del institucionalismo. En este caso, se adoptará la corriente de valores compartidos, en la cual las decisiones se definirán como el conjunto de valores que dan forma a las y comportamientos de sus miembros. ...

... Organización de las unidades de planeamiento del ICT según el Plan Nacional de Desarrollo Turístico. 2002-2010 ...

Comentario conceptual**Página Principal**

. Para Canto (2008) las políticas públicas son aquellos cursos de acción tendentes a la solución de problemas públicos, definidos a partir de la interacción de sujetos sociales, en medio de una situación de complejidad social y de relaciones de poder que pretenden utilizar de manera más eficiente los recursos públicos y tomar decisiones a través de mecanismos democráticos, con la participación de la sociedad. Roth (2010) por su parte define a la política pública como un conjunto conformado por uno o varios objetivos colectivos considerados necesarios o deseables, por medios y acciones, que son tratados, al menos parcialmente, por una institución u organización gubernamental con la finalidad de orientar el comportamiento de actores individuales o colectivos para modificar una situación percibida como insatisfactoria o problemática. ...

El concepto ha sido retomado por Bourdieu, quien lo define como un principio generador de prácticas distintas y distintivas, un conjunto de disposiciones (Bourdieu, 1994). Para un uso del término de habitus para el estudio de las políticas públicas, véase Bourdieu (2005) y Roth (2010).³⁹ Aristóteles ya había señalado en su Retórica la importancia de la deliberación para las cosas que pueden ser de una u otra forma. ...

Comentario personal

El Análisis de Políticas Públicas (APP) es un **enfoque de carácter aplicado que se ubica entre la Ciencia Política y la Ciencia de la Administración**. Para caracterizar este enfoque hay que reparar en el significado de las palabras en que se expresa: lo público, las políticas y el análisis.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 10

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Gobierno nacional ha generado \$38.229 millones en ahorros a los ciudadanos gracias al decreto ley antitrámites	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Función Pública	Páginas de consulta: funcionpublica.gov.co. (2020). Obtenido de https://www.funcionpublica.gov.co/-/gobierno-nacional-ha-generado-38.229-millones-en-ahorros-a-los-ciudadanos-gracias-al-decreto-ley-antitr-c3-a1-mites-c2-a0-c2-a0-c2-a0
Semestre: X	Fecha de Edición: Diciembre 10 de 2020 10:46 AM	Fecha: 13/06/2022

Cita textual**Página principal**

Función Pública destaca los avances del Decreto Ley Antitrámites en su primer año de vigencia.

- La simplificación de trámites del Sector Transporte ha representado ahorros por más de \$3.006 millones a los ciudadanos.
- Los sectores que más ahorros han generado por la simplificación o eliminación de trámites son aquellos liderados por los Ministerios de Transporte, Comercio y Hacienda
- Durante el primer año de vigencia del **Decreto Ley 2106 de 2019** “Antitrámites” se lanzó una nueva versión del portal único del Estado, más conocido como GOV.CO

El Departamento Administrativo de la Función Pública realizó el balance del primer año de entrada en vigencia del **Decreto 2106 de 2019** que le ha significado un ahorro a los colombianos de \$38.229 millones producto de la racionalización de trámites en el Estado y que se complementa con la estrategia Estado Simple Colombia Ágil, liderada conjuntamente con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

“El trabajo en equipo que ha liderado Función Pública ha permitido organizar y hacer más eficiente la gestión de las entidades y cumpliendo la apuesta del Gobierno nacional de hacer muy difícil la creación de nuevos trámites y de facilitar los procesos administrativos y la relación del ciudadano con el Estado. Muchos procesos se han acelerado en su digitalización y con todos los desafíos que para la administración pública trajo la pandemia en este 2020”, indicó el director de Función Pública, **Fernando Grillo**.

Comentario conceptual**Página principal**

Los principales ahorros a los ciudadanos están asociados a la reducción de tiempos de trámite para el acceso a derechos o cumplimiento de obligaciones (\$25.284 millones), a la reducción o eliminación de tarifas asociadas a trámites (\$8.322 millones), seguidos de ahorros en transporte público por la eliminación de desplazamientos de los ciudadanos gracias a la virtualización, la eliminación de gastos asociados a mensajería y correspondencia para efectuar solicitudes, así como los ahorros generados por la eliminación de requisitos. (Ver cuadro).



Fuente: Departamento Administrativo de la Función Pública

Al clasificar los ahorros generados por la racionalización de trámites en los sectores administrativos del Estado, las entidades lideradas por el Ministerio de Transporte arrojan los principales alivios a los colombianos con seis trámites simplificados que generaron un ahorro de \$29.632 millones, gracias a la eliminación de los trámites de habilitación de centros de diagnóstico automotor, centros de enseñanza automovilística o Centros integrales de atención; la simplificación de trámites de registro de zarpe, matrícula de embarcaciones fluviales, entre otros. El Ministerio de Hacienda y su sector administrativo a cargo impulsaron un ahorro de \$4.326 millones gracias a la simplificación de trámites tributarios, facilidades para la inscripción y actualización del RUT por medios electrónicos, eliminación de trámites de entidades financieras, entre otros, y el sector conducido por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo le generó un ahorro por racionalización de trámites de \$3.772 millones (ver cuadro).

SECTOR	AHORRO TOTAL (Millones COP)	No. TRÁMITES
Transporte	\$ 29.632	6
Comercio, Industria y Turismo	\$ 3.772	2
Hacienda y Crédito Público	\$ 4.326	3
Defensa	\$ 202	13
Relaciones Exteriores	\$ 153	2
Salud y Protección Social	\$ 138,1	2
Minas y Energía	\$ 5,1	1
TOTAL	\$ 38.229	30

Fuente: Departamento Administrativo de la Función Pública

Comentario personal

Finalmente, el Gobierno nacional ha implementado el 61% del articulado aprobado en el **Decreto Ley de 2019** y avanzando en la agenda regulatoria para sacar adelante las iniciativas como la Carpeta Digital Ciudadana, unificar todos los trámites en línea a través del Portal Único del Estado **GOV.CO**, la digitalización de las tarjetas profesionales y la creación de un código único para los productos gravados con el impuesto al consumo, entre otros.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 11

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: El Concepto de Gobernanza	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Instituto de Investigadores Jurídicas UNAM	Páginas de consulta: Garza, M. S. (2010). Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiI7unyn8X4AhUgnGoFHbogCtwQFnoECAMQAQ&url=https%3A%2F%2Farchivos.juridicas.unam.mx%2Fwww%2Fbjv%2Flibros%2F6%2F2818%2F5.pdf&usg=AOvVaw11E16I6vw_qFY2P29ST73v
Semestre: x	Fecha de Edición: Nov. 2000	Fecha: 9/06/2022

Cita textual**Página 1 de 31**

Capítulo segundo

EL CONCEPTO DE GOBERNANZA

El análisis del término “gobernanza” puede servir de base para generar un marco conceptual relativo a las transformaciones del Estado en la actualidad. Debemos apuntar, sin embargo, que dicho término está lejos tener un significado único y aceptado por todos. Ello no obstante, puede identificarse en algunas de sus significaciones (diríamos que las dominantes en el ámbito académico) una serie de implicaciones que se refieren a procesos de cambio en el Estado y su entorno, lo cual ha abierto debates teórico-conceptuales que también afectan a nociones tradicionales del derecho público. Dicho lo anterior, partiremos de una distinción entre la dimensión doméstica o interna del concepto de gobernanza, y la dimensión internacional o global del referido término, en el entendido de que en el presente trabajo nos ocuparemos de la primera dimensión. Sin embargo, debemos tener presente que la revisión de las dos dimensiones es lo que ha de permitir reconocer de manera integral algunas de las transformaciones que experimenta el Estado en la era de la llamada globalización.³¹

Comentario conceptual**Páginas 21, 22 de 31**

Gobernanza es un concepto que en su connotación actual es producto del debate académico sobre las transformaciones del Estado, así como del discurso analítico y prescriptivo de diversos organismos y agencias internacionales. Al lado de otros conceptos como “governabilidad” y “nueva gestión pública”, es manifestación de una serie de cambios que han ocurrido tanto a nivel de concepción teórica como de realidad empírica acerca de lo que el Estado es, y de lo que debiera ser. Como observa Aguilar, gobernabilidad, gobernanza (y, nosotros añadimos, la nueva gestión pública) son conceptos de alguna manera “emparentados”, o articulados alrededor de la misma problemática (la del gobierno o dirección de la sociedad), si bien hacen referencia a distintas interrogantes y realidades.³² Incluso puede afirmarse que en cierta forma, el debate sobre el concepto de gobernabilidad, con la connotación general que se le dio en la ciencia política a partir de finales de los años setenta del siglo XX, anunció el surgimiento del concepto de gobernanza, en su significación actual.³³ En las siguientes líneas se buscará identificar los elementos comunes y las diferencias o peculiaridades de cada uno de estos conceptos, así como la vinculación de ellos con la discusión sobre las transformaciones del Estado en el mundo actual.

En el examen crítico que hace del concepto de gobernabilidad manejado por el Informe a la Comisión Trilateral, Aguilar Villanueva observa con precisión uno de los límites internos de dicho concepto, lo cual abrió, por así decirlo, el espacio para el surgimiento del concepto de gobernanza. Dicho en pocas palabras, el referido límite se encuentra en su premisa “gubernamentalista”, según la cual el agente central único de la conducción social es el Estado, y, en particular, el gobierno ejecutivo mediante sus políticas públicas y su provisión de servicios públicos. De esta manera, para Aguilar: En su planteamiento estándar, la cuestión de la gobernabilidad consiste en preguntarse sobre las capacidades de gobernar del gobierno, considerando a la sociedad como algo que por definición ha de ser gobernado y administrado, dado que se la considera atrasada, incompetente, ignorante, dividida e incapaz de autorregulación, autodesarrollo y autogobierno... La sociedad es entendida como el problema más que como parte de la solución de los problemas. El supuesto del gobierno como agente central o único de la gobernanza de la sociedad, dotado de un gran espacio de autonomía y soberanía respecto de la sociedad, y de ésta como una realidad ingobernable por sí misma, no ha sido sólo singular de América Latina. ³⁷ Como puede verse en el análisis de Aguilar, el concepto de gobernabilidad se centra en la creación y la consolidación de la capacidad de gobernar del gobierno

Por su parte, desde la perspectiva de la ciencia de la administración pública, el último tercio del siglo XX vio surgir también una serie de debates sobre la reforma administrativa del Estado, que llevaba implícita una reconceptualización de la conducción gubernativa en las sociedades contemporáneas. En una primera etapa, este ejercicio estuvo estrechamente vinculado y dominado por la lógica de los ajustes financieros realizados por muchos países en la década de los ochenta

Comentario personal

La idea central es: el Estado debe compartir responsabilidades en la prestación de servicios públicos, por lo que en la agenda de la reforma administrativa figura el diseño de fórmulas e instrumentos de organización y coordinación entre agentes públicos y privados, menos jerárquicos, más descentralizados y horizontales, más flexibles como, por ejemplo, el “contrato de gestión”

FICHA BIBLIOGRÁFICA 12

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: El Presupuesto Participativo	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y ciencias Sociales Jahir Rodríguez Rodríguez	Páginas de consulta: Rodríguez, J. R. (2000). Obtenido de https://www.eumed.net/libros-gratis/2007a/234/29.htm
Semestre: x	Fecha de Edición: Documento presentado en el Encuentro de la Sociedad Civil. Cartagena. 2000	Fecha: 22/06/2022

*Cita textual***Página Principal****UNA NOTA SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE LO PÚBLICO. (1)**

JORGE GARAY S.

A. Antecedentes básicos.

En general se hace una distinción entre esfera doméstica centrada en la resolución de necesidades básicas y esfera pública como ámbito de la ciudadanía libre para el tratamiento debatido de los asuntos comunes. No obstante, el alcance y significado de lo público varían con el desarrollo mismo de la sociedad. De ahí la diversidad tanto de sentidos que puedan atribuírseles a los conceptos público y privado, como de aproximaciones teóricas desarrolladas para su análisis.

Para algunos autores lo público es: lo que es de interés o de utilidad común a todos, que atañe al colectivo, que concierne a la comunidad y, por ende, a la autoridad de allí emanada vs. aquello que se refiere a la utilidad y el interés individual; lo que es visible y se desarrolla a la luz del día, lo manifiesto y lo ostensible vs. Aquello que es secreto, preservado, oculto; y lo que es de uso común, accesible a todos y por tanto abierto vs. Aquello cerrado que se sustrae a la disposición de los otros (Rabotnikof 1993, p. 76). Para otros autores existe una mayor variedad de sentidos de lo público, algunos de ellos ciertamente ambiguos, que contrastan con el correspondiente sentido de lo privado. En efecto, el sentido de lo público puede abarcar lo que es relacionado con el Estado; accesible a toda la gente; concerniente a la gente; y pertinente al bien común o al interés compartido (Fraser 1997, p. 85).

Otros autores resaltan las diversas nociones de lo público acogidas a través del tiempo, al punto que, según algunos de ellos, la idea moderna de lo público se ha ido moviendo especialmente hacia lo referente al Estado, a la comunidad política, a menudo definida como la nación y el dominio del discurso abierto en el que las diferentes concepciones de los intereses e identidades colectivas pueden ser puestos a debate. Los dos primeros sentidos tienden hacia concepciones unitarias e integrales de la vida pública y del bien público; el tercero enfatiza en la importancia de la pluralidad de lo público (Calhoun 1997, p. 235).

De cualquier forma, a lo que sí ha ido llegándose es a una creciente convicción de que la construcción, enriquecimiento, renovación y legitimación social de lo público –a la luz de los logros de la humanidad y de las exigencias del mundo de hoy en globalización– es un proceso abierto e incluyente de participación, deliberación y reflexión ciudadanas alrededor de asuntos de interés colectivo. Así, entonces, el proceso creativo y legitimador de la construcción/deconstrucción de lo público en la actualidad está íntimamente relacionado y constituye una unidad

inseparable del desarrollo de una verdadera democracia participativa, incluyente de ciudadanos con efectiva capacidad deliberante y reflexiva sobre lo que concierne a la comunidad a nivel no solamente nacional sino cada vez más internacional y en ámbitos progresivamente más amplios.

Comentario conceptual

Página Principal

Lo público sólo logrará la debida legitimidad social –como espacio de intereses colectivos– en la medida que resulte de un proceso incluyente de participación y deliberación entre ciudadanos, agentes y organizaciones de la sociedad. De ahí el peligro que se corre con deificar lo denominado “público” sin tomar en cuenta su legitimación social mediante un estricto escrutinio del proceso de su definición e implantación en la sociedad. En casos precarios extremos lo público viene a constituir una esfera en la que intereses privados excluyentes y privilegiados son impuestos sobre intereses colectivos, de manera encubierta e inconulta con la comunidad.

B. Algunas problemáticas relacionadas con lo público en el mundo de hoy.

Existen diversas problemáticas a las que se enfrenta la construcción, legitimación y preeminencia de lo público en las sociedades contemporáneas, caracterizadas por su complejidad en términos de la diversidad de su composición social –p. ej., género, familia, medio ambiente, libertad en el manejo de la sexualidad–, entre ellas cabe mencionar las siguientes: el multiculturalismo y pluralismo (multiplicidad de “públicos”), la exclusión social, la transformación del Estado, la decadencia de la política y la formación de la opinión pública (entre los obstáculos observados para avanzar en la democratización de las sociedades).

1. Consideraciones básicas. Elemento central del proceso de crisis en diversas sociedades (como la de Colombia) lo constituye la extrema precariedad de la esfera pública y el marcado deterioro de la esfera de la intimidad privada. A diferencia de lo argumentado en diversos círculos en el mundo de hoy no existe una dicotomía entre lo público y lo privado, sino que, por lo contrario, debido a la construcción/deconstrucción de lo público-privado con el desarrollo de la sociedad se va renovando su íntima interdependencia, co-supeditación y simultánea determinación.

El proceso de construcción-transformación de sociedad en el mundo actual ha de abordar la reflexión, concienciación y compromiso en torno a la observancia de valores, principios y compromisos rectores para el relacionamiento entre ciudadanos y ciudadanos-sociedad-Estado en el contexto de una democracia incluyente, participativa y deliberativa y de una modernidad reflexiva, bajo un proceso de globalización como el imperante.

Comentario personal

Lo privado, lo colectivo y lo público. En este entendido en la búsqueda por avanzar en la construcción de una sociedad moderna autorreflexiva y deliberante en el contexto de un mundo como el actual y el que podría intuirse para un futuro, la esfera de la intimidad privada deberá transformarse radicalmente, superando la mera concepción individual egoísta, excluyente y reclamante de sus derechos, para llegar a una concepción comprensiva sobre una individualidad incluyente. Es decir, se requerirá transitar de una concepción individual individualista a una individual societalista.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 13

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Municipio de Melgar	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Página web Gobernación del Tolima	Páginas de consulta: Gobierno del Municipio de Melgar. (s.f.). Obtenido de https://www.tolima.gov.co/tolima/informacion-general/turismo/2015-municipio-de-melgar
Semestre: X	Fecha de Edición: 2021	Fecha: 22/06/2022

Cita textual

Página principal

Municipio de Melgar

Es un municipio colombiano del departamento de Tolima. Se encuentra localizado en el valle del río Sumapaz muy cerca de su desembocadura con el río Magdalena. Limita al norte con el departamento de Cundinamarca, al este con el municipio de Icononzo, al sur con el municipio de Cunday. Es conocida en Colombia como la «Ciudad de las piscinas» o el «Mar de piscinas», debido al elevado número de piscinas que hay en esta ciudad: más de cinco mil.

El lugar fue habitado en periodos precolombinos por los indígenas Pijaos. A la llegada de los españoles, fue conquistado por Hernán Pérez de Quesada, Hernán Vanegas Carrillo y Baltazar Maldonado, en donde fundaron el primer asentamiento conocido como Cualamaná, que luego paso a llamarse Villa de Nuestra Señora de Altagracia y 1601 fue renombrada La Candelaria por el capitán Juan López de Herrera.

Actualmente con el nombre de Melgar, cuenta con una población de 31920 habitantes y es un importante centro turístico y de recreación del país. El acceso principal al municipio de Melgar es a través de la terminal de transportes que se encuentra a las afueras de la Melgar, y está terminal cuenta con buses que conectan a otros municipios vecinos y al mismo melgar y una variante tipo autopista, que lo rodea. También por Melgar se comunica por carretera con los municipios de Carmen de Apicalá, Cunday, e Icononzo que en transporte ordinario debe ser tomada en la terminal.

Distancia: Localizado a 91 km de Ibagué, la capital del departamento, y a 98 km al suroccidente de Bogotá, capital de Colombia

Comentario conceptual

Página principal

Clima: Su clima es cálido semiseco con temperaturas que varían entre los 22 y los 35 °C, siendo el promedio anual de 28 °C.

Gastronomía

Variedades de pescados y la fritanga o picada, hecha con carne de cerdo, son algunos sabores que se pueden encontrar en el municipio de Melgar. No puede faltar la lechona, un sabor clásico del Tolima.

Por estar ubicado a orillas del río Sumapaz, Melgar es un buen destino para comer pescado fresco. El bagre, el nicuro y el bocachico son platos que allí se preparan muy bien.

Hospedaje

La oferta de alojamiento en Melgar incluye hoteles campestres que cuentan con piscina y restaurante, entre otros servicios. Algunos tienen discoteca y bar.

Ferías y fiestas: La Feria Equina Grado B atrae a cientos de asistentes que quieren ver de cerca algunos de los mejores ejemplares del país en trocha, galope y paso fino colombiano.

Y el Festival San Pedrino son algunas celebraciones alrededor de las cuales gira la cultura de los habitantes de Melgar

y de poblaciones cercanas.

Atractivos turísticos

Nombre: Iglesia Parroquia San Francisco de Asís

Iglesia Parroquia Divino Niño Jesús

Ciudad Reptilia

Iglesia Parroquia Nuestra Señora María Inmaculada Concepción

Capilla de adoración Juan Pablo II

Busto Teniente General Gustavo Rojas Pinilla

Escultura Aborigen Pectoral Tolima

Escultura El Mohán del Tolima

Helicóptero

Petroglifos

Parque Deportivo y Recreativo Las Vegas

Plazoleta de Eventos Teniente General Gustavo Rojas Pinilla

Restaurante Playa Alta

Centro Recreacional CAFAM

Base Aérea CACOM 4 "Teniente Coronel Luis Felipe Pinto"

Zona de Rumba y Entretenimiento Nocturno

Piscilago

Cascada las Mieles

Parque adrenalina Extrema

Comentario personal

En un gran porcentaje el MELGAR Turístico congrega a propios y extraños en sus múltiples atracciones turísticas, la inmensa mayoría de ellas ubicadas en el casco urbano de la población lo que genera un alto tráfico de vehículos y personas lo que a la falta de cultura vial genera accidentalidad y por tanto el uso de plataformas como el RUNT.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 14

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: Trámites y Servicios asociados al RUNT	Lugar de consulta: Buscador Web Google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Gobierno de Caldas Y Ministerio de Transporte	Páginas de consulta: GOV. CALDAS. (2018). Obtenido https://acortar.link/s0wyUC https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/222/servicios_y_consultas_en_linea/
Semestre: X	Fecha de Edición: Martes 11 de octubre de 2022 05:07 pm	Fecha: 17/06/2022

Cita textual

Página principal

) **Trámites y servicios**

-  **Trámites en Línea**

Accede a los trámites que puedes realizar en línea desde cualquier lugar.

-  **Tramites presenciales**

Acá encontrarás los trámites que debes hacer de forma presencial en la Gobernación de Caldas.

-  **Servicios en línea**

La Gobernación dispone de algunos servicios en línea para mayor comodidad del ciudadano.



Ayuda en línea

Si tienes alguna duda sobre trámites y servicios, en esta sección te la resolvemos

Comentario conceptual

Página principal ministerio de Transporte

Servicios y Consultas en Línea

Inicio

Grupo de Relación Estado - Ciudadano

Servicios y Consultas en Línea

Consultas generales

-) [Consulta por placas de vehículo](#)
-) [Consulta licencia de conducción](#)
-) [Consulta infracciones de tránsito](#)
-) [Consultas de accidentalidad](#)
-) [Consulta directorio de actores de tránsito](#)
-) [Consulta procedimiento devolución de dineros por trámites cancelados y no realizados](#)
-) [Consulta bases gravables para pago de impuesto de vehículos automotores](#)

Consultas transporte y tránsito nacional

-) [Consulta estado cambio de servicio](#)
-) [Consulta estado de trámites de chatarrización](#)
-) [Consulta de empresas de Transporte Terrestre Automotor](#)
-) [Consulta pago de especies venales SIREV](#)
-) [Aplicación Modelo de costos para peaje](#)
-) [Consulta estado tarjeta de operación](#)

Consultas transporte y tránsito internacional

-) [Consulta Vehículos y Unidades de Carga Habilitadas para el Servicio Internacional de Carretera](#)
-) [Consulta de licencias España](#)

Descargas de formatos y listados

-) [Empresas de transporte terrestre automotor especial en estado activas](#)
-) [Descarga formularios requisitos transporte internacional de mercancías y pasajeros](#)
-) [Descarga Depuración fichas técnicas de homologación](#)
-) [Descargar consultorías demanda insatisfecha](#)
-) [Descarga listado de consultores personas naturales y jurídicas](#)

Formato

Reporte vehículos de carga por organismo de tránsito

[Descargar](#)

Tabla

Destandarización presuntiva de pesos brutos vehiculares

[Descargar](#)

Formato

Solicitudes de Adjudicación de Rutas de Transporte Intermunicipal

[Descargar](#)

Guía

Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial

[Descargar](#)

Estudio

Estudio de oferta y demanda modo transporte fluvial

[Descargar](#)

Cartilla

Cartilla de procedimientos requisitos y plazos para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte internacional por carretera

[Descargar](#)

Formato

Formato solicitud de reconocimiento de licencia de conducción a ciudadanos extranjeros - Resolución 1244 de 2019

[Descargar](#)

Listado

Empresas de transporte terrestre automotor especial en estado activas

[Descargar](#)

Listado

Empresas de transporte terrestre automotor especial que no mantienen habilitación

[Descargar](#)

Comentario personal

El Registro Único Nacional de Tránsito (**RUNT**), el cual nace directamente de la necesidad por parte del Ministerio de Transporte en el año 2009, es un sistema de información electrónico y en línea que permite registrar y mantener actualizada, autorizada y validada la información de todo el sector de tránsito y Transporte. De allí su importancia por la interconexión con todos los organismos de tránsito del país.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 15

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: SIMIT	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Ministerio de Transporte-federación Colombiana de Municipios	Páginas de consulta: MinTransporte . (s.f.). Obtenido de https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/ https://fcm.org.co/simit/#/home-public
Semestre: x	Fecha de Edición:	Fecha: 25/06/2022

Cita textual
Página Principal



Comentario conceptual

PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES

A. INFORMACIÓN GENERAL DE LA ENTIDAD

FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS	
Nombre:	FEDERACIÓN COLOMBIANA DE MUNICIPIOS
Dirección:	Carrera 7 N° 74 B - 66 Super 5 comunicações P.H. piso 18
Teléfono:	593-46 20 ext. 1821
Página web:	www.fcm.org.co - www.simit.org.co
Misión y visión:	Somos la entidad que cataliza el desarrollo territorial y el empoderamiento municipal, siendo voceros y representantes de los gobiernos locales, generando conocimiento, innovación y oportunidades de desarrollo sostenible, para lograr el desarrollo integral del país desde los municipios. Hicimos posible el desarrollo integral del país desde las regiones, empoderando municipios capaces de generar bienestar a sus comunidades.
Propósitos estratégicos:	La Federación Colombiana de Municipios cuenta con ocho (8) objetivos estratégicos orientados al fortalecimiento de la gestión institucional los cuales inician su horizonte en la presente vigencia.
Información de contacto:	Julio Alfonso Peñuela Salcedo Coordinador Grupo Jurídico Tel: 593-46 20 ext. 1821
Valor total del PAA:	\$ 13.154.736.750
Límite de contratación menor cuenta:	\$ 200.000.000
Límite de contratación mínima cuenta:	\$ 25.438.725
Fecha de última actualización del PAA:	

Comentario personal

¿Qué es la Federación de municipios?

La **Federación Colombiana de Municipios** es la institución de carácter gremial, privada y sin ánimo de lucro que representa a los **municipios**, distritos y sus asociaciones en la formulación, concertación y evaluación de políticas públicas y es la encargada del SIMIT.

SIMIT te permite pagar una multa **de** tránsito en cualquier parte del país sin importar donde fue impuesta y estar a paz y salvo en línea. **SIMIT** es generador **de** estadísticas **para** la definición **de** políticas públicas nacionales y locales.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 16

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo:	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Ministerio de Transporte	Páginas de consulta: MinTransporte COL. (2019). Obtenido de https://acortar.link/bbPVpI
Semestre: X	Fecha	Fecha: 25/06/2022

FICHA BIBLIOGRÁFICA 17

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: la sociedad civil en cuestión	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: BARATARIA. Revista Castellano-Manchega de Ciencias sociales, núm. 9	Urteaga, E. (2008). Obtenido de https://acortar.link/FW2jVB
Semestre: X	Fecha de Edición: 2008	Fecha: 21/06/2022

Cita textual

Página 2 de 35

RESUMEN

Desde el final de la guerra fría, la noción de sociedad civil se ha impuesto tanto en el discurso científico, como en el relato mediático y los textos de los organismos internacionales, a pesar de tener diferentes significados. Efectivamente, el concepto de sociedad civil puede representar el actor de una protesta, el proyecto de una movilización, la apertura de un sistema político enfrentado a un problema de representatividad o referirse a actores políticos, agentes socioeconómicos, asociaciones o centrales sindicales. En todo caso, aparece como un concepto ambiguo, plural y mal definido. El objetivo de este artículo es poner de manifiesto la larga trayectoria de esta noción, desde la antigüedad y su asociación a la civilización, hasta el periodo contemporáneo con su identificación con el tercer sector, pasando por la época moderna y su percepción como contra-poder. Hoy en día, la sociedad civil plantea problemas de ciudadanía, de participación ciudadana y de espacio público,

INTRODUCCIÓN

Desde el final de la guerra fría, la noción de sociedad civil se ha impuesto tanto en el discurso científico como en el relato mediático y en los textos de los organismos internacionales, a pesar de tener diferentes significados. Efectivamente, el concepto de sociedad civil puede identificarse con el actor de una protesta, una actividad innovadora, la apertura del sistema político enfrentado a un problema de representatividad o referirse a actores políticos, agentes económicos, asociaciones o centrales sindicales

Comentario conceptual

Página 6 de 35

SOCIEDAD CIVIL Y CIVILIZACIÓN

Las primeras teorías entorno a la sociedad civil han sido enunciadas por la filosofía política occidental, que reflexiona sobre el orden sociopolítico ideal.

SOCIEDAD CIVIL Y MODERNIDAD

Con el transcurso del tiempo, la reflexión en torno a la sociedad civil se seculariza y se sitúa en los debates que oponen el poder religioso al poder secular que tiende a reforzarse. Esta noción es igualmente promovida por los defensores de una economía mercantil en expansión.

SOCIEDAD CIVIL Y TERCER SECTOR

Más allá del vínculo entre la sociedad civil y la civilidad o de la atribución de un papel de contra-poder a ciertos actores de dicha sociedad con respecto al Estado, al gobierno o al soberano, una tercera concepción concibe la sociedad civil como un tercer sector, es decir como un conjunto de organizaciones que proponen servicios y solidaridad constituyendo un sector de actividad distinto al mercado y al Estado.

Comentario personal

Me identifico totalmente como administrador público con este concepto de CIUDADANÍA, DEMOCRACIA PARTICIPATIVA Y ESPACIO PÚBLICO. Las concepciones occidentales de la sociedad civil tienen tres características principales. En primer lugar, la noción de sociedad civil supone la existencia de un hecho asociativo, es decir la reunión temporal, formal o informal, de actores sociales. Jürgen Habermas subraya así que “el corazón institucional de la sociedad civil está formado, de ahora en adelante, por estas agrupaciones y estas asociaciones no estatales y no económicas con base voluntaria que unen las estructuras comunicacionales del espacio público al componente social del mundo vivido.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 18

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo: GESTIÓN – INFORMACIÓN - CONOCIMIENTO	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Pablo Murray	Páginas de consulta: Murray, P. (2002). Obtenido de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjL_9jKn8X4AhWwlWoFHeYQBScQFnoECAIQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.redalyc.org%2Fpdf%2F161%2F16114402.pdf&usg=AOvVaw3NxnOOMRd8gKn2iXbB0dP
Semestre: x	Fecha de Edición: 11/2002	Fecha: 20/06/2022

Cita textual**Página 2 de 12**

Resumen

El título de la ponencia no es caprichoso porque suponemos que es de importancia desarrollar elementos de elaboración como de gestión que nos permita planificar, acceder, evaluar y diseminar la información; además de respetar la información en sí, con el fin de llegar al estado del conocimiento. Existen elementos donde conforman un desarrollo como: gestión – datos – información – conocimiento, donde podemos tratarlo en forma diferencial o en conjunto según el tratamiento que deseemos. Este proceso lo denominamos desarrollo o ciclo inicial que son los eslabones de esta cadena; una vez concluido pasa a disponerse como información primaria, dejando librado para el inicio o no de otro desarrollo posterior.

Introducción

Introducimos en el mundo del conocimiento nos hace replantearnos si este, es solo para nuestra unidad de información o si nos interesa realmente que lleguen a él por nuestra iniciativa de gestión y diseminación. ¿Sabemos de la importancia de ser protectores del conocimiento y de la misma que llegue a nuestra comunidad de usuarios reales o potenciales?

Como respuesta esperemos que sí. Ha llegado a nosotros ya el concepto de Gestión de la Información, Gestión del Conocimiento, etc., es importante poder despejar ciertas dudas para desarrollar un Programa Estratégico de Información en el futuro. Trabajar en y con diferentes disciplinas tiene que ser el denominador común de este proceso de gestión, así podremos planificar, elaborar información y conocimiento. Mencionaremos las disciplinas de mayor relevancia según nuestro criterio como ser: administración, epistemología, tecnología, entre otras. El título de este trabajo entrecorta en apariencia un todo en el concepto, es que a nuestro parecer este concepto cerrado de Gestión de... está compuesto por diferentes etapas y aplicaciones de distintos marcos referenciales interdisciplinarios en nuestra realización de profesionales de la información. Como aclaración sirve mencionar que no vamos a profundizar respecto al desarrollo de teorías de la comunicación, como tampoco así a las innovaciones tecnológicas, dejaremos para un desarrollo posterior.

Comentario conceptual**Páginas 3,4,5 de 12**

¿Gestión Qué es gestión? Cómo posible respuesta decimos que es interactuar en todas las áreas de una empresa, organización, unidades, instituciones informativas, etc.; entendemos además a toda “actividad dirigida a obtener y asignar los recursos necesarios para el cumplimiento de los objetivos de la organización”

Implica también observar – evaluar sobre las metas alcanzadas con los recursos aplicados. Entendemos gestión: a la herramienta que engloba fases de la administración siendo la gestión misma un elemento con desarrollo propio de la administración, utilizando nuestra unidad de la información la metodología de gestión, como elemento diferencial para obtener recursos de distintas naturalezas. Solo mencionamos las partes que constituyen la gestión y la posibilidad que nos da este accionar al aplicar a cualquier metodología de trabajo. Realizar procesos de gestión nos posibilita entre otras cosas elaborar información dispersa en áreas, reunir las para ubicarlas en almacenamiento de información, comunicación interna, recurrir a diversos centros de información como bases de datos remotas, índices, catálogos, etc.

Decimos por información: agrupación de datos organizados y presentados en un contexto.

Entre otros conceptos rescatamos los siguientes: informar significa in-forma (dar forma). También como proceso y fenómeno de manifestaciones objetivas y subjetivas, como accidente del objeto, esta relevancia se deberá a nuestra percepción y tratamiento de la misma. La información existe en tres órdenes según Brent: como representación, estímulos; apropiación interna del individuo y construcción negociada, validada. Información como elemento vital – funcional de la actividad intelectual, accediendo solo como datos informativos produciendo acciones – reacciones en nuestro estado intelectual o, como eslabón de procesamiento para tareas de investigación.

Comentario personal

La información permite traer a nuestras mentes las impresiones del mundo exterior de forma que podríamos construir su representación. Las innovaciones tecnológicas tienen mucho que ver en el tratamiento de la información como: transmisión – retransmisión, almacenamiento y recuperación. Podemos afirmar que, debido a este desarrollo, incursionamos en otros marcos de referencia y en posibilidades reales de cambio de modelo.

FICHA BIBLIOGRÁFICA 19

Nombre del Estudiante: Carlos Enrique Patiño	Título del texto o artículo:	Lugar de consulta: Buscador Web google
Nombre del Proyecto: Los trámites de tránsito y transporte ante el organismo de tránsito del Municipio de Melgar, Tolima como problemática pública de la ciudadanía y construcción de lo público.	Autor: Código Nacional de Tránsito ley 769 de 2022	Páginas de consulta: O.A.S. (2002). Obtenido de https://acortar.link/ycG0LJ Page 18 of 96 file://G:\TSCLM\ANEXOS COLOMBIA\Ley769de2002.htm 10/3/2007
Semestre: X	Fecha de Edición: 2002	Fecha: 17/06/2022

Cita textual

LEY 769 DE 2002 (6 de julio)

Diario Oficial No. 44.932, de 13 de septiembre de 2002

PODER PÚBLICO - RAMA LEGISLATIVA

Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones

TÍTULO I.

DISPOSICIONES GENERALES.

CAPÍTULO I.

PRINCIPIOS.

ARTÍCULO 1o. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Comentario conceptual

Página 18 de 96

ARTÍCULO 2o. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Registro nacional automotor:

Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho

real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

CAPÍTULO II. AUTORIDADES.

ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte

Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o. de este artículo.

Los agentes de Tránsito y Transporte.

CAPÍTULO III. REGISTROS DE INFORMACIÓN.

ARTÍCULO 8o. REGISTRO UNICO NACIONAL DE TRÁNSITO, RUNT. <Ver Notas de Vigencia> El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:

1. Registro Nacional de Automotores.
2. Registro Nacional de Conductores.
3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado
4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito
5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.
6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.
7. Registro Nacional de Seguros.
8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.
9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.
10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito

Comentario personal

Las normas del presente **Código** rigen en todo el territorio **nacional** y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de **tránsito**, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen