
Informe de Gestión Financiera

I-Semestre-2022

Subdirección
Administrativa y
Financiera

Martha Tapia Henríquez





1. INTRODUCCION

Según el artículo 1º de la ordenanza 035 de 2008, El Transito del Atlántico es un establecimiento público del orden departamental, con autonomía administrativa y patrimonio independiente. El cual tiene como misión Registrar los Servicios de Tránsito con Celeridad, Transparencia, Calidad y Crear una Cultura en Educación y Seguridad Vial en el Departamento del Atlántico.

La entidad promueve, tal como lo establece la política de calidad, satisfacer las necesidades de Registros de Trámites, cultura y seguridad vial y la Reeducación de los ciudadanos en el Departamento del Atlántico, cumpliendo con los requisitos legales, con procesos de mejoramiento continuo que garanticen la seguridad y la entrega oportuna de los servicios de manera efectiva mediante la optimización de los recursos y un desarrollo integral del talento humano.

Por lo anterior, la Dirección del Instituto de Transito del Atlántico, en cabeza de la Subdirección administrativa y Financiera, consciente de la responsabilidad de generar ingresos suficientes para lograr el normal funcionamiento de la entidad, debe velar por los recaudos y la eficiente ejecución del presupuesto de la entidad para garantizar el cumplimiento de la misión institucional.

Perspectiva Mundial

Según informe perspectivas económicas mundiales del banco mundial publicado el 7 de junio, La invasión de Rusia a Ucrania y sus efectos en los mercados de productos básicos, las cadenas de suministro, la inflación y las condiciones financieras han intensificado la desaceleración del crecimiento mundial. Un riesgo clave para las perspectivas es la posibilidad de una elevada inflación global acompañada de un crecimiento débil, que recuerda la estanflación de los años setenta. Con el tiempo, esto podría dar lugar a una aplicación de una política monetaria restrictiva en las economías avanzadas, lo que a su vez podría provocar tensión financiera en algunos mercados emergentes y economías en desarrollo (MEED). Se necesita una respuesta normativa contundente y amplia para impulsar el crecimiento, reforzar los marcos macroeconómicos, reducir las vulnerabilidades financieras y apoyar a los grupos vulnerables.

Se prevé que el crecimiento mundial descienda del 5,7 % en 2021 al 2,9 % en 2022, un porcentaje considerablemente menor que el 4,1 % que se anticipó en enero. Se prevé que oscile en torno a ese ritmo durante el período 2023-24, a medida que la guerra en Ucrania afecte la actividad, la inversión y el comercio en el corto plazo; la demanda reprimida se disipe, y vayan eliminándose las políticas monetarias y fiscales acomodaticias. Como resultado de los daños derivados de la pandemia y la guerra, este año, el nivel de ingreso per cápita de las economías en desarrollo se ubicará casi un 5 % por debajo de su tendencia previa a la pandemia.

“La guerra en Ucrania, los confinamientos en China, los trastornos de la cadena de suministro y el riesgo de estanflación afectan el crecimiento. Para muchos países, será difícil evitar la recesión”, afirmó el presidente del Grupo Banco Mundial, David Malpass. “Los mercados están expectantes, por lo que es urgente fomentar la producción y evitar las restricciones comerciales. Se requieren cambios en las políticas fiscales, monetarias, climáticas y de endeudamiento para contrarrestar la asignación inadecuada de capital y la desigualdad”.

En este informe Perspectivas económicas mundiales del mes de junio se presenta la primera evaluación sistemática de la forma en que las actuales circunstancias económicas mundiales se comparan con la estanflación de la década de 1970, con especial énfasis en la forma en que la estanflación podría afectar los mercados emergentes y las economías en desarrollo. La recuperación de la estanflación que se registró en los años setenta exigió fuertes aumentos en las tasas de interés en las principales economías avanzadas, lo que contribuyó en gran medida a desencadenar una serie de crisis financieras en los mercados emergentes y las economías en desarrollo.

Las economías en desarrollo deberán equilibrar la necesidad de garantizar la sostenibilidad fiscal con la necesidad de mitigar los efectos de las múltiples crisis en los ciudadanos más pobres”, señaló Ayhan Kose, director del Grupo de Perspectivas del Banco Mundial. “Comunicar con claridad las decisiones en materia de política monetaria, aprovechar la credibilidad de los marcos de política monetaria y proteger la independencia del banco central puede anclar eficazmente las expectativas inflacionarias y reducir el grado de restricción monetaria requerida para lograr los efectos deseados sobre la inflación y la actividad”.

La coyuntura actual se asemeja a la de la década de 1970 en tres aspectos principales: perturbaciones continuas del lado de la oferta que favorecen la inflación, precedidas por un período prolongado de política monetaria altamente acomodaticia en las principales economías avanzadas; perspectivas de menor crecimiento, y vulnerabilidades que los mercados emergentes y las economías en desarrollo afrontan respecto de la aplicación de una política monetaria restrictiva que será necesaria para poner freno a la inflación.

Sin embargo, el episodio actual también difiere del que se vivió en los años setenta en múltiples dimensiones: el dólar es fuerte, lo que refleja un marcado contraste con la grave debilidad que tenía la divisa en esa década; los porcentajes de aumento de los precios de los productos básicos son menores, y los balances de las principales instituciones financieras son en general más sólidos. Lo que es más importante, a diferencia de los años setenta, los bancos

centrales de las economías avanzadas y muchas economías en desarrollo tienen, en la actualidad, mandatos claros para la estabilidad de los precios y, durante las últimas tres décadas, han establecido un historial creíble de cumplimiento de sus metas de inflación.

En el informe también se ofrecen nuevas perspectivas acerca de cómo los efectos de la guerra sobre los mercados de la energía empañan el panorama del crecimiento mundial. La guerra en Ucrania provocó un alza en los precios en diversos productos básicos relacionados con la energía. Los precios más altos de la energía reducirán los ingresos reales, aumentarán los costos de producción, restringirán la situación financiera y limitarán la política macroeconómica, especialmente en los países importadores de energía.

Se prevé que el crecimiento en las economías avanzadas se desacelere drásticamente del 5,1 % en 2021 al 2,6 % en 2022 (1,2 puntos porcentuales por debajo de las proyecciones de enero). Se prevé que el crecimiento se modere aún más al 2,2 % en 2023, lo que reflejará en gran medida la retirada del apoyo mediante políticas monetarias y fiscales proporcionado durante la pandemia.

Entre los mercados emergentes y las economías en desarrollo, también se prevé una caída del crecimiento del 6,6 % en 2021 al 3,4 % en 2022, muy por debajo del promedio anual del 4,8 % durante el período comprendido entre 2011 y 2019. Los efectos secundarios negativos de la guerra neutralizarán considerablemente cualquier estímulo de corto plazo para algunos exportadores de productos básicos derivado de los precios de energía más altos. Se revisaron los pronósticos del crecimiento de 2022 en casi el 70 % de los mercados emergentes y las economías en desarrollo, que incluye la mayoría de los países importadores de productos básicos, así como cuatro quintos de los países de ingreso bajo.

Perspectivas regionales	
Asia oriental y el Pacífico	Según las proyecciones, el crecimiento se desacelerará al 4,4 % en 2022 y aumentará al 5,2 % en 2023
Europa y Asia central	Se prevé que la economía regional se contraiga en un 2,9 % en 2022 antes de crecer un 1,5 % en 2023
América Latina y el Caribe	Se pronostica que el crecimiento se desacelerará al 2,5 % en 2022 y al 1,9 % en 2023
Oriente Medio y Norte de África	Se pronostica que el crecimiento se acelerará al 5,3 % en 2022 antes de atenuarse hasta el 3,6 % en 2023
Asia meridional	Se pronostica que el crecimiento se desacelerará al 6,8 % en 2022 y al 5,8 % en 2023
África subsahariana	Según las previsiones, el crecimiento se moderará al 3,7 % en 2022 y aumentará al 3,8 % en 2023

Estados Unidos

Economistas de Bank of América pronosticaron una "recesión leve este año" en Estados Unidos y dijeron que el gasto en servicios se está desacelerando y que la alta inflación está impulsando a los consumidores a retroceder.¹

"Varias fuerzas han coincidido para desacelerar el impulso económico más rápidamente de lo que esperábamos anteriormente", escribieron los analistas, encabezados por Michael Gapen, quien recientemente se unió a la firma como jefe de economía para EE.UU.

Los economistas esperan que el Producto Interno Bruto (PIB) de EE. UU. del cuarto trimestre de 2022 disminuya un 1,4 % respecto del 2021, seguido de un aumento del 1 % en 2023.

Este miércoles 13 de julio, se dio a conocer que la inflación en suelo estadounidense, para junio de 2022, fue de 9,1 %, de acuerdo con los datos entregados por la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos (BLS, por sus siglas en inglés).

El alza de los precios de la gasolina y los alimentos fue lo que más influyó en esta nueva escalada de la inflación. El incremento de los precios de la energía fue del 7,5 % en un mes y, en el caso concreto de la gasolina, se encareció el 11,2 % en el último mes. El alza de los alimentos fue del 1 %.

Economía Colombiana.

Para La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) Se prevé que el PIB crezca un 6,1% en 2022 y un 2,1% en 2023. El consumo privado es el principal motor de la recuperación, alimentado por un repunte gradual del empleo. La fortaleza de los precios de las materias primas ha mejorado los términos de intercambio y está apoyando los resultados fiscales, en un contexto de demanda externa creciente. La inflación ha subido muy por encima del objetivo previsto; si bien el impulso inicial provino de los precios de los alimentos y la energía, que han afectado especialmente a los hogares de bajos ingresos, más recientemente, sin embargo, las presiones inflacionistas se han generalizado.

¹ <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/recesion-en-estados-unidos-pronostican-que-sera-leve-en-este-2022-568113>

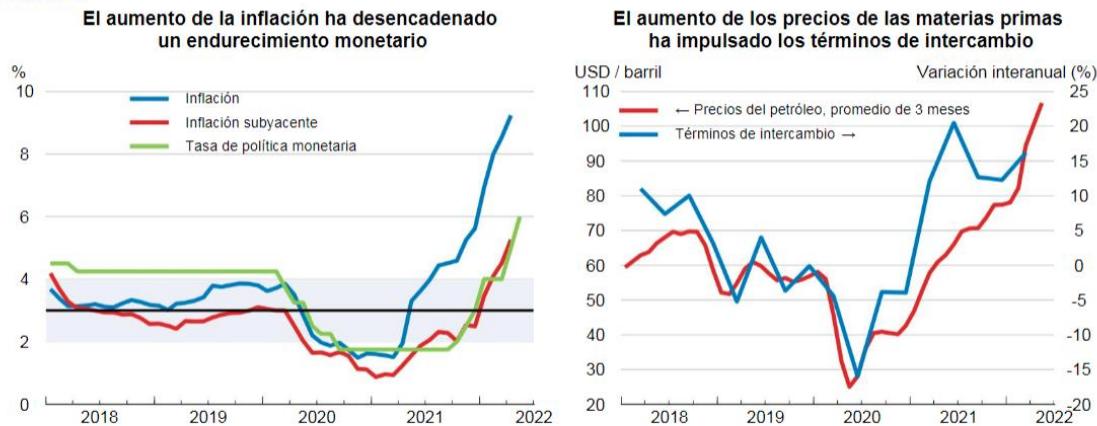


El endurecimiento de la política monetaria se ha acelerado notablemente y se prevé que las condiciones financieras sigan siendo restrictivas hasta finales de 2023.1 La política fiscal proporciona un apoyo continuo a los hogares vulnerables durante 2022, mientras que la reducción del gasto en otras áreas contribuirá a un ajuste fiscal gradual que previsiblemente se acentuará en 2023. Una reciente reforma fiscal ha sentado las bases de este ajuste, pero la estabilización de la deuda pública exigirá esfuerzos adicionales. Hacer frente a problemas de larga data, tales como los bajos ingresos fiscales, la escasa progresividad de los impuestos y una insuficiente cobertura de las prestaciones sociales podría garantizar una recuperación más inclusiva.

El aumento de los precios de las materias primas ha impulsado los términos de intercambio. Un fuerte repunte de la actividad durante el segundo semestre de 2021 hizo que el PIB volviera a alcanzar prácticamente los niveles proyectados antes de la pandemia. A principios de 2022, la recuperación se ralentizó por el fuerte descenso de la confianza de los consumidores, pero el desempleo continúa bajando y el empleo mantiene una tendencia alcista. El aumento del empleo anual ha alcanzado el 9.2% y esta retrayendo el gasto de los consumidores, especialmente de los hogares con bajos ingresos, ya que los precios de los alimentos han subido 26% interanual. Aun que Colombia solo tiene una pequeña exposición comercial y financiera directa con Rusia y Ucrania, es un importante exportador de materias primas y el aumento de los precios del petróleo y los minerales ha favorecido las exportaciones y el saldo fiscal del País.

Gráfico No 1. Inflación y términos de intercambio en Colombia

Colombia



Fuente: DANE; BRC; Refinitiv; Y Base de datos de Perspectivas Económicas 111 de la OCDE.

Perspectivas 2022-2023

La tasa de política monetaria ha aumentado de 425 puntos básicos desde el 2021 y el endurecimiento se ha acelerado desde principios de 2022. Es probable que las presiones inflacionistas generalizadas exijan sostener este ritmo acelerado hasta niveles restrictivos del 8% para posteriormente mantener las tasas de interés estables hasta finales de 2023. La política fiscal ha pasado de prestar un apoyo sin precedentes a iniciar una consolidación gradual a medida que la recuperación cobraba impulso. Las ayudas extraordinarias a los ingresos de los hogares vulnerables se mantendrán hasta finales de 2022, mientras que otras áreas de gasto serán objeto de un importante ajuste, como la inversión pública y el gasto en servicio públicos generales. La mejora de los resultados fiscales reforzara la confianza, después de que la deuda pública bruta aumentara en 2021 hasta el 62% del PIB, cuando en 2019 se encontraba en el 50%.

Según la OCDE el crecimiento se reanudará de forma moderada en 2022 y experimentará una ligera aceleración a lo largo de 2023. El consumo privado cobrará dinamismo en 2023 conforme vaya cediendo la alta inflación y el desempleo se reduzca. La inversión se verá impulsada por la fortaleza del sector de la construcción si bien las condiciones financieras más restrictivas moderaran esta tendencia. Las exportaciones de materias primas, como el petróleo y los productos de la minería se beneficiarán de los altos precios mundiales al menos temporalmente, lo cual también apoyará la inversión en esos sectores. El cumplimiento de los planes fiscales está expuesto a una serie de riesgos potenciales, ya que una parte significativa del ajuste fiscal planeado deberá ser acometida por el próximo gobierno. Cambios repentinos en la confianza de los mercados financieros mundiales, posiblemente relacionados con variaciones de las tasas de interés a nivel mundial, podrían aumentar los costos de financiamiento y afectar a los flujos de inversiones de cartera. Estos flujos han sido volátiles en el pasado reciente, aunque el impacto se ha visto amortiguado por unas reservas considerables y el acceso continuo a financiamiento multilateral.

Juana Téllez, economista Jefe para Colombia de BBVA Research, explica que el desequilibrio fiscal sigue siendo un reto para los próximos años “a pesar de la mejora reciente tanto en la senda de déficit como en la deuda como porcentaje del PIB”.²

Respecto al dólar, una variable que preocupa al país por la volatilidad de los últimos días, BBVA Research espera que la presión se modere hacia el último trimestre del año, llevando la tasa promedio del año a \$4.047 y la de 2023 a los \$4.053 por dólar.

² <https://www.elespectador.com/economia/dolar-en-colombia-cerrara-el-ano-alrededor-de-los-4050-bbva-research/>

Sector automotor

Uno de los principales servicios que presta nuestra entidad es el registro de trámites de tránsito, esta fuente de ingresos depende directamente del comportamiento del sector automotor, las ventas de vehículos nuevos, motocicletas, y mercado de usados, por lo que es pertinente tener en cuenta el estado actual del sector y sus expectativas.

Industria

A finales del mes de junio se suscribió el “Pacto por la Industrialización Automotriz y la Movilidad Sostenible en Colombia”. Con él, se establece un compromiso entre el Gobierno Nacional y la industria automotriz nacional para convertir a nuestro país en una plataforma exportadora y de movilidad sostenible con alta relevancia en América Latina.

Allí se establecieron las bases para que las plantas de ensamble puedan adelantar nuevas inversiones con mayor dinamismo, en pro de la transformación tecnológica. En otras metas, apunta al carbono neutralidad de las operaciones, la creación de nuevas plazas de empleo, el aumento de la producción nacional y el fortalecimiento de la cadena autopartista.

Igualmente, se definió una hoja de ruta para continuar promoviendo la movilidad sostenible, ayudando a que la industria local sea protagonista de la transición. Para lograrlo, se busca incrementar la productividad de la cadena de suministro y la promoción de exportaciones de esta industria.

- En 2021, la producción de vehículos automotores, remolques y semirremolques, y el armado de otra clase de equipo de transporte, alcanzó un valor agregado de \$2.157 miles de millones. Esto es, un incremento del 15,4% en comparación a 2020.
- La industria automotriz obtuvo cerca del 8% del valor agregado total del sector industrial, y un 0,3% del valor agregado total de la economía en el lapso de 2021.
- El año pasado, este sector industrial generó alrededor de 26.700 nuevas plazas de empleo, de acuerdo con las cifras del DANE. Ello representa un alza de 0,6% frente a la cantidad de ocupados registrada en 2020.
- Hay un total de **744 empresas** de este sector dentro del Registro Único Empresarial (RUES). 48% se localizan en Bogotá, 14% en Antioquia, 11% en Cundinamarca y 7% en el Valle del Cauca. Otros departamentos donde se sitúa esta industria son Santander, Atlántico, Risaralda y Boyacá.

Ventas

La alianza Andi-Fenalco, a mediados del mes de junio, destaca la potencial demanda de vehículos y la importancia del sector cuyo aporte al PIB, al empleo y a las exportaciones ha logrado posicionar al país en el puesto 4° en Latinoamérica. Además, resaltan los más de 80 años de experiencia y trayectoria de las empresas de vehículos y motocicletas en el país, que actualmente están representadas por 14 productoras, 200 autopartistas y 21 importadores de vehículos que distribuyen a la amplia red de concesionarios ubicados en más de diez regiones. El sector automotor involucra más de 12 encadenamientos productivos y diferentes sectores conexos. Se estima que la edad del parque automotor es de 17 años en promedio y cuenta con más de 17 millones de vehículos (60% motos y 40% automóviles).

De acuerdo con la información de matrículas suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y la asociación nacional de movilidad sostenible en el mes de junio de 2022 se matricularon 23.323 vehículos nuevos, 14.1% más que en el mismo mes del 2021. Tal como se detalla a continuación:

Tabla No 1 Matricula Inicial de vehículos en Colombia acumulado a junio de 2022

INFORME GENERAL DE CIFRAS REGISTRO INICIAL DE VEHÍCULOS

JUNIO 2022

MES	VEHICULOS		
	2021	2022	VAR %
ENERO	14.349	17.390	21,2%
FEBRERO	19.689	19.219	-2,4%
MARZO	22.933	20.845	-9,1%
ABRIL	19.033	20.637	8,4%
MAYO	14.716	22.435	52,5%
JUNIO	20.449	23.323	14,1%
JULIO			
AGOSTO			
SEPTIEMBRE			
OCTUBRE			
NOVIEMBRE			
DICIEMBRE			
TOTAL	111.169	123.849	11,4%

Fuente: RUNT. Calculos ANDEMOS.

En el acumulado a cierre del primer semestre 2022 se han matriculado 123.766 vehículos nuevos, presentando crecimientos del 11,5% respecto al mismo periodo del 2021 y del 6,7% respecto al mismo periodo del 2019.



Tabla No 2 Top 10 por marca en matriculas nuevas

POR MARCAS VEHICULOS

Top10	MARCA	MES		
		2021	2022	VAR %
1	RENAULT	4.071	5.058	24,2%
2	CHEVROLET	2.929	3.229	10,2%
3	TOYOTA	2.124	2.776	30,7%
4	SUZUKI	1.223	2.611	113,5%
5	KIA	1.160	1.730	49,1%
6	VOLKSWAGEN	1.301	1.546	18,8%
7	NISSAN	1.802	1.155	-35,9%
8	MAZDA	1.046	691	-33,9%
9	HYUNDAI	630	500	-20,6%
10	FOTON	259	411	58,7%
	OTRAS	3.904	3.616	-7,4%
	TOTAL	20.449	23.323	14,1%

Fuente: RUNT. Cálculos ANDEMOS.

Principales líneas más vendidas de vehículo

Entre enero y junio las participaciones por línea fueron: Suzuki Swift con el 4,3%, Chevrolet Onix con el 4,0%, Renault Duster con 3,7%, Kia Picanto con el 3,7% y Chevrolet Joy con el 3,4% del mercado, ocupando los cinco primeros lugares de matrículas en el país; estas cinco líneas representaron el 19,0% del total matriculado en el primer semestre del 2022.

Tabla No 3 Top 20 por línea de vehículo en matriculas nuevas

TOP 20 Líneas

Acumulado 2022

Posición	LÍNEAS	Ene-Jun 2022	Ene-Jun 2021	Participación 2022	Variación % Año
1	SUZUKI SWIFT	5.285	951	4,3%	455,7%
2	CHEVROLET ONIX	4.916	3.884	4,0%	26,6%
3	RENAULT DUSTER	4.542	3.649	3,7%	24,5%
4	KIA PICANTO	4.534	3.448	3,7%	31,5%
5	CHEVROLET JOY	4.267	2.886	3,4%	47,9%
6	RENAULT KWID	3.960	4.712	3,2%	-16,0%
7	RENAULT STEPWAY	3.893	3.701	3,1%	5,2%
8	MAZDA CX-30	3.674	4.975	3,0%	-26,2%
9	RENAULT SANDERO	3.545	3.464	2,9%	2,3%
10	RENAULT LOGAN	3.525	3.452	2,8%	2,1%
11	CHEVROLET TRACKER	2.998	2.311	2,4%	29,7%
12	TOYOTA COROLLA CROSS	2.802	1.190	2,3%	135,5%
13	FOTON BJ	2.695	1.687	2,2%	59,8%
14	VOLKSWAGEN GOL	2.355	1.616	1,9%	45,7%
15	SUZUKI VITARA	2.278	1.719	1,8%	32,5%
16	TOYOTA HILUX	2.091	1.327	1,7%	57,6%
17	MAZDA 2	1.876	2.101	1,5%	-10,7%
18	JAC HFC	1.555	1.277	1,3%	21,8%
19	VOLKSWAGEN VOYAGE	1.487	1.079	1,2%	37,8%
20	TOYOTA PRADO	1.476	1.031	1,2%	43,2%
	OTRAS LÍNEAS	60.012	60.551	48,5%	-0,9%
	Total Matrículas	123.766	111.011	100%	11,5%

Matriculas por Departamentos

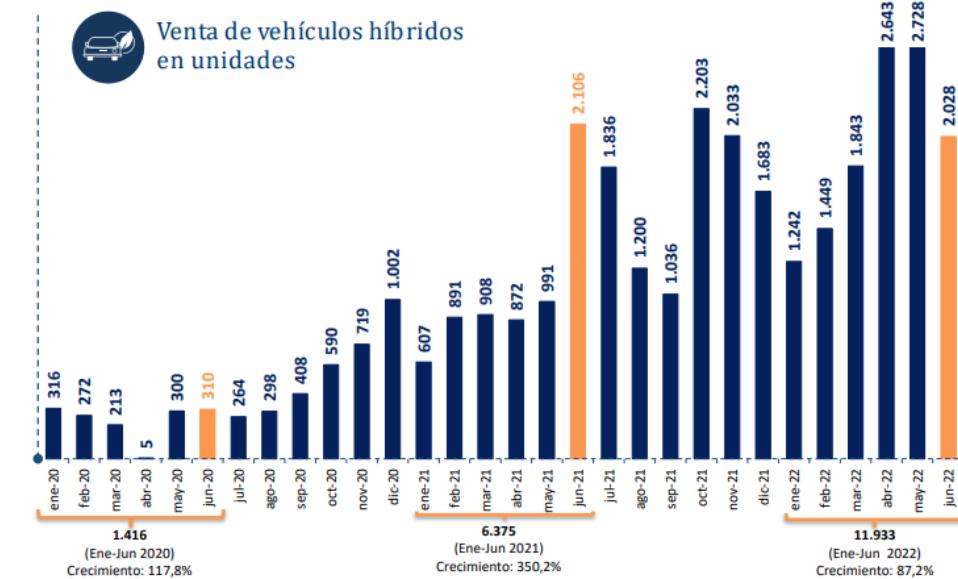
El departamento del Atlántico ocupa el sexto lugar en el número de matrículas de vehículos nuevos registrados, con un acumulado a junio de 2022 de 5.716, con un crecimiento de 8.4% con respecto al mismo periodo de 2021.

Tabla No 4. Matriculas iniciales por departamentos acumulado a junio 2021-2022

Departamentos	Jun 2022	Jun 2021	Variación % mes	Acumulado Ene/Jun2022	Acumulado Ene/Jun 2021	Variación % Año
Cundinamarca	4.933	3.310	49,0%	24.186	17.481	38,4%
Antioquia	4.629	3.763	23,0%	23.981	21.372	12,2%
Bogotá, D.C.	4.169	4.786	-12,9%	24.662	25.028	-1,5%
Valle del Cauca	2.454	1.970	24,6%	12.078	10.352	16,7%
Norte de Santander	1.076	773	39,2%	5.470	4.039	35,4%
Atlántico	1.037	971	6,8%	5.716	5.275	8,4%
Santander	569	638	-10,8%	3.240	3.845	-15,7%
Risaralda	477	443	7,7%	2.771	2.540	9,1%
Bolívar	435	382	13,9%	2.498	2.383	4,8%
Boyacá	429	406	5,7%	2.169	1.939	11,9%
Caldas	407	445	-8,5%	2.450	2.529	-3,1%
Meta	369	336	9,8%	1.993	1.888	5,6%
Tolima	361	359	0,6%	2.108	2.148	-1,9%
Nariño	328	263	24,7%	1.583	1.511	4,8%
Huila	322	374	-13,9%	1.722	1.793	-4,0%
Quindío	261	264	-1,1%	1.422	1.310	8,5%
Córdoba	209	197	6,1%	1.131	1.147	-1,4%

Híbridos

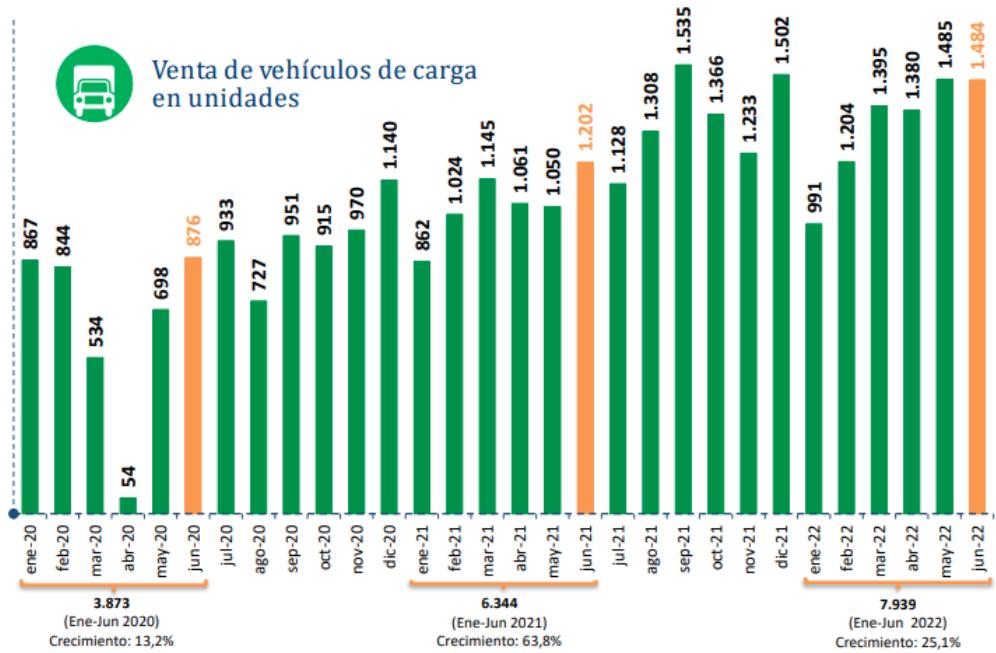
Gráfico No 2. Venta de vehículos híbridos 2020-2021-2022



Vehículos de Carga

Un sector fundamental son las empresas de transporte, ya sea de pasajeros, de carga, de servicio especial, ya que renuevan constantemente su parque automotor y garantizan trámites inherentes a una matrícula inicial, así como el pago de la tasa de derechos de tránsito. En el primer semestre 2022 presenta un crecimiento de 25.1% con respecto al mismo periodo 2021.

Gráfico No 3. Venta de vehículos de carga 2020-2021-2022



Fuente: ANDI-FENALCO

Motocicletas

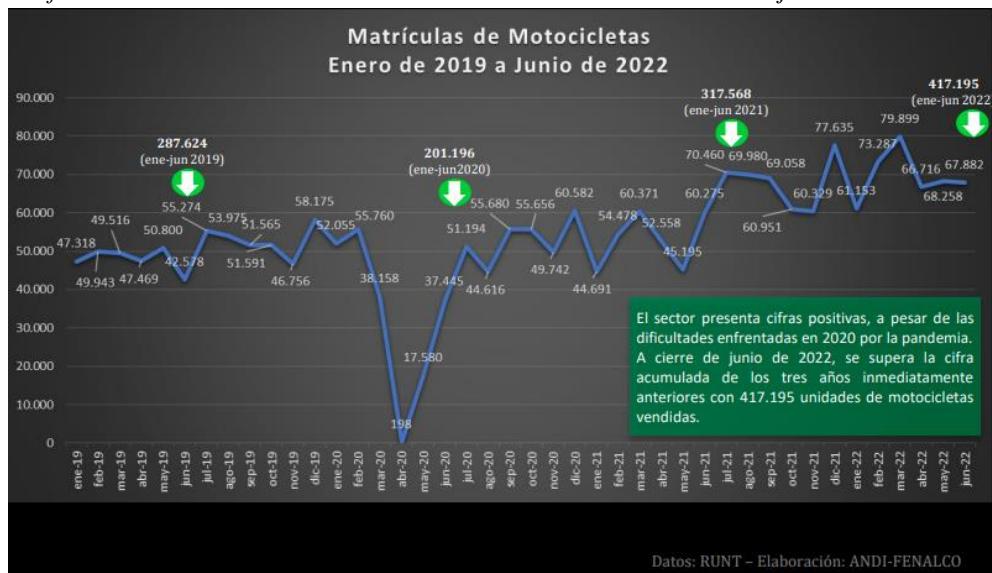
De acuerdo con la información de matrículas suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en junio de 2022 se matricularon 67.882 motocicletas nuevas, presentando una variación positiva de 12,6% con respecto del mismo mes de 2021. En el primer semestre del año, se registran 417.195 motocicletas nuevas, 45,0% más que en 2019, 107,4% más que en 2020 y 31,4% más que en 2021.

Con respecto de 2019, a junio de 2022, las matrículas de motocicletas se incrementan en 45% con un acumulado de 287.624 unidades para ese año. A junio de 2022, las matrículas de motocicletas se incrementan en 107,4% con 417.195 unidades. Con respecto a 2020. En relación con 2021, en junio del presente año el registro de motocicletas presentó un incremento de 12,6% con 67.882 unidades y en el acumulado de 31,4%.



En esta vigencia el segmento que tuvo el mayor crecimiento fue el de cilindrada de 136 c.c. – 150 c.c., con un aumento de 40,4% en 2021 y 9.342 unidades respecto de junio de 2020.

Gráfico No 4. Matriculas iniciales de motocicletas mensuales ene 2019-junio 2022



El sector presenta cifras positivas, a pesar de las dificultades enfrentadas en 2020 por la pandemia. A cierre de junio de 2022, se supera la cifra acumulada de los tres años inmediatamente anteriores con 417.195 unidades de motocicletas vendidas.

Motocicletas más vendidas

El top 3 por líneas (modelos): 1. AK125NKD EIII de AKT – 3.334 (4,9%). 2. CT100 KS SPOKE de BAJAJ – 2.793 (4,1%). 3. XTZ 125 de YAMAHA – 2.369 (3,5%). Las primeras 20 líneas representan el 45,9% de las ventas.

Tabla No 5. Top 20 Matriculas por línea a junio 2021-2022

Top 20 Matrículas por Línea en Junio de 2021 y 2022						
Puesto	Marca	Línea	jun-21	jun-22	Participación jun-2022	
1	AKT	AK125NKD EIII	3.090	3.334	4,9%	
2	BAJAJ	CT100 KS SPOKE	2.165	2.793	4,1%	
3	YAMAHA	XTZ125	1.710	2.369	3,5%	
4	SUZUKI	GN 125	1.082	2.145	3,2%	
5	SUZUKI	DR150	1.149	2.033	3,0%	
6	BAJAJ	PULSAR NS 200 FI	1.176	1.667	2,5%	
7	YAMAHA	XTZ150-2 (XTZ150)	1.465	1.636	2,4%	
8	YAMAHA	T115FI (T115FL-5)	1.464	1.586	2,3%	
9	BAJAJ	CT100 ES SPOKE	1.379	1.568	2,3%	
10	YAMAHA	FZN150D-6 (FZ-S)	981	1.440	2,1%	
11	HONDA	CB125F E3	1.068	1.411	2,1%	
12	BAJAJ	DISCOVER 125 ST	1.113	1.343	2,0%	
13	SUZUKI	GIXXER FI	355	1.129	1,7%	
14	AKT	AK125CR4 EIII	1.238	1.059	1,6%	
15	YAMAHA	GPD155-A (NMAX155)	1.284	1.028	1,5%	
16	HONDA	XR 190L	605	1.008	1,5%	
17	VICTORY	LIFE 125	825	976	1,4%	
18	VICTORY	MRX125	574	958	1,4%	
19	TVS	RAIDER 125	-	834	1,2%	
20	YAMAHA	FZN250-A	548	825	1,2%	

Matriculas por departamentos

El top tres por departamentos continúa conformado por: Cundinamarca (21%), Antioquia (16,1%) y Valle del Cauca (9,6%) y el mayor crecimiento se presenta en el departamento de Norte de Santander con 52,1% en comparación con 2021. En el acumulado, los tres departamentos que encabezan la venta de motocicletas representan el 46,8% con 195.057 unidades

Tabla No 6. Matriculas de motocicletas por departamentos acum a junio 2021-2022

Top 10 Matrículas por Departamentos Años 2021 y 2022					
Departamento	jun-21	jun-22	Variación 2021-2022	Participación jun-2022	Acumulado 2022
Cundinamarca	11.972	14.273	19,2%	21,0%	84.928
Antioquia	11.127	10.934	-1,7%	16,1%	70.364
Valle del Cauca	6.748	6.486	-3,9%	9,6%	39.765
Santander	3.264	3.738	14,5%	5,5%	23.595
Norte de Santander	2.048	3.115	52,1%	4,6%	17.441
Cordoba	2.346	2.608	11,2%	3,8%	17.257
Huila	1.811	2.580	42,5%	3,8%	13.946
Bolívar	1.889	2.155	14,1%	3,2%	14.225
Atlántico	1.726	2.101	21,7%	3,1%	13.022
Cauca	1.607	1.995	24,1%	2,9%	11.655
Otros departamentos	15.737	17.897	13,7%	26,4%	110.997

2. PRESUPUESTO DE INGRESOS, GASTOS E INVERSIONES.

El presupuesto de ingresos, gastos e inversiones del Instituto de Transito del Atlántico está acorde con lo estipulado en la ordenanza 000087 de 1996 “Por medio del cual se adopta el estatuto orgánico del presupuesto del Departamento del Atlántico y sus entidades descentralizadas”.

El presupuesto de ingresos es originado por las rentas propias y ocasionalmente incluye recursos de convenios interadministrativos que financian proyectos de inversión. Según el estatuto orgánico.

Las rentas propias son todos los ingresos corrientes de los establecimientos públicos del orden departamental excluidos los aportes y transferencias del departamento, y se dividen en tributarios y no tributarios; los ingresos tributarios se clasificarán en impuestos directos e indirectos y los ingresos no tributarios en tasas, multas, rentas contractuales, participación contribuciones y rentas parafiscales.

Así mismo, el presupuesto de gastos se compondrá de los gastos de funcionamiento, del servicio de la deuda pública y gastos de inversión.

2.1. Estructura del Presupuesto de Ingresos 2022

El Transito del Atlántico tiene dos clases de ingresos, los ingresos corrientes y los recursos de capital, los primeros son no tributarios con fuente de recursos propios y están compuestos, por los rubros de tasas y derechos administrativos, multas, sanciones e intereses de mora, y la venta de bienes y servicios. Los segundos lo conforman los rendimientos financieros, los recursos del crédito interno en el caso que sean adquiridos, las transferencias de capital, y los recursos del balance.

A continuación, se define cada uno de los rubros de ingresos

INGRESOS CORRIENTES

I. Tasas y derechos administrativos

Este rubro está compuesto por derechos de tránsito en áreas restringidas o de alta congestión y derechos de tránsito.

- **Derechos de tránsito en áreas restringidas o de alta congestión:** se generan ingresos por la expedición de permisos de circulación en las vías secundarias del departamento al transporte de carga pesada, según resolución 92 de 2020.
- **Derechos de tránsito:** están conformados por los derechos por registro de trámites de tránsito, como son matrículas iniciales de vehículos, licencias de conducción, traspasos, y demás trámites. Así mismo, en este rubro se recaudan los derechos de tránsito de la vigencia actual, que pagan anualmente los propietarios de vehículos matriculados en nuestra entidad, y la cartera de derechos de tránsito de vigencias anteriores. según la ordenanza 0028 de 2006, en el artículo sexto, generan derechos de tránsito la inscripción, el ingreso de datos, expedición de certificados y la prestación de servicios relacionados con los diferentes registros previstos en el artículo 8º de la ley 769 de 200, así como la inscripción y permanencia en el registro automotor que lleva el Instituto y los diferentes trámites o servicios que preste el organismo.

II. Multas, sanciones e interés de mora

Este rubro lo conforman:

A. las multas por infracciones al código de tránsito:

- Comparendos físicos
- Comparendos electrónicos
- Las multas por extemporaneidad
- Los cursos para infractores (Cursos Cía.)

B. Intereses de mora

Son los intereses generados por la cartera de derechos de tránsito y de multas por contravenciones al código.

III. Ventas de Bienes y servicios

Son los trámites y servicios que presta la entidad y que no son trámites de ley.

Este rubro conformado por:

- Certificados o constancias
- Servicio de Fotocopias de hojas de vida de vehicular
- Costas procesales generadas en el proceso de cobro persuasivo y coactivo tanto en la cartera de derechos de tránsito como en la de comparendos

RECURSOS DE CAPITAL

I. Rendimientos financieros.

Son los ingresos por generados por los productos que tiene el instituto en entidades financieras.

II. Recursos de crédito

Los recursos del crédito se incluyeron en el presupuesto 2021 en caso de que se requiera acudir a créditos con entidades financieras, sin embargo, hasta la fecha no ha sido necesario, Por lo que se mantiene el rubro con un peso para el presupuesto de la siguiente vigencia.

III. Recursos del balance

Los recursos del balance son los excedentes de caja de la vigencia anterior.

IV. Transferencias de capital.

Transferencias de capital son recursos provenientes de convenios con entidades nacionales y departamentales

2.2. Ejecución del Presupuesto de Ingresos 2022

El presupuesto definitivo de la entidad para esta vigencia 2022 es de 27.302 millones de pesos aproximadamente y a junio se han ejecutado recursos totales por \$15.897 millones, que corresponden al 58%, 8 puntos por encima de lo proyectado para este primer semestre. Los ingresos corrientes representan el 98% de las fuentes de ingresos y el 2% los recursos de capital.

Dentro de los ingresos corrientes, tenemos los ingresos no tributarios, de los cuales el 54% lo representan las multas y los intereses de mora, en el primer semestre de la vigencia actual presentaron una ejecución del 59%, las tasas y derechos administrativos representan el 37% y se ejecutaron en un 54%. El 9% lo representan la venta de bienes y servicios y se ejecutaron en un 79% al mes de junio de 2022.

A continuación, podemos ver el presupuesto definitivo de ingresos del año actual, los recaudos totales acumulados a junio de 2022, y el porcentaje de ejecución de cada fuente de ingresos.

Tabla No 7. Ejecución del Presupuesto de Ingresos I-Sem-2022

INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLANTICO PRESUPUESTO DE INGRESOS 2022 (EN PESOS)				
CODIGO	RUBRO	PPTO DEFINITIVO	EJECUTADO	% EJEC
1	Ingresos	27.302.588.314	15.897.206.958	58%
1.1	Ingresos Corrientes	26.892.147.141	15.891.934.908	59%
1.1.02	Ingresos no tributarios	26.892.147.141	15.891.934.908	59%
1.1.02.02	Tasas y derechos administrativos	10.057.303.357	5.447.780.444	54%
1.1.02.02.093	Derechos de tránsito en áreas restringidas o de alta congestión	134.127.639	99.009.996	74%
1.1.02.02.102	Derechos de tránsito	9.923.175.718	5.348.770.448	54%
1.1.02.03	Multas, sanciones e intereses de mora	14.452.738.611	8.560.085.420	59%
1.1.02.05	Venta de bienes y servicios	2.382.105.174	1.884.069.044	79%
1.2	Recursos de capital	410.441.172	5.272.050	1%

Los recursos de capital se ejecutaron en este periodo en un 1% ya que son fuentes que no dependen del funcionamiento de la entidad sino de factores exógenos, como son empréstitos, rendimientos financieros, transferencias, etc.

Ingresos por derechos de tránsito en áreas restringidas

Se proyectó para la vigencia actual 134 millones de pesos aproximadamente y al primer semestre se ha generado 99 millones de pesos, con un porcentaje de ejecución del 74%,

Dentro de estos, el trámite que mas aporta es el Permiso de circulación de vehículos de carga pesada o tracto Camión por semestre, con una participación de 68%, por eso en la tendencia de ejecución mensual en la siguiente grafica se observa dos picos, uno en el principio de año y otro en el mes de junio ya que las empresas que pagan por este permiso lo hacen cada seis meses en su mayoría.

El promedio mensual en 2022 es de 16.5 millones de pesos mientras que en 2021 fue de 10 millones de pesos con un incremento en el año actual de 57% con respecto al mismo periodo de 2021. tal como vemos la tendencia mensual en la siguiente grafica:



Gráfico No 5. Ingresos mensuales por derechos de tránsito en áreas restringida a junio 2021-2022



Derechos de tránsito

Para este rubro se aprobaron ingresos por 10 mil millones de pesos, de los cuales en el primer semestre se ejecutó el 54%.

Dentro de esta fuente de ingresos, el registro de trámites de transito representa el 22%, los cuales estan directamente relacionados con la gestion comercial y la atencion al cliente. En la siguiente grafica podemos ver la cantidad de trámites realizados en el primer semestre del año actual, asi mismo el comportamiento en el mismo periodo del año anterior.

Gráfico No 6. cantidad de trámites realizados enero-junio 2021-2022



En el primer semestre del año 2022 el promedio mensual de trámites realizados es de 2.500, mientras que en 2021 el promedio es de 1.700 trámites, con un incremento en la vigencia actual de 46%, lo que muestra el fortalecimiento de las relaciones comerciales con concesionarios de vehículos y motocicletas, la elaboración de licencias de conducción y trámites como traspaso de propietario que dentro de estos trámites representa el 43% de los recursos generados por el total de trámites.

La siguiente tabla nos muestra el comparativo en el total de licencias de conducción realizadas por cada tipo de trámite del registro nacional de conductores, en lo que va corrido de 2022 se han realizado 3.170 licencias, 43 mas que las realizadas en el mismo periodo del año inmediatamente anterior.

Se destacan los incrementos en la renovación de licencias de conducción y en la recategorización.

Tabla No 8. Cantidad de licencias de conducción expedidas en el primer semestre 2021-2022.

Licencias de Conducción	Primer semestre		variación
	2021	2022	
Duplicado licencias	295	246	-17%
Expedición por cambio de documento	25	4	-84%
Expedición inicial Lic. vehículo	560	479	-14%
Expedición inicial Lic. Moto	961	585	-39%
Recategorización de licencia	75	92	23%
Renovación de licencia	1211	1764	46%
Total	3127	3170	1%

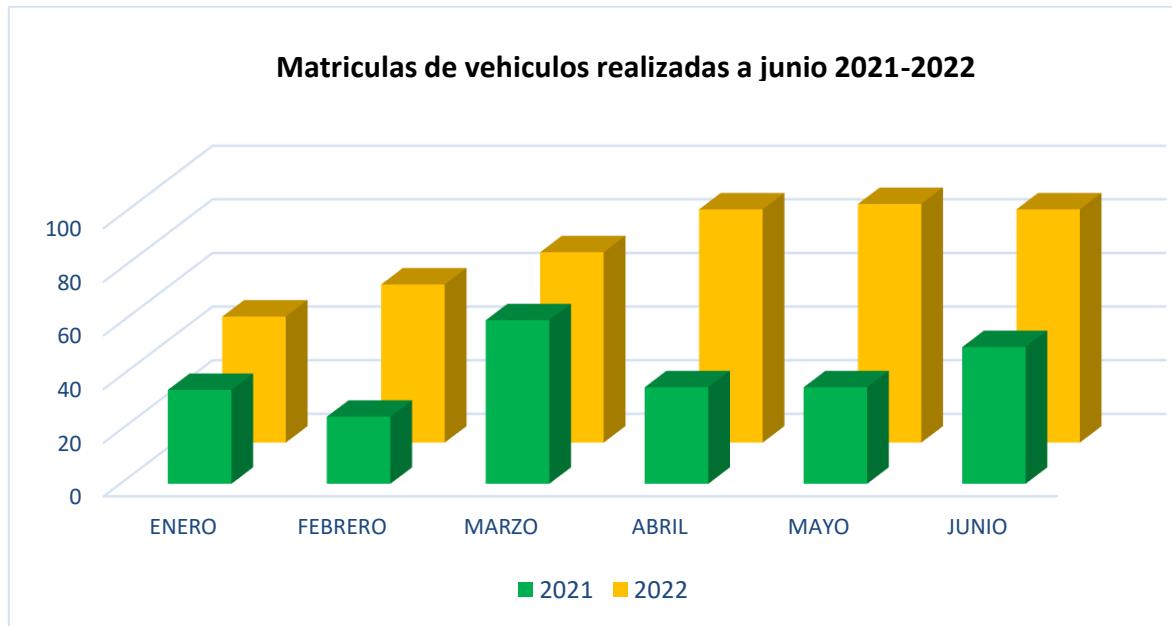
En cuanto al trámite de matrículas podemos observar en la siguiente tabla el detalle de registros por tipo de vehículo, en el primer semestre se matricularon 196 vehículos mas que en 2021, esta variación representa un incremento del 80%, este comportamiento producto de la gestión comercial y las estrategias de la administración para fortalecer la atención al cliente y la prestación del servicio.

Tabla No 9. Comparativo de matrículas realizadas por tipo de vehículo 2021-2022

Matriculas de vehículos nuevos realizadas a junio			
TIPO DE VEHICULO	2021	2022	% variación
AUTOMOVIL	117	304	160%
BUS	3	18	500%
CAMION	10	12	20%
CAMIONETA	106	97	-8%
CAMPERO		5	
TRACTOCAMION	8	3	-63%
MICROBUS		1	
TOTAL	244	440	80%

En la siguiente grafica vemos la tendencia mensual de las matriculas totales de vehículo, donde se ve el crecimiento en cada mes del año 2022, con un pico en abril se mantiene hasta el mes de junio.

Gráfico No 7. Total, matriculas de vehículos realizadas a junio 2021-2022.



Fuente: Elaboración propia

En el registro de motocicletas se destaca la matricula de cuatrimotos que en el 2021 no se registró, afecto este trámite la matricula de motocarros y la disminución de las ventas de motocicletas nuevas en el mercado en el segundo trimestre del año.

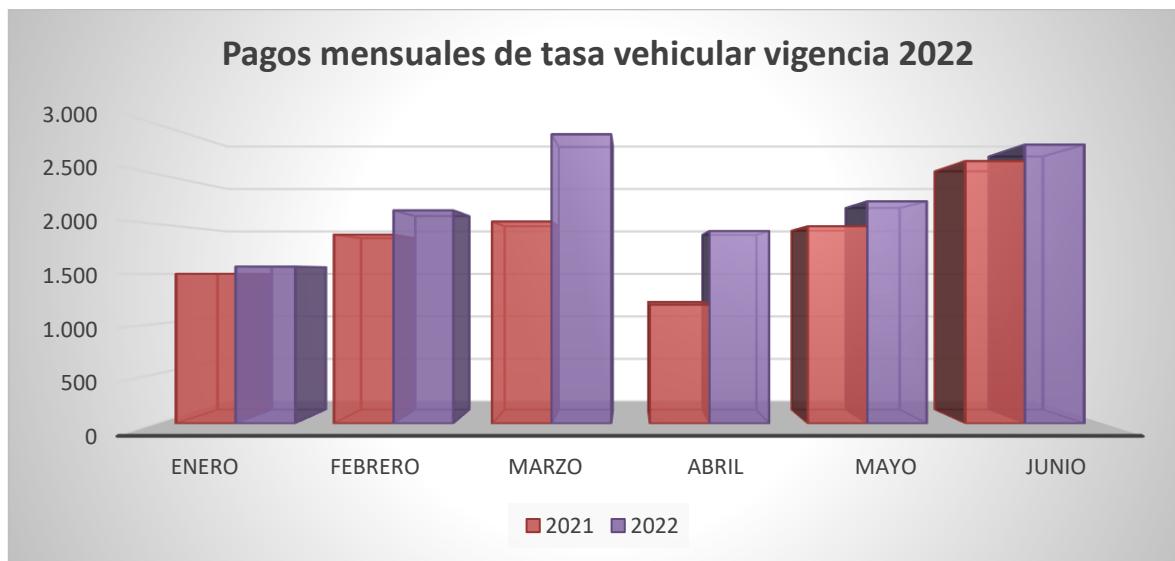
Tabla No 10. Registro de matriculas de motocicletas

Matriculas de Motocicletas nuevos realizadas a junio		
TIPO DE VEHICULO	2021	2022
CICLOMOTOR	2	2
CUADRICICLO	3	0
CUATRIMOTOS		3
MOTOCARRO	33	23
MOTOCICLETA	1400	738
TOTAL	1438	766

Recaudos por tasa vehicular

En el primer semestre del año en curso se recaudaron 1.800 millones de pesos aproximadamente por pagos de la tasa vehicular de derechos de tránsito, con un porcentaje de ejecución de 58%, un 26% más que lo recaudado en el mismo periodo del año anterior donde se recaudaron 1.400 millones de pesos. Estos ingresos presentan varios picos al año, observamos uno en al finalizar el primer trimestre y el segundo en el mes de junio, a continuación, podemos ver el comparativo de la cantidad de pagos mensuales realizados por los usuarios al mes de junio de 2022 y 2021, para un total acumulado de 13.562 pagos en el año actual y 11.220 en 2021.

Gráfico No 8. No de pagos realizados por la tasa de derechos de tránsito acum a junio 2021-2022.

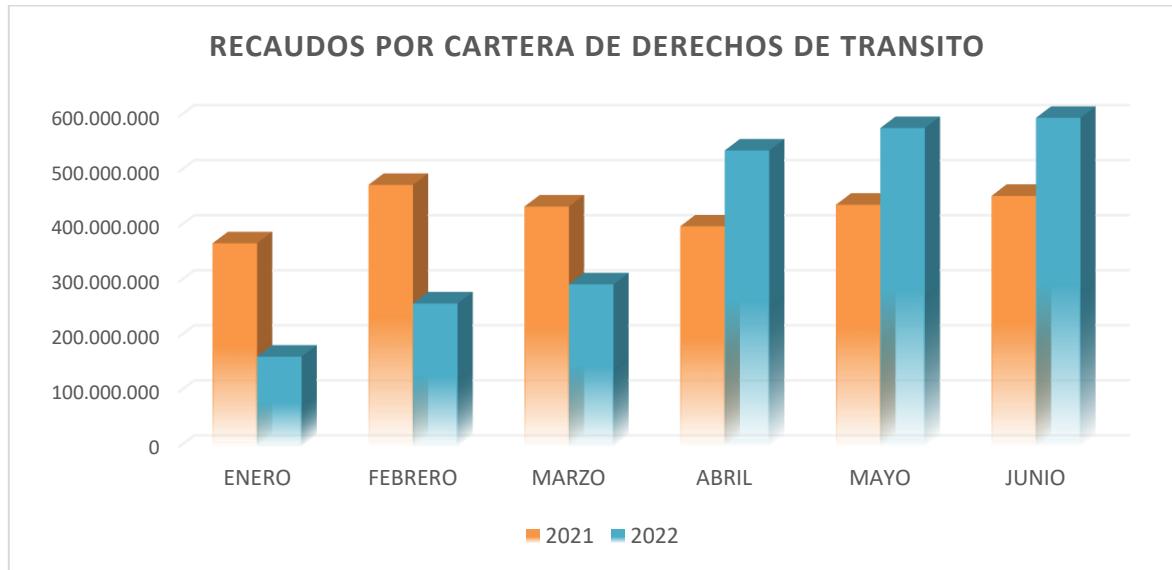


Fuente: Elaboración propia

Recaudos por cartera de la tasa de derechos de transito

Ingresaron en el primer semestre 2.435 millones de pesos por cartera de derechos de transito o vigencias anteriores a 2022, con un porcentaje de ejecución de 50%, tal como se observa a continuación, donde podemos ver, no solo los recaudos mensuales sino el comparativo con los mismos meses del año anterior, 143 millones menos que el acumulado a junio de 2021.sin embargo se recupera en el segundo trimestre de 2022.

Gráfico No 9. Recaudos por vigencias anteriores de tasa vehicular.

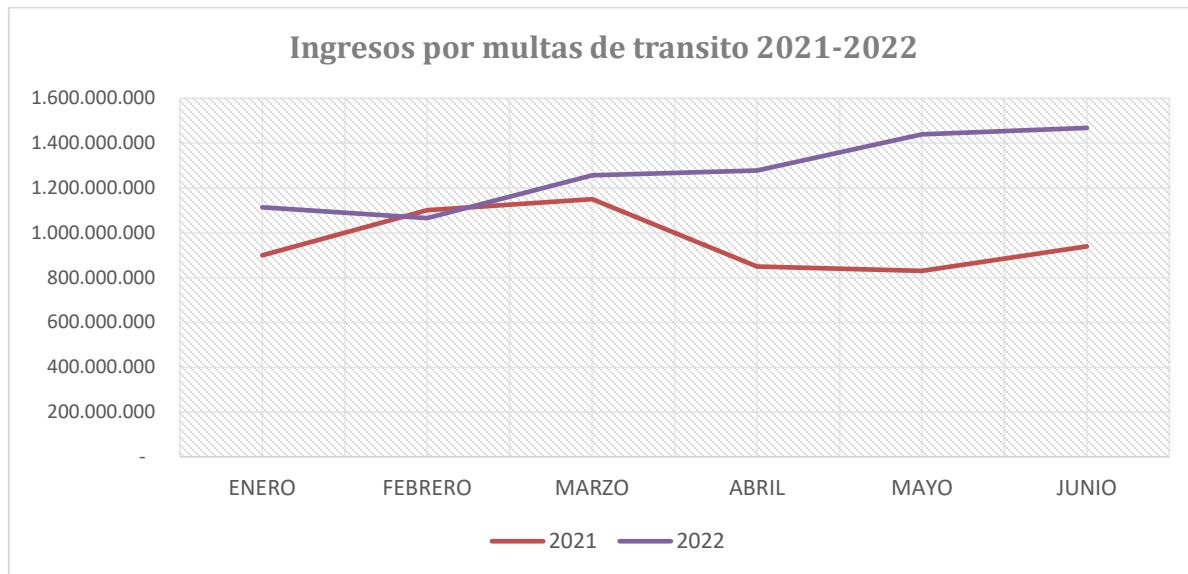


Adicionalmente se realizaron 755 acuerdos de pago que facilita la posibilidad a los propietarios deudores de ponerse al día.

Multas, sanciones e intereses de mora

Los ingresos por multas de contravenciones al código de transito en 2022 se ejecutaron en un 66%, dentro de este recaudo, el 98% lo representa los comparendos aplicados mediante dispositivos electrónicos, mientras que los comparendos físicos tan solo representan el 2%.

Con un total de recaudos por 7.620 millones de pesos acumulados al mes de junio de la vigencia actual, tal como se ve en la siguiente grafica estos recaudos están por encima de lo ingresado en el mismo periodo de 2021 en un 32%, se evidencia el crecimiento a partir del mes de marzo hasta junio.

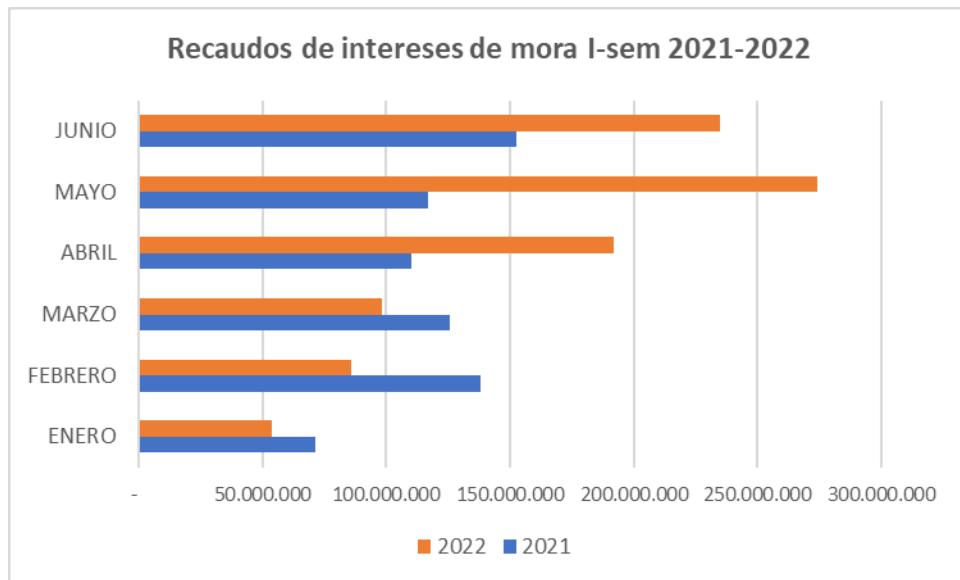
Gráfico No 10. Comparativo de los ingresos que generan las multas por infracciones al código de transito.

Así mismo podemos destacar la suscripción de 2.763 acuerdos de pago por comparendos físicos en este periodo de 2022 y se realizaron 897 cursos para infractores CIA, los cuales son requisitos para que los usuarios se beneficien con los descuentos.

Intereses de mora

Los intereses de mora lo conforman intereses generados por comparendos y por derecho de tránsito, por los intereses de la tasa vehicular se ejecutaron 871 millones de pesos lo que representa el 67%, mientras que los intereses recaudados por comparendos tan solo se han ejecutado el 4% ya que desde el anterior, la ley 2155 de 2021 otorga descuentos en las infracciones con fechas anteriores a 30 de junio 2021 y que actualmente otorgan 20% en el valor del capital y 100% de intereses de mora para las multas con vehículo y para multas con motocicletas sigue vigente hasta el 13 de septiembre de 2022, descuentos de 40% capital y 100% de intereses.

A pesar de lo descrito anteriormente tenemos que en lo que va de 2022 se han ingresado 224 millones de pesos más que en 2021 por intereses de mora de la cartera de la tasa de derechos como de la cartera de comparendos, esto equivale al 31% de variación. Tal como se observa en la siguiente gráfica,

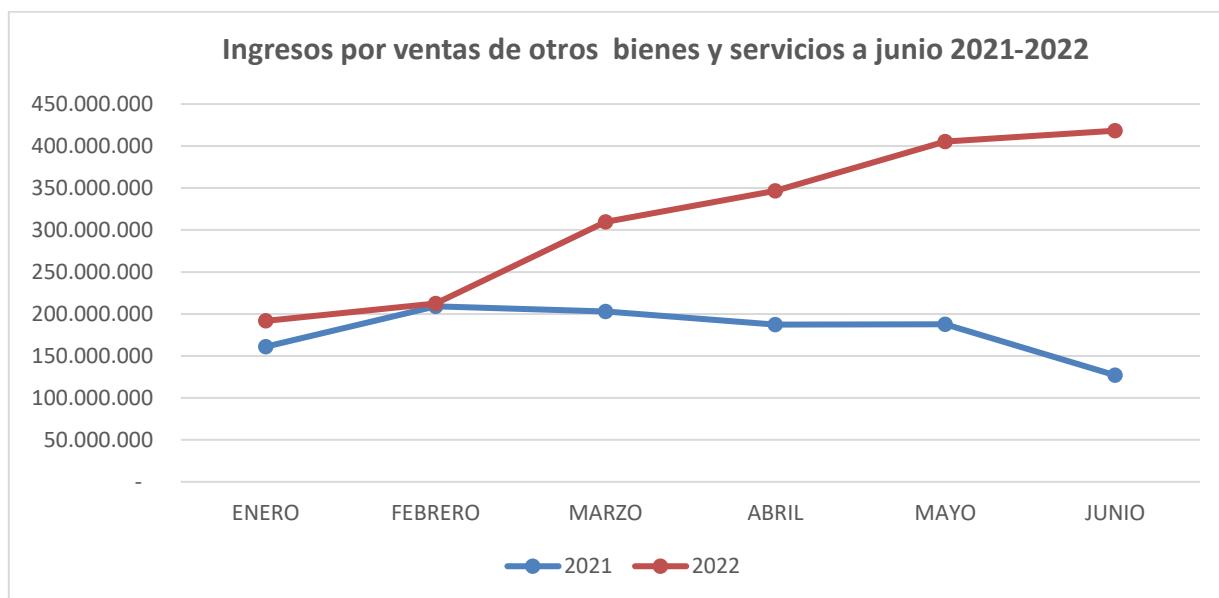
Gráfico No 11. *Ingresos generados por intereses de mora en la cartera de multas y derechos de tránsito*

Venta de bienes y servicios

Este rubro se ejecutó en un 79%, con ingresos por valor de 1.884 millones de pesos, El 99% de esta fuente de ingresos lo genera los servicios de cartera que son las costas por la gestión de cartera.

En este año 2022 se recaudaron 809 millones más que en el primer semestre de 2021, con un 75% de variación, en la siguiente gráfica podemos ver la tendencia de recaudo mensual comparativa.

Gráfico No 12. *Ingresos mensuales por ventas de bienes y servicios*



Recursos de capital

En los recursos de capital ingresaron a junio 5.3 millones de pesos por reserva expirada y se espera que en el segundo semestre ingresen recursos por transferencias de un convenio suscrito con la gobernación del Atlántico.

2.3. Análisis Histórico de la ejecución de ingresos vigencias 2021-2022

Como se definió al inicio de este documento, los ingresos totales son la suma de los corrientes mas los de capital, en la siguiente tabla podemos analizar el comparativo de la ejecución de los ingresos con corte al primer semestre de los años 2021 y 2022.

En la vigencia actual los ingresos totales se ejecutaron un 16% menos que en 2021, sin embargo, Se evidencia un crecimiento de 33% con respecto al año anterior en los ingresos

corrientes que son las rentas que dependen directamente del cumplimiento de la misión institucional y la prestación del servicio, mientras que los recursos de capital son ingresos ocasionales.

De ahí que en el primer semestre en el año 2021 se incorporaron \$2.150 millones en transferencia de capital por convenio con la gobernación del Atlántico y 4.760 millones se adicionaron por recursos del balance. Lo que representa 6.917 millones de pesos en los recursos de capital y en 2022 han ingresado en este rubro 5.2 millones de pesos por vigencias expiradas.

Además, destacar podemos destacar los permisos de circulación que crecieron un 55%, las multas presentan una variación de 43%, la venta de vienes y servicios 75% y derechos de tránsito 12%.

Tabla No 11. Comparativo de Ingresos Ejecutados. vigencias 2021-2022

INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLÁNTICO				
COMPARATIVO DE INGRESOS EJECUTADOS A JUNIO 2021 VS 2022				
(EN PESOS)				
CODIGO	RUBRO	2021	2022	VAR 2022/2021
1	Ingresos	18.825.382.220	15.897.206.958	-16%
1.1	Ingresos Corrientes	11.907.644.739	15.891.934.908	33%
1.1.02	Ingresos no tributarios	11.907.644.739	15.891.934.908	33%
1.1.02.02	Tasas y derechos administrativos	4.848.714.004	5.447.780.444	12%
1.1.02.02.093	Derechos de tránsito en áreas restringidas o de alta congestión	63.820.221	99.009.996	55%
1.1.02.02.102	Derechos de tránsito	4.784.893.783	5.348.770.448	12%
1.1.02.03	Multas, sanciones e intereses de mora	5.984.015.051	8.560.085.420	43%
1.1.02.05	Venta de bienes y servicios	1.074.915.684	1.884.069.044	75%
1.2	Recursos de capital	6.917.737.481	5.272.050	-100%

2.4. Estructura de las apropiaciones

El presupuesto de gastos de la entidad lo conforman los gastos de funcionamiento y las inversiones.

Gastos de funcionamiento

Dentro de los gastos de funcionamiento encontramos:

i. Gastos de personal

Lo constituyen los factores salariales, las prestaciones sociales, contribuciones inherentes a la nómina, como son los aportes de seguridad social, cesantías y parafiscales y las remuneraciones no constitutivas de salarios como son los beneficios por convención colectiva.

ii. Adquisición de bienes y servicios

Son los bienes y servicios necesarios para el funcionamiento de la entidad como son los suministros de aseo, papelería, servicios públicos, personal de servicios generales, vigilancia, arriendos, pólizas de seguros, plan de mantenimiento de equipos, aires, computadores, etcétera.

iii. Transferencias Corrientes

Lo conforman las mesadas pensionales, cuotas partes pensionales, bonos pensionales a cargo de la entidad, auxilios funerarios y las sentencias y conciliaciones.

iv. Transferencias de Capital

Son transferencias a la superintendencia de puertos y transportes. Según el artículo 36 de la ley 1753 de 2015

v. Disminución de pasivos

Son las cesantías parciales retroactivas.

vi. Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora

Está conformado por la cuota de fiscalización y auditaje correspondiente a la contraloría departamental del Atlántico, según ley 1416 de 2010 y ley 617 de 2000



Inversiones

Las inversiones son los proyectos que se traza la administración para dar cumplimiento a las metas del plan de desarrollo y el fortalecimiento de la misión institucional, como lo es velar por la seguridad vial del departamento del Atlántico y la prestación del servicio. se establecieron los siguientes programas y proyectos:

A. PROGRAMA: Fortalecimiento a la gestión y dirección de la administración pública territorial

Proyectos:

- Adecuaciones locativas
- Gestión Documental
- Campañas Comerciales
- Fortalecimiento para la captación de clientes
- Modernización de Software
- Plan de Capacitaciones
- Fortalecimiento de la Gestión Institucional

B. PROGRAMA: Seguridad de Transporte

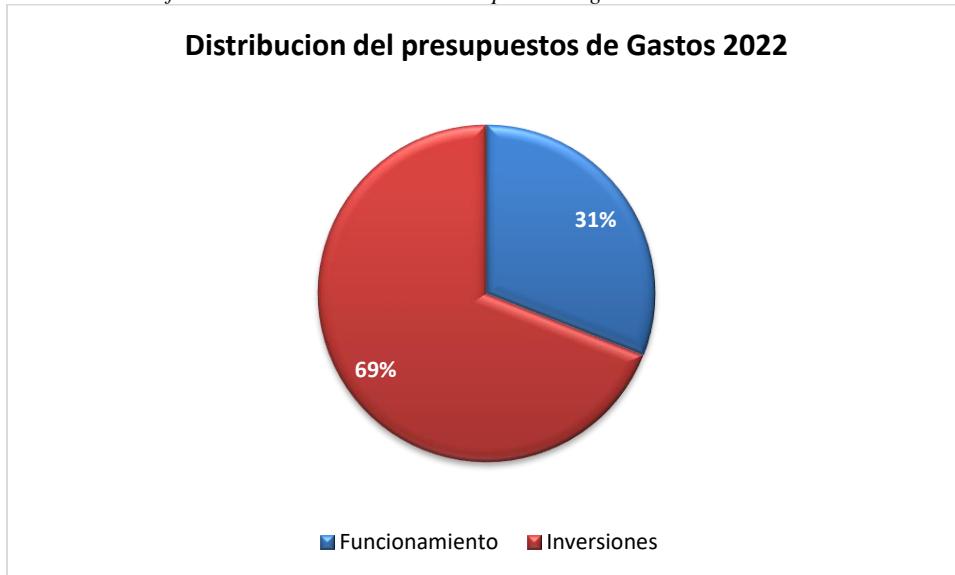
Proyectos:

- Agentes de transito
- Auditorias de seguridad vial
- Campañas de sensibilización a los actores viales
- Capacitación en el uso del entorno seguro para peatones
- Control operativo
- Mas bicicletas para la gente
- Mas seguridad vial para la gente
- Motociclistas seguros
- Plan departamental de seguridad vial
- Plan estratégico de movilidad del Atlántico
- Promotores viales
- Señalización, demarcación, semaforización y mantenimiento de defensas metálicas
- Sistema de foto detección
- Sistema de información geográfica
- Costas procesales

2.5. Ejecución del presupuesto de Gastos e inversiones 2022

El presupuesto definitivo de gastos e inversiones de la entidad para la vigencia 2022 está por valor de \$27.302 millones, de los cuales se han comprometido el 73% y se ha pagado en un 39%. Del total de gastos, los de funcionamiento representan el 31% y las inversiones el 39%.

Grafica No 9. Distribución del Presupuesto de gastos e inversiones 2022.



Gastos de Funcionamiento

Dentro de los gastos de funcionamiento los gastos de personal participan con el 60%, seguidos de las transferencias corrientes con un 20%, adquisición de bienes y servicios con un 16%, disminución de pasivos 3% y finalmente gastos por tributos, multas o sanciones con el 1%.

Los gastos de funcionamiento se ejecutaron en un 40% de lo aprobado para este año; estos gastos están conformados por los gastos de Personal, adquisición de bienes y servicios, transferencias corrientes, de capital, disminución de pasivos y gastos por tributos s, tal como muestra la tabla No 12.

Tabla No 12. Ejecución del Presupuesto de Gastos e Inversiones de la Vigencia 2022.

INSTITUTO DE TRÁNSITO DEL ATLÁNTICO GASTOS E INVERSIONES EJECUTADOS A JUNIO 2022 (EN PESOS)						
RUBRO PPTAL	OBJETO DE GASTOS	PPTO DEFINITIVO	EJECUTA DO	COMPROMISO S	% EJE C	% COMP R
2	Gastos	27.302.588.314	10.740.274.3 17	19.813.169.671	39%	73%
2.1	Funcionamiento	8.449.260.495	3.344.137.11 0	4.186.928.578	40%	50%
2.1.1	Gasto de personal	5.111.499.315	2.026.814.92 0	2.210.245.554	40%	43%
2.1.2	Adquisición de bienes y servicios	1.348.665.078	338.958.706	977.529.540	25%	72%
2.1.3	Transferencias corrientes	1.708.824.104	938.977.292	959.767.292	55%	56%
2.1.4	Transferencia de capital	5.200.000	3.500.000,00	3.500.000,00	67%	67%
2.1.7	Disminución de pasivos	221.775.542	0	0	0%	0%
2.1.8	Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	53.296.456	35.886.192	35.886.192	67%	67%
2.3	Inversiones	18.853.327.819	7.396.137.20 7	15.626.241.094	39%	83%

Los gastos de personales que son los gastos de salarios y demás inherentes a la nómina se ejecutaron en el primer semestre por valor 2.026 millones de pesos, con un porcentaje de ejecución de 40%, Adquisición de bienes y servicios, incluyen los requerimientos administrativos de la entidad para cumplir con sus funciones institucionales, como son servicios de vigilancia y aseo, , arrendamientos, servicios públicos, suministros de elementos de papelería, tóneres, cafetería, aseo, mantenimientos de aires, planta eléctrica, computadores e impresoras, infraestructura, fumigación y demás requerimientos. En el primer semestre se ejecutó en un 25%.

Las Transferencias corrientes, las mesadas pensionales, cuotas partes pensionales, bonos pensionales a cargo de la entidad, auxilios funerarios y las sentencias y conciliaciones, se ha ejecutado a junio 939 millones de pesos aproximadamente.

Por inversiones se pagaron aproximadamente en el primer semestre en \$7.396 millones que representa el 39% de ejecución, se han comprometido \$15.626 millones, que es el 83% del presupuesto definitivo



2.6. Análisis Histórico de la ejecución de gastos e inversiones en el primer semestre 2021-2022.

Tabla No 13. Comparativo Ejecución de Gastos e inversiones 2021-2022

INSTITUTO DE TRANSITO DEL ATLÁNTICO COMPARATIVO DE GASTOS E INVERSIIONES EJECUTADOS A JUNIO 2021 VS 2022 (EN PESOS)				
RUBRO PPTAL	OBJETO DE GASTOS	2021	2022	VAR 2022/2021
2	Gastos	10.752.846.541	10.740.274.317	0%
2.1	Funcionamiento	2.490.840.954	3.344.137.110	34%
2.1.1	Gasto de personal	1.650.113.240	2.026.814.920	23%
2.1.2	Adquisición de bienes y servicios	348.397.730	338.958.706	-3%
2.1.3	Transferencias corrientes	977.019.456	938.977.292	-4%
2.1.4	Transferencia de capital	0	3.500.000,00	
2.1.7	Disminución de pasivos	0	0	
2.1.8	Gastos por tributos, multas, sanciones e intereses de mora	19.380.528	35.886.192	85%
2.3	Inversiones	7.757.935.587	7.396.137.207	-5%

MARTHA PATRICIA TAPIA HENRIQUEZ
 Subdirectora Administrativa y Financiera