



GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Seaflower
Nit: 892.400.038-2

DECRETO NÚMERO 1083

(26 DIC 2023)

"Por medio de la cual se establecen las tarifas para los servicios de traslado en grúa y custodia en parqueaderos de inmovilización de vehículos que presta la Secretaría Departamental de Movilidad"

EL GOBERNADOR (E) DEL DEPARTAMENTO ARCHIPIELAGO DE SAN ANDRES, PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA en uso de sus facultades legales y en especial de las conferidas por los Artículos 3, 6 literal e), Artículo 125, Artículo 127 parágrafo 2, de la Ley 769 de 2002, Artículo 2.2.1.1.2.1 literal b) del Decreto 1079 de 2015, Artículo 49 de la Ley 1955 de 2019 y las demás normas concordantes y,

CONSIDERANDO

El Artículo 125 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) dispone como parte de la sanción por infracción a las normas de tránsito el "*suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción*"

Las autoridades competentes para tal caso son las que dispone el Artículo 3 de la norma ibidem, modificado por el Artículo 2 de la Ley 1383 de 2010; que señala que las autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: "(...) *los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital* (...)". Adicionalmente, el Artículo 6 literal e) ídem, menciona que son organismos de tránsito en su jurisdicción respectiva. (...) *Las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito* (...)

En ese sentido, el Artículo 8 de la Ley 47 de 1993 dispone que bajo la consideración de las circunstancias especialísimas de las Islas y de la dificultad territorial y económica de crear o configurar un régimen municipal profuso como el existente en la zona continental del país, ha dispuesto que en cabeza del Gobernador y de la Asamblea Departamental se radiquen las funciones que constitucional y legalmente son asignadas a los municipios, ejecutando estas funciones de acuerdo a la naturaleza del cargo público, que visto desde la perspectiva municipal, para el caso del Alcalde sería el Gobernador y para el caso del Concejo la Asamblea, en lo que sea compatible.

Tal y como lo señala el Artículo 125 de la Ley 769 de 2002, "(...) *el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados* (...)", y consecuentemente se generan unos costos asociados al traslado o conducción y a la custodia en parqueadero en sí misma, y para estos efectos el Manual de Infracciones adoptado por vía de la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte se dispone que: "*En cuanto a la inmovilización de vehículos se tendrán en cuenta los siguientes parámetros: (...) Los costos generados por la inmovilización del vehículo, serán responsabilidad del propietario del vehículo, quien cancelará al administrador o al propietario del parqueadero, el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo, así como el respectivo servicio de grúa si está se utilizó* (...)"

Ahora bien, el Artículo 127 ídem parágrafo 2 preceptúa: "(...) *los cobros de los servicios de grúas y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local*"

Con el objetivo de brindar parámetros para la determinación de esos cobros, la Ley 1955 de 2019 en el Artículo

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8)5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Scaflower
Nit: 892.400.038-2

49 dispuso que: *A partir del 1 de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario - UVT. En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.*

Ahora bien, respecto del esquema tarifario que rige actualmente en el Departamento es necesario manifestar lo siguiente:

En virtud de licitación pública que adjudico el contrato con el consecutivo N° 1643 de 2016, la Gobernación del Departamento por intermedio de la Secretaría de Movilidad estableció nuevas tarifas máximas por la prestación de servicio de parqueadero y grúa en la jurisdicción de la Isla de San Andrés. Tarifas que fueron adoptadas dentro del pliego de condiciones de esta licitación y que se señalaba estaban contenidas en la Resolución 603 de 2007.

En el año 2019, al Departamento contrata vía licitación nuevamente estos servicios, y allí reprodujo integralmente en el pliego de condiciones este esquema de tarifas establecido en la mencionada Resolución 603 de 2007.

Que todas las tarifas derogadas y vigentes en el territorio se han establecido en SMLMV, y que de conformidad con la Ley 1955 de 2019 Artículo 49, las tarifas y cobros que se encontraban expresados en SMLMV, deberán ahora fijarse en UVT.

Bajo estas disposiciones legales y la realidad aquí presentada, es necesario revisar y actualizar las tarifas para los servicios de parqueaderos y grúas de inmovilización con el objetivo de tener un esquema tarifario que remunere en forma justa los servicios correspondientes con la realidad actual, que se adapte a los parámetros de la UVT dando cumplimiento a los principios de economía y celebridad de la administración pública; que incentive el retiro de los vehículos y reduzca la proporción de vehículos remanentes, y que garantice la renovación del parque automotor de la Isla y disminuya la cantidad de vehículos per capital.

Expuestas las motivaciones para revisar y actualizar las tarifas, procedemos a detallarlas así:

Revisar y actualizar las tarifas para los servicios de parqueadero y grúa de inmovilización es necesario puesto que se requiere un esquema que remunere en forma justa los servicios, en tanto que, lo que se ha generado es una adopción de tarifas inadecuadas, pues el hecho de que las tarifas se hayan tomado de la Resolución 603 de 2007 emitida para Bogotá sin una adaptación adecuada a las condiciones y realidades específicas de la Isla de San Andrés es un error significativo. Las tarifas deben reflejar los costos y condiciones locales para garantizar una prestación de servicios equitativa y sostenible. Por otro lado, hay una falta de actualización, pues el hecho de que estas tarifas se hayan mantenido sin cambios durante siete años puede conducir a distorsiones significativas en el mercado y puede no reflejar la inflación o los cambios en los costos operativos que puedan haber ocurrido durante ese período.

Por otro lado, y como parte de las consideraciones fundamentales para este nuevo régimen tarifario, dentro de este territorio tenemos más de 64 mil vehículos, lo que se traduce en una índice per capital muy alto, lo que compromete la reserva de la biosfera en la que nos encontramos, de tal forma, estructurar un régimen tarifario que por medio de la disuasión evite la acumulación de vehículos y por otro lado, por la persuasión promueva el abandono de vehículos con mayor antigüedad y en mal estado, promueve la renovación vehicular y evacuar el alto índice de vehículos por habitante, disminuyendo así el impacto ambiental.

El planteamiento de un nuevo régimen tarifario dentro de este territorio se convierte en una necesidad urgente, considerando que contamos con una densidad vehicular excepcionalmente alta, con más de 64 mil vehículos

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8)5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



10832017

GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Scaflamer
Nit: 892.400.038-2

circulando en la zona. Este dato, cuando se analiza per cápita, revela un índice significativamente elevado, lo cual representa una amenaza directa para la integridad de la reserva de la biosfera en la que nos encontramos.

La estructuración de un régimen tarifario adecuado se vuelve esencial para abordar este desafío. En primer lugar, se propone implementar medidas de disuasión que desincentiven la acumulación excesiva de vehículos en la jurisdicción. Esto podría lograrse mediante la aplicación de tarifas más elevadas, fomentando así la reflexión sobre la necesidad real de poseer más de un automóvil.

Adicionalmente, se plantea la implementación de estrategias de persuasión dirigidas a la renovación vehicular. Esto implicaría establecer tarifas rigurosas para aquellos propietarios que decidan dar de baja vehículos abandonándolos.

El abandono de vehículos con mayor antigüedad no solo contribuiría a la disminución de la densidad vehicular, sino que también tendría un impacto positivo en la reducción de emisiones contaminantes y en la mejora de la calidad del aire en el territorio. Asimismo, la promoción de la renovación vehicular ayudaría a mantener una flota automotriz más eficiente y alineada con los estándares ambientales, disminuyendo así el impacto negativo en la biosfera circundante.

Al ejecutarse la renovación lo que se produce es eficiencia económica en el sentido en que cuando las tarifas son demasiado bajas, los proveedores de servicios pueden no tener incentivos para ofrecer servicios de calidad o mantener sus equipos en buenas condiciones. Ahora bien, en clave de sostenibilidad; un esquema de tarifas adecuado es esencial para la sostenibilidad a largo plazo de los servicios. Si las tarifas no cubren los costos operativos y de mantenimiento, las empresas privadas pueden verse obligadas a reducir la calidad de los servicios o abandonarlos por completo, lo que afectaría negativamente a los ciudadanos. Lo contrario entonces, es decir, lo aquí establecido, provocará incentivos para la inversión y la calidad del servicio, competencia en el mercado, equidad para los ciudadanos, sostenibilidad a largo plazo y clima de negocios favorable.

Revisar y actualizar las tarifas para los servicios de parqueadero y grúa de inmovilización es necesario puesto que se requiere cambiar de SMLMV a UVT por disposición legal y esto tiene sentido en la medida en que las UVT tienden a aumentar a un ritmo más constante y predecible en comparación con el SMLMV, que a menudo se ajusta anualmente en función de diversos factores económicos y sociales e inclusive políticos. Esto proporciona una mayor estabilidad en la fijación de tarifas, lo que es fundamental para la planificación a largo plazo tanto para las empresas como para los ciudadanos.

Además, las UVT están diseñadas para ajustarse principalmente en función de la inflación, lo que ayuda a mantener el poder adquisitivo constante a lo largo del tiempo. En cambio, el SMLMV puede aumentar no solo debido a la inflación, sino también a factores como la política gubernamental y las negociaciones sindicales, lo que puede llevar a aumentos menos predecibles y potencialmente más significativos.

Otra ventaja de utilizar UVT en la fijación de tarifas es que ayuda a crear un sistema más uniforme en términos de impuestos y tarifas para diferentes sectores económicos y servicios, ya que el SMLMV se aplica principalmente a los salarios, mientras que las UVT se utilizan en una variedad de contextos fiscales y regulatorios.

Asimismo, el uso de UVT proporciona mayor flexibilidad y adaptabilidad, ya que estas unidades pueden ajustarse con mayor facilidad para adaptarse a las necesidades específicas de diferentes sectores o servicios, sin estar limitadas por las fluctuaciones potencialmente bruscas del SMLMV. Esto permite una adaptación más precisa a las realidades económicas y geográficas locales.

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8)5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Scaflower
Nit: 892.400.038-2

Revisar y actualizar las tarifas para los servicios de parqueadero y grúa de inmovilización es necesario puesto que se requiere incentivar el retiro de vehículos y que reducir la proporción de vehículos remanentes y esto se logrará con una medida disuasoria para evitar que los vehículos permanezcan inmovilizados durante periodos largos y esto porque en primer lugar, esta estrategia optimiza el uso de recursos y espacio en los patios de inmovilización, evitando su saturación y reduciendo costos de infraestructura adicional. Además, desalienta el abandono de vehículos en los patios, lo que a largo plazo evita que la administración asuma costos asociados.

Adicionalmente, promover la recuperación temprana de vehículos fomenta la rotación del parque automotor, mejorando la seguridad vial, la calidad del aire y la eficiencia del transporte. Reducir las tarifas para quienes recuperan vehículos antes del día tercero brinda incentivos financieros para no mantener los vehículos inmovilizados durante mucho tiempo, lo que puede resultar costoso para los propietarios.

Esta medida se alinea con los objetivos de política pública relacionados con la renovación del parque automotor, la reducción de la proporción de vehículos remanentes y la mejora de la movilidad y el medio ambiente en la Isla.

Revisar y actualizar las tarifas para los servicios de parqueadero y grúa de inmovilización es necesario puesto que se requiere para garantizar la renovación del parque automotor de la Isla y disminuir la cantidad de vehículos per-capital, pues se contribuye a que los vehículos con alto deterioro, ilegales o que ya no pueden cumplir con las condiciones para circular queden inmovilizados por periodos prolongados y se vuelvan más costosos de liberar. Esto se logra mediante el aumento de las tarifas del día 4 al 30 y del 31 en adelante con respecto a lo actual, lo que crea un incentivo financiero para que los propietarios recuperen sus vehículos tempranamente, pero para aquellos vehículos no viables o en mal estado, los costos acumulados pueden hacer menos atractiva su liberación, pues sería más costoso la liberación que quizás la adquisición de uno nuevo.

En consecuencia, estos vehículos tienden a permanecer inmovilizados durante periodos más largos, lo que facilita el cumplimiento del año de inmovilización requerido antes de su liberación. Además, al mantener tarifas relativamente altas a largo plazo, se desalienta a los propietarios de mantener vehículos no aptos para circular indefinidamente en los patios de inmovilización. Esto contribuye a la eliminación gradual de vehículos que ya no son viables ni seguros para la circulación, mejorando la seguridad vial y el medio ambiente en la Isla. En resumen, esta medida ayuda a garantizar que estos vehículos cumplan el año de inmovilización y, posteriormente, puedan ser desnaturalizados o retirados de la circulación de manera efectiva.

El estudio de consultoría del Departamento Nacional de Planeación del año 2015 que mencionas reveló una situación interesante en el Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina: un nivel de motorización significativamente alto en comparación con el promedio nacional y latinoamericano. Según las cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en ese momento, en el Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina había 255 vehículos por cada 1.000 habitantes, en contraste con el promedio nacional de 104 vehículos por cada 1.000 habitantes y el promedio latinoamericano de 176 vehículos por cada 1.000 habitantes.

Este alto nivel de motorización generó preocupaciones y llevó a un Tribunal Contencioso Administrativo a emitir una medida cautelar para limitar el ingreso de vehículos automotores al Archipiélago. Esta medida se ha levantado y retomado en varias ocasiones y, hasta la fecha que proporcionaste en junio de 2021, estaba suspendida.

Para controlar el ingreso de nuevos vehículos al Archipiélago, se estableció la resolución 5016 del 17 de noviembre del 2017 del Ministerio de Transporte, que condiciona el ingreso de un vehículo a la chatarrización, desintegración o egreso de otros vehículos con características y cantidades específicas, según lo dispuesto en la normativa. En algunos casos, esto puede significar que, para ingresar un nuevo vehículo, se debe chatarrizar

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8)5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Scaflower
Nit: 892.400.038-2

1083-2

o dar de baja un número específico de vehículos existentes, a menudo en una proporción de 1 a 4.

Además, cualquier vehículo que se desee ingresar al Archipiélago debe contar con un derecho o certificado de reposición vehicular expedido por la autoridad de tránsito departamental o la Secretaría de Movilidad de la Gobernación. Esto permite llevar un control estricto sobre la entrada de vehículos y asegurarse de que se cumplan las disposiciones de chatarrización.

Sin embargo, como mencionas, estas medidas no han sido completamente efectivas, ya que el parque automotor en la región ha seguido aumentando desde 2017 y muestra de esto es que el Tribunal Administrativo en seguimiento al proceso 88 001 23 33 000 2014 00047 00 ha determinado en varias oportunidades suspender el ingreso de vehículos al Departamento por periodos fijos o sujeto a cumplimiento de requerimientos con el fin de contribuir a frenar el aumento del parque automotor, pero incluso estas medidas han resultado infructuosas.

Es así como el esquema tarifario de inmovilización se convierte en una herramienta o mecanismo adicional a los mencionados para lograr el objetivo de control del parque automotor, pues para propietarios de vehículos altamente deteriorados, ilegales o que ya no pueden cumplir condiciones de circulación estos costos se convertirán en una carga económica significativa, lo que produce a largo plazo un eventual abandono del vehículo según los criterios de la Ley 1730 de 2014. Adicionalmente se genera conciencia económica puesto que, al experimentar estos costos directos, los propietarios de vehículos pueden volverse más conscientes de los beneficios económicos de mantener sus vehículos en uso activo o tomar medidas para dar de baja legalmente aquellos vehículos que no utilizan con regularidad, también ayudan a disuadir sobre la acumulación de vehículos, los propietarios pueden reconsiderar la adquisición de múltiples vehículos o mantener vehículos adicionales si son conscientes de los costos asociados con la inmovilización prolongada. Esto puede llevar a una disminución en la acumulación de vehículos inactivos. Los costos asociados con la inmovilización pueden incentivar a las personas a utilizar más eficientemente sus vehículos, como compartir viajes, utilizar el transporte público o adoptar opciones de movilidad más sostenibles, lo que contribuye a reducir la necesidad de tener múltiples vehículos en el hogar.

La medida que involucra tarifas crecientes para retirar vehículos inmovilizados en mal estado, ilegales o que no pueden cumplir con los requerimientos legales para circular en las vías, con el objetivo de fomentar su abandono potencial y, posteriormente, la subasta de estos vehículos como chatarra después de un año en custodia, puede tener varios beneficios y efectos positivos en diferentes aspectos, incluido el ambiental.

En primer lugar, esta medida contribuye a reducir el parque automotor en mal estado. El aumento de las tarifas para retirar el vehículo de los patios actúa como un incentivo económico para que los propietarios se deshagan de sus vehículos en lugar de inmovilizarlos indefinidamente. Esto no solo reduce la cantidad de vehículos en circulación que no cumplen con los estándares de seguridad y emisiones, sino que también mejora la seguridad vial al eliminar vehículos peligrosos de las carreteras.

Además, los vehículos en mal estado suelen tener un peor rendimiento en términos de emisiones contaminantes. Retirar estos vehículos de las carreteras ayuda a mejorar la calidad del aire y a cumplir con las regulaciones ambientales. Esto es especialmente importante en una isla como San Andrés, donde la calidad del aire y la conservación ambiental son prioritarias.

Esta medida también estimula el uso más eficiente de recursos. Los vehículos en mal estado que permanecen inmovilizados en patios representan un uso ineficiente de espacio y recursos. Al liberar espacio en los patios y desguazar vehículos obsoletos, se optimiza el uso de estas instalaciones y se reduce la necesidad de mantener vehículos en condiciones inadecuadas.

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8) 5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Seaflower
Nit: 892.400.038-2

Además, incentiva a los propietarios a reemplazar vehículos en mal estado con opciones más seguras y eficientes en términos de consumo de combustible y emisiones. Esto puede llevar a una flota de vehículos más moderna y respetuosa con el medio ambiente.

Finalmente, la reducción del parque automotor puede tener el efecto positivo de disminuir la congestión del tráfico en las carreteras de la isla, lo que mejora la movilidad y la calidad de vida de los residentes.

En resumen, esta medida tiene el potencial de ser efectiva en todos estos aspectos, incluyendo el ambiental, al contribuir a la seguridad vial, al cumplimiento ambiental, al uso eficiente de recursos, a la adquisición de vehículos más seguros y eficientes, a la generación de ingresos y a la reducción del tráfico, todo mientras promueve una mejor calidad de vida en la isla de San Andrés.

Aumentar las tarifas asociadas a los servicios de traslado en grúa y custodia de vehículos inmovilizados es una medida con amplias justificaciones que abarcan diversas áreas. En primer lugar, esta actualización tarifaria tiene como objetivo principal reflejar los costos reales de la prestación de estos servicios. Las tarifas actuales pueden estar desactualizadas y no reflejar adecuadamente los gastos involucrados en el traslado y custodia de vehículos inmovilizados. Esto es fundamental para asegurar que los servicios sean autofinanciados y no dependan de recursos públicos o subsidios, lo que promueve la equidad en el sistema.

Además, el aumento de las tarifas sirve como un poderoso incentivo para el cumplimiento de las normas de tránsito. Cuanto más alto sea el costo asociado a la liberación de un vehículo inmovilizado, más probable es que los conductores eviten cometer infracciones, lo que, a su vez, reduce la carga económica y social de los accidentes de tráfico y mejora la seguridad vial.

Otro beneficio significativo de este aumento tarifario es el desaliento de la acumulación de vehículos en mal estado o inoperables. Las tarifas más altas hacen que mantener estos vehículos inmovilizados sea financieramente menos atractivo, lo que contribuye a la reducción de la acumulación de vehículos abandonados en las calles o patios de custodia. Esto no solo aborda problemas estéticos y ambientales, sino que también optimiza el uso del espacio público.

Un aspecto esencial es que el incremento de las tarifas promueve la renovación del parque automotor al incentivar a los propietarios a recuperar sus vehículos rápidamente o dar de baja aquellos que ya no son viables. Esto contribuye a la adquisición de vehículos más seguros y menos contaminantes, cumpliendo con los estándares de emisiones y seguridad vial.

El aumento de tarifas también genera ingresos adicionales que pueden reinvertirse en proyectos de infraestructura vial, educación vial y mejoras en la movilidad en la comunidad. Estos proyectos directamente benefician a los ciudadanos al mejorar la calidad de las carreteras y reducir la congestión del tráfico, lo que aumenta la eficiencia y la seguridad en el transporte.

Es importante señalar que esta actualización tarifaria también es necesaria para cumplir con las disposiciones legales vigentes, como la Ley 1955 de 2019, que establece que los cobros deben calcularse en Unidades de Valor Tributario (UVT) en lugar de Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMLMV). Esto garantiza la alineación con la legislación y la economía actual.

Además de estos beneficios económicos y legales, el aumento de las tarifas tiene un impacto ambiental positivo. Reduce la contaminación atmosférica al fomentar la recuperación temprana de vehículos inmovilizados, lo que reduce la cantidad de vehículos en mal estado o altamente contaminantes en las calles. Esto mejora la calidad del aire y contribuye al cumplimiento de las regulaciones ambientales, lo que es

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8)5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



1083

GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Seaflower
Nit: 892.400.038-2

especialmente relevante en lugares donde la calidad del aire y la conservación ambiental son prioritarias, como la Isla de San Andrés.

Además, la medida optimiza el uso de espacio público al reducir la acumulación de vehículos inmovilizados en patios y calles. Esto disminuye la congestión del tráfico y mejora la movilidad urbana, lo que aumenta la calidad de vida de los residentes.

De tal forma, el aumento de las tarifas promueve la responsabilidad individual de los conductores al hacerlos más conscientes de las consecuencias financieras de no cumplir con las regulaciones de tránsito. Esto puede llevar a comportamientos más responsables en la vía y a una mayor conciencia sobre la importancia de respetar las normas.

Que en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el proyecto del presente acto administrativo fue publicado desde el día 15 hasta el día 26 de diciembre, en la página web de la Gobernación, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

En el ámbito del movimiento de carga, durante 2022 se movilizaron hacia el puerto local un total de 208,719 toneladas de carga nacional e internacional. Sin embargo, los costos asociados a los servicios portuarios y fletes, dolarizados a lo largo de la cadena de valor, han experimentado aumentos significativos debido a la devaluación del peso colombiano.

En conclusión, el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina se encuentra en un periodo de adaptación económica y turística ante los desafíos recientes. La alta dependencia de alimentos importados, las fluctuaciones cambiarias y la disminución del turismo internacional han impactado negativamente en la economía local. El ajuste tarifario en los servicios de traslado en grúa y parqueadero se presenta como una estrategia para mitigar costos operativos y respaldar la infraestructura de movilidad en este contexto económico y turístico cambiante.

Considerando el contexto integral de movilidad y economía en la Isla de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se plantea la necesidad de un ajuste tarifario en los servicios de traslado en grúa y parqueadero. La alta densidad vehicular, excepcionalmente elevada con 1.13 vehículos por habitante, se erige como un desafío logístico y de seguridad vial de primera magnitud.

La evasión en la revisión técnico-mecánica, estimada en un 90%, según datos de ASOCDA, se presenta como una preocupación crítica para la seguridad vial y la calidad del parque vehicular. En respuesta, se proponen medidas de control y estrategias de concientización para fomentar el cumplimiento y mejorar la integridad de los vehículos circulantes.

La tasa de accidentalidad dentro del territorio ha tenido variaciones considerables, atribuibles en mayor medida a los vehículos de alquiler, en 2020 se reportaron 70 accidentes, con 5 fallecidos, en 2021, 280 accidentes con 31 fallecidos, en 2022, 250 accidentes con 26 fallecidos y en 2023, 43 accidentes y 3 fallecidos, estas variaciones son una evidencia de la necesidad de adelantar acciones tendientes a controlar la técnico mecánica, y hacer parte de la sanción, el monto de las tarifas de traslado y custodia.

Desde un análisis financiero, se destaca el impacto socioeconómico en la economía local, fuertemente dependiente del turismo y la importación de alimentos. La carestía y escasez generadas han afectado negativamente a la población. Por ende, se aboga por un aumento tarifario en los servicios de traslado como una medida para mitigar los costos operativos y respaldar la infraestructura de movilidad, contribuyendo así a la reactivación económica.

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8) 5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



GOBERNACIÓN
Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Scaflower
Nit: 892.400.038-2

El análisis de ingresos y costos operativos revela la influencia directa de la alta densidad vehicular y la evasión en la revisión técnico-mecánica. La optimización de recursos y la mejora de la eficiencia operativa se presentan como imperativos para garantizar la sostenibilidad financiera en el servicio de traslado.

En cuanto a las cifras específicas, la Isla cuenta con 56,333 habitantes y 64,000 vehículos, resultando en una relación habitante/vehículo de 1.13. Respecto a la evasión en la revisión técnico-mecánica, se observa que, de los 43,200 vehículos inscritos en el RUNT, solo 2,230 realizan la revisión, con una estimación de evasión del 90%.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. Para efectos de los valores de las tarifas de parqueaderos y grúas de inmovilización establecidas en la presente resolución, se tendrá en cuenta la siguiente tabla de equivalencias del tipo de vehículo, de acuerdo con lo registrado en la licencia de tránsito:

TIPO DE VEHÍCULO	CLASE DE VEHÍCULO SEGÚN LICENCIA DE TRÁNSITO
Motocicletas y similares	Motocicleta
	Motocarro
	Mototriciclo
	Cuatrimoto
	Ciclomotor
	Tricimoto
	Cuadriciclo
Vehículos livianos	Automóvil
	Camioneta
	Campero
	Mule
Vehículos pesados	Microbús
	Tracto camión
	Bus
	Buseta
	Camión
	Volqueta

ARTÍCULO SEGUNDO. Establecer a partir del primero (1) de enero de 2024 las tarifas en unidades de valor tributario (UVT) para los servicios de grúas de inmovilización que presta la Secretaría de Movilidad, según el tipo de vehículo:

TARIFAS DE TRASLADO EN GRÚA			
CATEGORÍA	TIPO DE VEHÍCULO	TARIFAS UVT	TARIFA
		47.065	2024
1	BICICLETA, PATINETAS CON O SIN MOTOR	0.86	40.475

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8)5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



1083

GOBERNACIÓN
Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Scaflower
Nit: 892.400.038-2

2	CARRETILLA, CICLO TAXI, MOTOCARRO, MOTOCICLETA	3,61	170.000
3	CAMPERO, CUATRIMOTO, MINIVAN, MULE, TRIMOTO, AUTOMOVIL.	4.22	198.614
4	CAMIONETA, MICRO, MICROBUS, VAN, AMBULANCIA	5.92	278.625
5	BUS, BUSETA, CAMIÓN, TRACTO CAMIÓN. VOLQUETA, MAQUINARIA AGRICOLA, MONTACARGAS	9.05	425.938

ARTÍCULO TERCERO. Establecer a partir del primero (1) de enero de 2024 las tarifas diarias en unidades de valor tributario (UVT) para los servicios de custodia en parqueadero de inmovilización que presta la Secretaría de Movilidad, según el tipo de vehículo:

TIPOS DE VEHÍCULOS	DÍA 1	DÍA 2	DÍA 3	DÍA 4 AL 30	DÍA 31 EN ADELANTE
BICICLETAS, PATINETAS CON O SIN MOTOR	0.49 UVT 23.100	0.45 UVT 21.200	0.41 UVT 19.300	0.20 UVT 9.500	0.09 UVT 4.300
CARRETILLA, CICLO TAXI MOTOCARRO, MOTOCICLETAS	1.67 UVT 78.600	1.30 UVT 61,200	1.15 UVT 54.200	0.82 UVT 38.600	0.19 UVT 8.000
AUTOMOVIL, CUATRIMOTO, MINIVAN, MULE, TRIMOTO	1.95 UVT 91.800	1.75 UVT 82.400	1.56 UVT 73.500	1.10 UVT 51.800	0.33 UVT 16.000
CAMINETA, VAN, AMBULANCIA, MICRO, MICROBUS	2.35 UVT 110.700	2.09 UVT 98.400	1.65 UVT 77.700	1.30 UVT 61.200	0.45 UVT 21.300
BUS, BUSETA, CAMIÓN, TRACTO CAMIÓN. VOLQUETA, MAQUINARIA AGRICOLA, MONTACARGAS	5.20 UVT 244.800	4.20 UVT 197.700	3.50 UVT 164.800	2.20 UVT 103.600	0.86 UVT 40.600

Cra. 1ª. Av. Francisco Newball, Edificio CORAL PALACE
PBX (8)5130801 Telefax 5123466
Página Web: www.sanandres.gov.co
San Andrés Isla, Colombia



GOBERNACIÓN

Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina
Reserva de Biosfera Scaflowier
Nit: 892.400.038-2

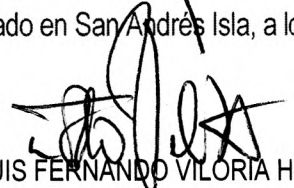
PARÁGRAFO: Se entenderá por día 1 el periodo de tiempo comprendido entre el momento de entrada a los parqueaderos de inmovilización y las 23:59 horas del mismo día. Del día 2 en adelante, un día se entenderá como el periodo de tiempo comprendido entre las 00:00 horas y las 23:59 horas del mismo día. Adicionalmente, el lapso entre las 00:00 horas y el momento de retiro del vehículo, siempre que sea antes de las 23:59 horas del mismo día, se entenderá también como un día completo.

ARTÍCULO CUARTO. La Secretaría de Movilidad calculará los valores equivalentes en pesos, de acuerdo con el valor de la unidad de valor tributario (UVT) fijado por la DIAN. El resultado será redondeado al múltiplo de cien pesos (\$100,00) siguiente y se comunicará oportunamente al contratista del servicio, con el fin de aplicarlos a partir del día primero (1) de enero de cada año siguiente. El contratista deberá publicar en un sitio visible de sus instalaciones los valores autorizados para los servicios.

ARTÍCULO QUINTO. Vigencia y derogatorias. La presente Resolución deberá ser publicada en el Registro, regirá desde el 01 de enero de 2024 y deroga todas las normas anteriores y que le son y sean contrarias.

COMUNIQUESE Y CUMPLASE

Dado en San Andrés Isla, a los 26 DIC 2023


LUIS FERNANDO VILORIA HOWARD
Gobernador (E)

Reviso: Oficina Jurídica
Archivo: O. Herrera


JERY MAURICIO AMARIS CODUTTI
Secretario de Movilidad