



Informe de Gestión 2025

Instituto de Tránsito de Boyacá



Gobernación de

Boyacá | >>> ITBOY



1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. SEGURIDAD VIAL: INTERVENCIÓN ESTRUCTURAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA.....	7
2.1 Diagnóstico y priorización técnica	7
2.2 Educación, Pedagogía y Sensibilización de Actores Viales	17
2.3 Control Operativo y Gestión del Comportamiento Vial	26
2.4 Gobernanza y Articulación Interinstitucional.....	31
2.4.1 Fortalecimiento de lineamientos técnicos y proyectos de inversión	31
2.4.2 Convenios interadministrativos: articulación para ampliar capacidad institucional.....	32
2.4.3 Contratación estratégica para soporte operativo.....	32
2.4.4 Gobernanza técnica: Consejo y Comité Departamental de Seguridad Vial	32
2.4.5 Formulación del nuevo Plan Departamental de Seguridad Vial.....	32
2.4.6 Regulación y gestión de eventos especiales	33
2.4.7 Modelo de gobernanza interinstitucional	33
3. REGISTRO DE TRANSITO.....	35
3.1 Gestión de Trámites y Administración del Registro.....	35
3.2 Calidad del Servicio y Atención al Ciudadano	41
3.3 Síntesis de la gestión del proceso de registro de tránsito	43
4. COMERCIALIZACIÓN	43
4.1 Estrategias de fortalecimiento comercial y ampliación del acceso a los servicios del ITBOY	43
4.1.1 Estrategia “ITBOY a tu Municipio”	43
4.1.2 Estrategia de atención el último sábado de cada mes.....	44
5. SUBGERENCIA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA	47
5.1 Área Financiera.....	47
5.1.1 Ejecución De Ingresos	47
5.1.2 Comparativo Recaudo	49
5.1.3 Ingresos Por Punto De Atención De Tránsito Vigencia.....	49
5.1.4 Ejecución De Gastos.....	50
5.1.5 Comparativos Gastos.....	50
5.1.6 Expedición de CDP, RP y OP.	51
5.2.1 Estado de Situación Financiera Comparativo.....	51
Activos.....	52
Pasivos.....	52
Patrimonio	52
Endeudamiento	53
5.2.2.1 Análisis de Ingresos Operacionales	54
5.2.2.2 Análisis de Gastos Operacionales.....	54
5.2.2.3 Indicadores Financieros Clave.....	54
5.2.2.4 Excedente Operacional	55
6. GESTION ADMINISTRATIVA	55
6.1 Plan Estratégico de Talento Humano.....	55

6.2 Plan Institucional de Archivos – PINAR.....	55
6.4 Sistema Institucional de Correspondencia y Ventanilla Única.....	57
7. PLANEACIÓN ESTRATÉGICA.....	58
7.1 Principales acciones desarrolladas	58
8. COMUNICACIONES.....	60
8.1 Estrategias de comunicación	60
8.1.1 Informativa	60
8.1.2 Institucional	60
8.1.3 Interacción con la comunidad.....	61
8.1.4 Difusión en medios de comunicación.....	61
8.1.5 Gestión de redes sociales.....	61
8.2 Resultados principales	61
8.3 Atención a la ciudadanía.....	62
9. GESTIÓN TECNOLÓGICA.....	62
9.1 Conectividad y redes	62
9.2 Transformación digital.....	62
9.3 Modernización de infraestructura tecnológica	62
9.4 Gobernanza tecnológica	62
9.5 Licenciamiento y seguridad informática	62
9.6 Auditoría tecnológica.....	63
9.7 Seguridad digital y gobierno digital	63
9.8 Gestión de credenciales RUNT	63
10. GESTIÓN JURÍDICA	63
10.1 Entre las principales actuaciones desarrolladas por la Oficina Jurídica se destacan:	64
10.2 Procesos judiciales vigentes	64
10.3 COBRO COACTIVO.....	65
10.3.1 Actuaciones adelantadas - Apertura de procesos de cobro coactivo	65
10.3.2 Notificaciones.....	65
10.3.3 Medidas cautelares	66
10.3.4 Gestión procesal	66
10.3.5 Depuración de cartera.....	66
10.3.6 Resultados de la gestión	66

Lista de Tablas

Tabla 1. Diseños elaborados.	7
Tabla 2. Indicadores asociados a la infraestructura segura mediante señalización vial.	9
Tabla 3. Zonas escolares señalizadas.....	10
Tabla 4. Zonas en vías departamentales con dispositivos de control y señalización instalada.	11
Tabla 5. Zonas a intervenir convenio 0172.....	14
Tabla 6. Indicadores asociados a las acciones de educación, pedagogía y sensibilización de actores viales.....	17
Tabla 7. Municipios sensibilizados.....	18
Tabla 8. Comparendos impuestos por municipio.	29
Tabla 9. Indicadores asociados a los operativos de control.	31
Tabla 10. Comparativo de trámites por PAT para los últimos 3 años.	37
Tabla 11. Contratos suscritos con ocasión al fortalecimiento de la seguridad vial en Boyacá.	38
Tabla 12. Distribución trimestral de los registros de licencias de tránsito.	40
Tabla 13. Indicador comercial 2025	46
Tabla 14. Ingresos Por Punto De Atención.....	49
Tabla 15. Certificado de Disponibilidad Presupuestal.....	51
Tabla 16. Comparativa situación financiera 2024 Vs 2025	52
Tabla 17. Comparativo Índice de Endeudamiento.....	53
Tabla 18. Variaciones Absolutas y Relativas	54
Tabla 19. Porcentaje de avance y cumplimiento de los planes institucionales.....	56
Tabla 20. Indicador gestión jurídica	64
Tabla 21. Procesos Judiciales activos	64

Lista de Figuras

Figura 1. Algunas inspecciones en vías de Boyacá.	8
Figura 2. Categorización de los puntos señalizados.	9
Figura 3. Representación geográfica de los puntos señalizados.....	10
Figura 4. Actividades de señalización en la I.E. Casilda Zafra en Santa Rosa de Viterbo.	11
Figura 5. Actividades de señalización en la I.E. I.E Santa Rita – Pantano de Vargas	11
Figura 6. Actividades Corredor vial Chivatá	12
Figura 7. Actividades Corredor vial Nuevo Colón Tierra Negra.....	12
Figura 8. Actividades Corredor vial Sogamoso – Iza.....	12
Figura 9. Actividades Parque Iza.	13
Figura 10. Punto crítico Tasco sector Alto de María	13
Figura 11. Punto crítico Tópaga–Mongua sector La Peña.....	14
Figura 12. Ejecución Señalización De La Intersección De Acceso Del Municipio De Corrales	16
Figura 13. Ejecución Señalización De Corredor Vial Ramal(Monguí).....	16
Figura 14 Ejecución Señalización Del Corredor Vial I.E UNAD-Sena	16
Figura 15. Ejecución Señalización De La Duitama Avenida Las Américas Y Avenida Circunvalar (Puntos Crítico).....	16
Figura 16. Señales verticales instaladas (en amarillo) y Km demarcados (en gris).	17
Figura 17. Presencia institucional en el departamento de Boyacá mediante estrategias de pedagogía vial.....	18
Figura 18. Detalles de los resultados de las jornadas de sensibilización.;	Error! Marcador no definido.
Figura 19. Jornadas de sensibilización masivas y en eventos.	22
Figura 20. Jornadas de sensibilización en instituciones educativas.	23
Figura 21. Jornadas de sensibilización para actores viales del sector transporte.	23

Figura 22. Estrategia Rodadas 3c. 24

Figura 23. Jornadas de sensibilización para ciclistas Rodadas 3c. 24

Figura 24. Reducción del 20% en la Mortalidad Vial – 2025. 25

Figura 25. Presencia institucional del ITBOY en Boyacá mediante controles operativos.. 26

Figura 26. Operativos de control y gestión del comportamiento vial. 27

Figura 27. Infracciones recurrentes e imposición de comparendos por trimestre. 28

Figura 28. Comparendos por provincia 29

Figura 29. Articulación interinstitucional para control operativo en ocasiones especiales. 30

Figura 30. Participación del ITBOY en las sesiones del Consejo Territorial y el Comité Departamental de Seguridad Vial. 33

Figura 31. Articulación con DITRA e INVÍAS en el marco de la planeación de la movilidad en eventos especiales. 33

Figura 32. Participación del ITBOY en eventos académicos y seminarios de seguridad vial. 34

Figura 33. Número de trámites registrados para los últimos 3 años..... 35

Figura 34. Trámites representativos y por tipo de registro. 36

Figura 35. Trámites por mes. 36

Figura 36. Trámites por PAT. 37

Figura 37. Composición del parque automotor registrado en el ITBOY. 38

Figura 38. Parque Automotor por PAT 38

Figura 39. Trámites asociados a los indicadores para los últimos 3 años. 39

Figura 40. Detalles de los registros asociados a licencias de conducción. 40

Figura 41. Detalles del registro de vehículos. 40

Figura 42. Jornadas de asesorías en los trámites ofrecidos por el ITBOY. 41

Figura 43. Percepción general y por servicio de la ciudadanía. 42

Figura 44. Tiempo en completar los trámites según los usuarios. 42

Figura 45. Presupuesto definitivo Vs. Presupuesto ejecutado..... 47

Figura 46. Ingresos a diciembre de 2025..... 48

Figura 47. Ingresos por servicios..... 48

Figura 48. Ingresos durante los últimos cuatro años 49

Figura 49. Apropiación definitiva, compromisos, obligaciones y pagos..... 50

Figura 50. Distribución del gasto 50

Figura 51. Variación gastos últimos 4 años 51

1. INTRODUCCIÓN

El año 2025 marcó un punto de inflexión para el Instituto de Tránsito de Boyacá. Fue una vigencia en la que la gestión institucional avanzó hacia una intervención estructural orientada a un propósito superior: proteger la vida en las vías del departamento y fortalecer la capacidad del Instituto para responder de manera efectiva a las necesidades ciudadanas.

En un contexto desafiante en materia de siniestralidad vial, la administración asumió el compromiso de intervenir de forma integral los factores de riesgo asociados a la infraestructura, el comportamiento vial y la presencia institucional en territorio. Bajo una planeación técnica basada en datos y focalización de riesgo, se desarrollaron acciones articuladas de señalización, control preventivo y educación vial que permitieron avanzar de manera concreta en la mitigación de la siniestralidad, logrando una reducción del 20% en las víctimas fatales en los municipios bajo jurisdicción del Instituto frente al periodo anterior.

Uno de los ejes centrales de la gestión fue la inversión estratégica en infraestructura segura, priorizando la señalización vertical y horizontal en corredores críticos y zonas de alta vulnerabilidad. Esta intervención no fue aislada, sino complementada con el fortalecimiento del control operativo y procesos de sensibilización masiva a actores viales, consolidando una estrategia integral orientada a salvar vidas.

En el ámbito financiero, la gestión registró un comportamiento favorable en los ingresos institucionales, no como resultado exclusivo del ejercicio sancionatorio, sino como consecuencia del fortalecimiento del servicio al ciudadano y la ampliación de la oferta institucional. La implementación de las estrategias “ITBOY a tu Municipio” y la jornada especial de atención el último sábado de cada mes permitieron acercar los servicios de tránsito a más usuarios, facilitar la realización de trámites y aumentar el recaudo asociado al registro automotor, garantizando así sostenibilidad financiera y respaldo a las inversiones en seguridad vial.

De manera paralela, la vigencia 2025 estuvo marcada por un decidido proceso de modernización administrativa y fortalecimiento institucional. Se avanzó en la estructuración de la Ventanilla Única de Correspondencia, el fortalecimiento del sistema de gestión documental, el avance técnico del Plan Institucional de Archivos – PINAR, la formulación de políticas alineadas con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG y la actualización transversal de procesos e indicadores, mejorando la trazabilidad, el control y la coherencia normativa del Instituto

La gestión desarrollada durante 2025 se ejecutó en coherencia con el Plan de Desarrollo Departamental “Nuestro Gran Plan es Boyacá 2024–2027”, particularmente con la apuesta 2.4.4 “Boyacá hacia un territorio sin víctimas en los siniestros viales”, consolidando avances medibles en materia de seguridad vial, fortalecimiento institucional y eficiencia administrativa.

El presente Informe de Gestión recoge resultados verificables, decisiones estratégicas y procesos de transformación que permitieron reducir víctimas, acercar el Instituto a los municipios, modernizar su estructura administrativa y garantizar sostenibilidad financiera. Más que un balance de actividades, este documento expone cómo una gestión integral puede traducirse en vidas protegidas, servicios más accesibles y una entidad públicamente más sólida.

En 2025 demostramos que cuando la gestión es técnica, cercana y responsable, no solo se ordenan las cifras: se protegen vidas.

2. SEGURIDAD VIAL: INTERVENCIÓN ESTRUCTURAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA VIDA

Al cierre de 2024, el departamento de Boyacá registraba una tasa de mortalidad por siniestros viales superior al promedio nacional, con 229 víctimas fatales y una tasa de 17,23 fallecidos por cada 100.000 habitantes. (145 víctimas fatales en municipios jurisdicción del Instituto de tránsito de Boyacá) Este panorama evidenciaba la necesidad urgente de adoptar medidas estructurales que trascendieran la gestión reactiva y permitieran intervenir de manera directa los factores de riesgo en las vías del departamento.

Ante este escenario, en el 2025 asumimos una decisión estratégica: pasar de una gestión de atención a incidentes a una intervención técnica planificada sobre infraestructura segura, control operativo, pedagogía y fortalecimiento institucional.

2.1 Diagnóstico y priorización técnica

La intervención no se realizó de manera improvisada. Durante la vigencia se atendieron solicitudes formales relacionadas con señalización y seguridad vial, se realizaron inspecciones técnicas en campo y se elaboraron de diseños especializados conforme al Manual de Señalización de Colombia 2024

Tabla 1. Diseños elaborados.

ID_DISEÑO	MUNICIPIOS	DISEÑO
DS-30	Mongui	Corredor vial ramal (7.7 Km aprox)
DS-31	Sachica y Villa de leyva	Corredor vial Sachica - Villa de leyva
DS-32	Duitama	Institución Educativa UNAD y SENA
DS-33	Moniquira	Sede Rural - Escuela Marco Fidel Suarez
DS-34	Villa de Leyva	Sede Rural - Institución Educativa Antonio Ricaurte
DS-35	Toca	Institución Educativa Técnica Agrícola
DS-36	Paipa	Sector Pantano de Vargas
DS-37	Paipa	Puente la Balsa - Pantano de Vargas
DS-38	Iza	Intersección
DS-39	Tópaga	Sector Vado Castro - Puente Reyes
DS-40	Chivatá	I.E. Ricayá Norte
DS-41	Chivatá	Salida de la cabecera municipal
DS-42	Tibaná	Sobre la vía principal
DS-43	Caldas	Sectores de Boquemonte y Alto del Aire
DS-44	Corrales	Intersección de acceso al municipio
DS-45	Cuitiva	Corredor vial Cuitiva - Tota
DS-46	Cienega	Corredor vial Cienega – Limites Ramiriqui.

ID_DISEÑO	MUNICIPIOS	DISEÑO
DS-47	Ramiriquí	Corredor vial Ramiriquí – Limites Ciénega.
DS-48	Floresta	Corredor vial Alto de Tobasia - Tobasia
DS-49	Floresta	Corredor vial Tobasia - Floresta
DS-50	Panqueba	Corredor vial Panqueba el Cocuy
DS-51	Duitama	Avenida las américas - circunvalar - zona dollar city
DS-52	Cuitiva	Sector el Cincho vía Cuitiva - Iza
DS-53	Belén	Escuela la milagrosa, belén (zona escolar)
DS-54	Guacamayas	Corredor vial San Mateo - Guacamayas
DS-55	Sutamarchan	Carrera 4
DS-56	Jenesano	Corredor vial Jenesano – Tierra Negra
DS-57	Topaga	Cruce via Sogamoso Corrales - San Judas
DS-58	Topaga	San Judas - Topaga
DS-59	Mongui	San Judas - Mongui
DS-60	Corrales - Busbanza	Corredor vial Corrales - Busbanza
DS-61	San Mateo	Zona escolar tipo Casco urbano
DS-62	San Mateo	Zona escolar tipo vía San mateo – La uvita
DS-63	Sogamoso	I.E. Gustavo Jiménez
DS-64	Tunja - Chivata	Sector Quinatoque Vía Tunja - Chivata
DS-65	Nuevo Colón	BTS - Nuevo Colón

Estos estudios permitieron identificar deficiencias en demarcación, señalización vertical, condiciones geométricas críticas y entornos escolares con exposición elevada al riesgo, consolidando una priorización basada en evidencia técnica.

Figura 1. Algunas inspecciones en vías de Boyacá.



La ejecución de señalización vertical, demarcación horizontal y dispositivos de control respondió a un proceso técnico secuencial: recepción y análisis de solicitudes, verificación en campo mediante inspecciones especializadas y estructuración de diseños conforme a la normativa vigente. Este

encadenamiento metodológico permitió transformar requerimientos y diagnósticos en intervenciones medibles, alineadas con los indicadores establecidos en el Plan de Desarrollo Departamental y con trazabilidad entre planeación, inversión y resultado.

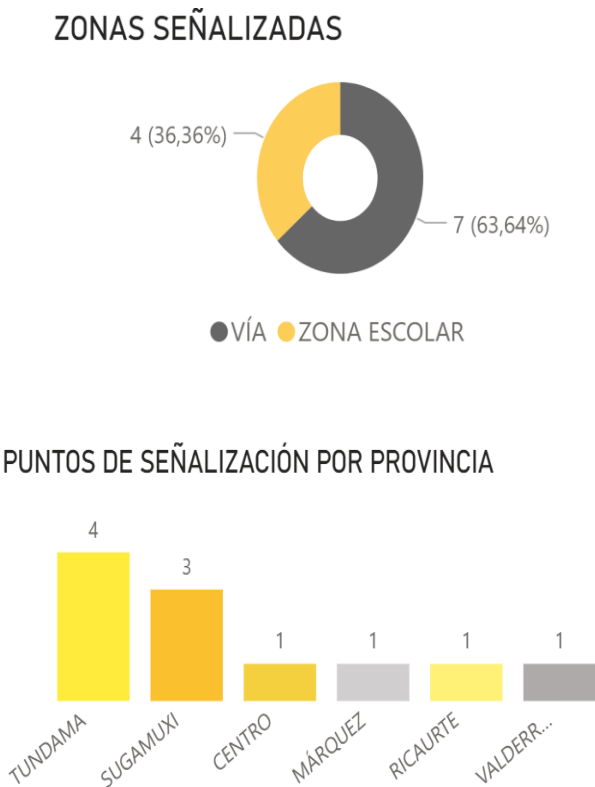
Tabla 2. Indicadores asociados a la infraestructura segura mediante señalización vial.

Programa	Medido a través de	Indicador	Descripción del indicador	Meta 2025	Ejecutado 2025	% Avance
Seguridad de transporte	Número de zonas escolares	Zonas escolares señalizadas y con obras de seguridad vial	Construcción, Demarcación y señalización garantizando entornos seguros y adecuados para la movilidad de estudiantes y peatones.	4	4	100 %
Seguridad de transporte	Kilómetros de vías	Vías con dispositivos de control y señalización instalada	Instalación de señalización vial con el propósito de mejorar la seguridad vial y la gestión del tránsito	33	33	100%

En desarrollo de estos indicadores, el Instituto avanzó en la implementación de intervenciones cuya ejecución permitió señalar entornos escolares y puntos catalogados como críticos en las vías administradas por el departamento de Boyacá.

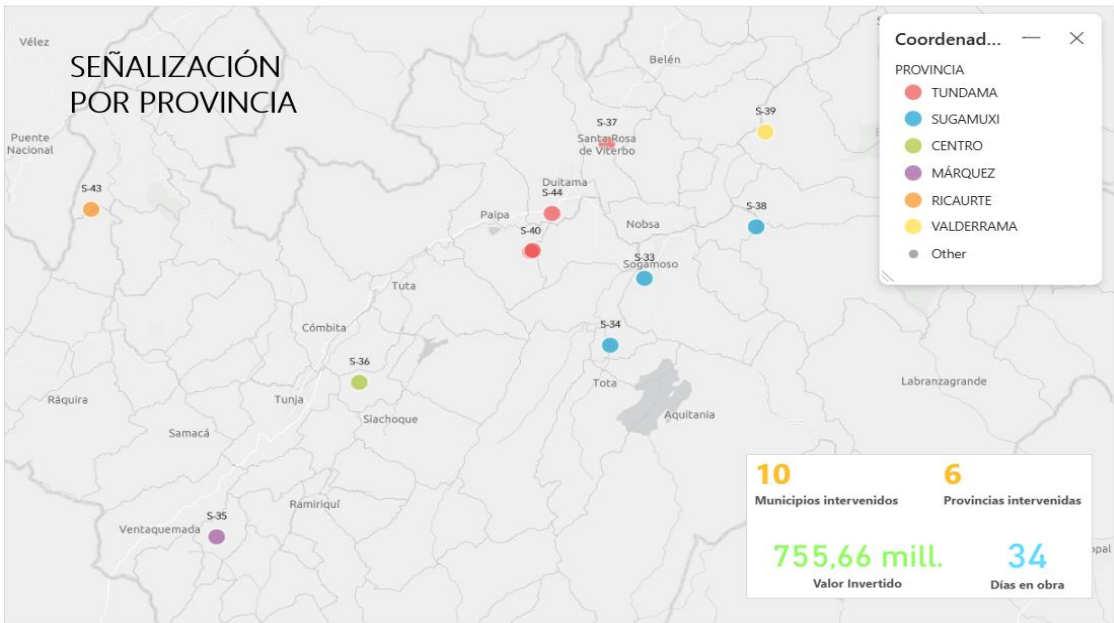
En total, se intervinieron 11 puntos, ubicados en vías de 6 de las 13 provincias del departamento y distribuidos de la siguiente manera:

Figura 2. Categorización de los puntos señalizados.



Geográficamente, los puntos señalizados y agrupados por provincia, fueron:

Figura 3. Representación geográfica de los puntos señalizados



Con el propósito de avanzar de manera decidida en la protección de la vida y la mitigación de factores de riesgo en la infraestructura vial, el Instituto de Tránsito de Boyacá suscribió el Convenio Interadministrativo No. 0140-2024, orientado a aunar esfuerzos técnicos y administrativos para la implementación de un proyecto estructural de señalización en el departamento.

Este convenio representó el punto de partida de una intervención estratégica en infraestructura segura, con una inversión total ejecutada de \$755.659.983,51. Con el cual se consolidó como una herramienta para transformar diagnósticos técnicos en intervenciones reales sobre el territorio, priorizando entornos escolares y puntos críticos donde la exposición al riesgo era mayor.

Actualmente liquidado, el convenio permitió materializar acciones concretas de señalización vertical, demarcación horizontal e instalación de dispositivos de control, marcando el inicio de una política de inversión preventiva que posteriormente se ampliaría con el Convenio 0172-2025.

En el marco de esta intervención inicial, la inversión destinada a zonas escolares por punto de intervención y municipio fue la siguiente:

Tabla 3. Zonas escolares señalizadas.

ID	LUGAR	MUNICIPIO	VALOR
S-37	I.E Casilda Zafra municipio Santa Rosa de Viterbo	Santa Rosa de Viterbo	\$ 24,561,956.60
S-41	I.E Santa Rita – Pantano de Vargas	Paipa	\$ 20,628,939.10

Figura 4. Actividades de señalización en la I.E. Casilda Zafra en Santa Rosa de Viterbo.



Figura 5. Actividades de señalización en la I.E. I.E Santa Rita – Pantano de Vargas



En cuanto a la señalización instalada en otras zonas en vías del departamento de Boyacá, para convenio 0140 del 2024 los puntos intervenidos se presentan a continuación:

Tabla 4. Zonas en vías departamentales con dispositivos de control y señalización instalada.

ID	LUGAR	MUNICIPIO	VALOR
S-36	Corredor vial Chivatá	Chivatá	\$ 33,478,610.15
S-35	Corredor vial Nuevo Colón Tierra Negra	Nuevo Colón	\$ 5,307,015.00
S-40	Corredor vial Puente la Balsa - Pantano de Vargas	Paipa	\$ 259,432,400.08
S-33	Corredor vial Sogamoso - Iza	Sogamoso	\$ 322,088,115.58
S-39	Punto crítico Tasco sector Alto de María	Tasco	\$ 2,359,011.25
S-38	Punto crítico Tópaga - Mongua sector La Peña	Tópaga	\$ 3,627,607.50

Figura 6. Actividades Corredor vial Chivatá



Figura 7. Actividades Corredor vial Nuevo Colón Tierra Negra



Figura 8. Actividades Corredor vial Sogamoso – Iza





Figura 9. Actividades Parque Iza.



Figura 10. Punto crítico Tasco sector Alto de María



Figura 11. Punto crítico Tópaga–Mongua sector La Peña



En desarrollo del Convenio Interadministrativo No. 0172-2025, el Instituto de Tránsito de Boyacá priorizó la intervención de corredores estratégicos, zonas escolares y puntos críticos identificados mediante diagnóstico técnico, inspecciones de campo y análisis de riesgo vial. La selección de los tramos a intervenir respondió a criterios de vulnerabilidad, flujo vehicular, exposición de actores viales y requerimientos formales de los entes territoriales, garantizando una distribución territorial equilibrada y orientada a maximizar el impacto preventivo de la inversión. Con una asignación total de \$2.511.071.345,69, el convenio permitió estructurar una intervención integral en múltiples municipios del departamento, fortaleciendo la infraestructura segura y consolidando una estrategia de mitigación de la siniestralidad basada en evidencia técnica y planeación responsable.

Tabla 5. Zonas a intervenir convenio 0172.

PRESUPUESTO CONVENIO 0172		
MUNICIPIO	ZONA	VALOR TOTAL + AI
CORRALES	ACCESO AL MUNICIPIO	\$ 36.761.757,75
CUITIVA	CORREDOR VIAL CUITIVA-TOTA	\$ 34.362.438,50
MONQUIRA	ZONA ESCOLAR, ESCUELA MARCO FIDEL SUAREZ	\$ 31.095.745,94
VILLA DE LEYVA	ZONA ESCOLAR, I.E. ANTONIO RICAUTE SEDE RURAL	\$ 52.045.599,83
MONGUI	CORREDOR VIAL RAMAL	\$ 230.771.462,63
FLORESTA	TOBASIA-ALTO DE TOBASIA	\$ 188.095.816,16
PANQUEBA	CORREDOR VIAL PANQUEBA EL COCUY	\$ 87.311.551,61
CIENEGA	VIA CIENEGA - LIMITES CIENEGA RAMIRIQUI	\$ 87.279.813,68
FLORESTA	TOBASIA - FLORESTA	\$ 54.156.916,35
DUITAMA	AVENIDA LAS AMERICAS - CIRCUNAVALAR - ZONA DOLLAR CITY	\$ 176.881.040,06
RAMIRIQUI	RAMIRIQUI- LIMITES CIENEGA	\$ 37.895.513,43

PRESUPUESTO CONVENIO 0172		
MUNICIPIO	ZONA	VALOR TOTAL + AI
SEÑALIZACION PUNTOS CRITICOS	DISPOSITIVO DE CANALIZACIÓN EN OBRAS-BARRERAS PLÁSTICAS (MALETINES)	\$ 253.000.000,00
	DISPOSITIVO DE CANALIZACIÓN EN OBRAS - DELINEADORES TUBULARES	\$ 17.875.000,00
CUITIVA	SECTOR EL CINCHO VIA CUITIVA - IZA	\$ 34.362.438,50
BELEN	ESCUELA LA MILAGROSA, BELÉN (ZONA ESCOLAR)	\$ 34.131.201,93
GUACAMAYAS	CORREDOR VIAL SAN MATEO - GUACAMAYAS	\$ 115.825.842,59
SUTAMARCHAN	CARRERA 4	\$ 26.024.366,65
TOPAGA	CRUCE VIA SOGAMOSO CORRALES - SAN JUDAS	\$ 93.101.854,83
	SAN JUDAS - TOPAGA	\$ 81.439.918,99
TOPAGA - MONGUI	SAN JUDAS - MONGUI	\$ 9.252.072,26
SOGAMOSO	I.E. GUSTAVO JIMENEZ	\$ 57.768.040,56
NUEVO COLON	BTS - NUEVO COLON	\$ 211.824.060,00
JENESANO	VIA JENESANO - TIERRA NEGRA	\$ 322.286.940,62
CORRALES - BUSBANZA	CORRALES - BUSBANZA	\$ 158.451.421,13
SAN MATEO	ZONA ESCOLAR TIPO CASCO URBANO	\$ 34.222.765,86
SAN MATEO	ZONA ESCOLAR TIPO VIA SAN MATEO – LA UVITA	\$ 34.222.765,86
CHIVATA	SECTOR QUINATOQUE - VIA TUNJA - CHIVATA	\$ 10.625.000,00
TOTAL TRAMOS IDENTIFICADOS		\$ 2.511.071.345,69
TOTAL APOORTE ITBOY		\$ 2,428,441,185.53
TOTAL APOORTE TIERRA SUA		\$ 82,630,160.16
VALOR TOTAL CONVENIO		\$ 2,511,071,345.69

Figura 12. Ejecución Señalización De La Intersección De Acceso Del Municipio De Corrales



Figura 13. Ejecución Señalización De Corredor Vial Ramal(Monguí)



Figura 14 Ejecución Señalización Del Corredor Vial I.E UNAD-Sena



Figura 15. Ejecución Señalización De La Duitama Avenida Las Américas Y Avenida Circunvalar (Puntos Crítico)





Ahora bien, en términos técnicos y de manera general, se instalaron **102** señales verticales entre reglamentarias, preventivas e informativas, dirigidas a orientar el comportamiento de los actores viales. También, se demarcaron 47.67 kilómetros de vía con líneas de borde, ejes y pasos peatonales, reforzando la visibilidad y la organización del tránsito tanto en zonas urbanas como rurales.

Figura 16. Señales verticales instaladas (en amarillo) y Km demarcados (en gris).



La gestión adelantada por el Instituto de Tránsito de Boyacá – ITBOY, permitió atender de manera técnica y oportuna las solicitudes en materia de señalización y seguridad vial, traduciendo el diagnóstico en intervenciones concretas en zonas escolares, corredores viales y puntos críticos del departamento. La elaboración de diseños, la ejecución de obras y la instalación de señalización vertical y demarcación horizontal evidencian un avance significativo en el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo Departamental, fortaleciendo la movilidad segura, reduciendo factores de riesgo y consolidando una infraestructura vial más organizada y segura para los actores viales en Boyacá.

Estas acciones, integradas, fortalecieron la movilidad segura y consolidaron avances relevantes frente a las metas institucionales y departamentales en materia de seguridad vial.

2.2 Educación, Pedagogía y Sensibilización de Actores Viales

Durante la vigencia 2025, el Instituto de Tránsito de Boyacá consolidó una estrategia de educación vial orientada a intervenir el factor humano como variable determinante en la siniestralidad. Las campañas de sensibilización desarrolladas no se limitaron a mensajes informativos, sino que buscaron modificar conductas de riesgo mediante acciones pedagógicas focalizadas en control de la velocidad, respeto por la señalización, uso adecuado de la infraestructura y corresponsabilidad de todos los actores viales.

Estas intervenciones se articularon con el Enfoque de Sistema Seguro adoptado por el Plan Nacional de Seguridad Vial, integrando el componente de comportamiento humano seguro dentro de una estrategia que reconoce que la infraestructura por sí sola no reduce víctimas si no se acompaña de cultura y control.

Tabla 6. Indicadores asociados a las acciones de educación, pedagogía y sensibilización de actores viales.

Programa	Medido a través de	Indicador	Descripción del indicador	Meta 2025	Ejecutado 2025	% Avance
Seguridad de transporte	Número de campañas	Campañas realizadas	Dirigidas a los usuarios viales, con el objetivo de promover una conducta segura y aumentar la conciencia	2	2	100%

			sobre temas clave de seguridad vial			
Seguridad de transporte	Número de personas	Personas sensibilizadas	En seguridad vial, mediante la implementación de campañas educativas, charlas informativas, distribución de material didáctico que promuevan el conocimiento y la conciencia sobre prácticas seguras en el tránsito	63420	91707	145%

En el marco de las campañas “**Sonrisas por la Vía**”, orientada a la ciudadanía en general, y “**Hazte Visible en la Vía**”, dirigida a ciclistas y motociclistas, el Instituto desplegó una estrategia pedagógica con cobertura en 56 municipios del departamento. Esta presencia territorial permitió intervenir directamente a los actores viales en contextos urbanos y rurales, fortaleciendo la cultura de autoprotección y corresponsabilidad, y consolidando una acción institucional sostenida en la mayoría de las provincias de Boyacá.

Figura 17. Presencia institucional en el departamento de Boyacá mediante estrategias de pedagogía vial.

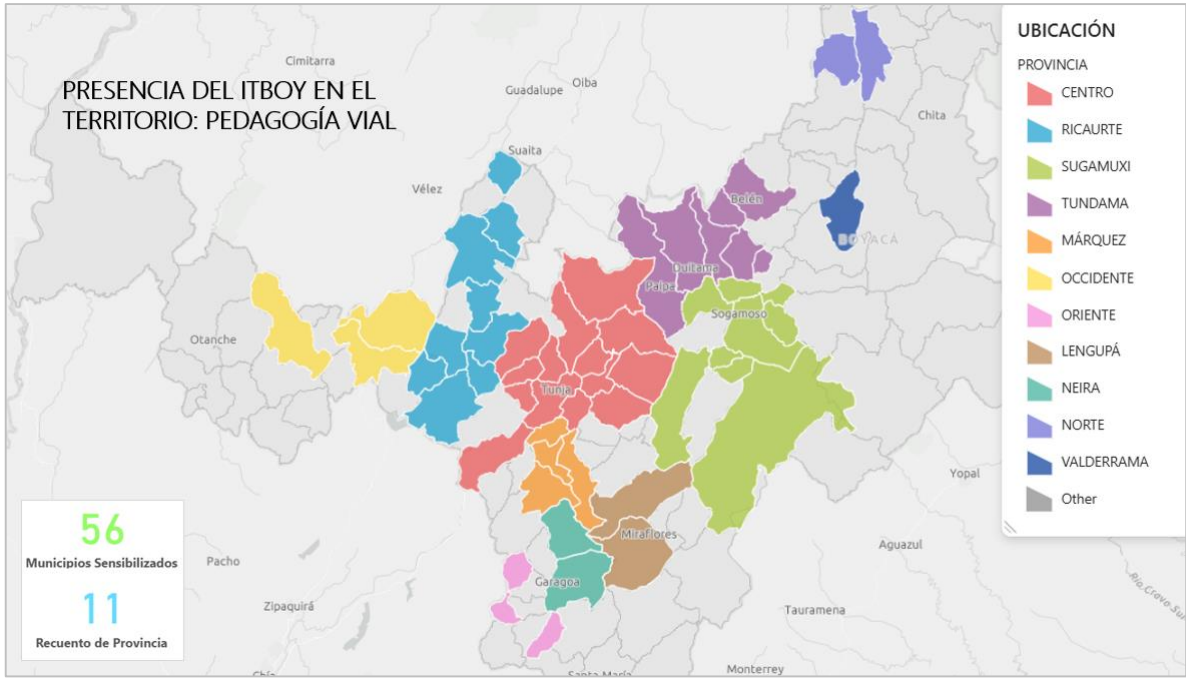


Tabla 7. Municipios sensibilizados

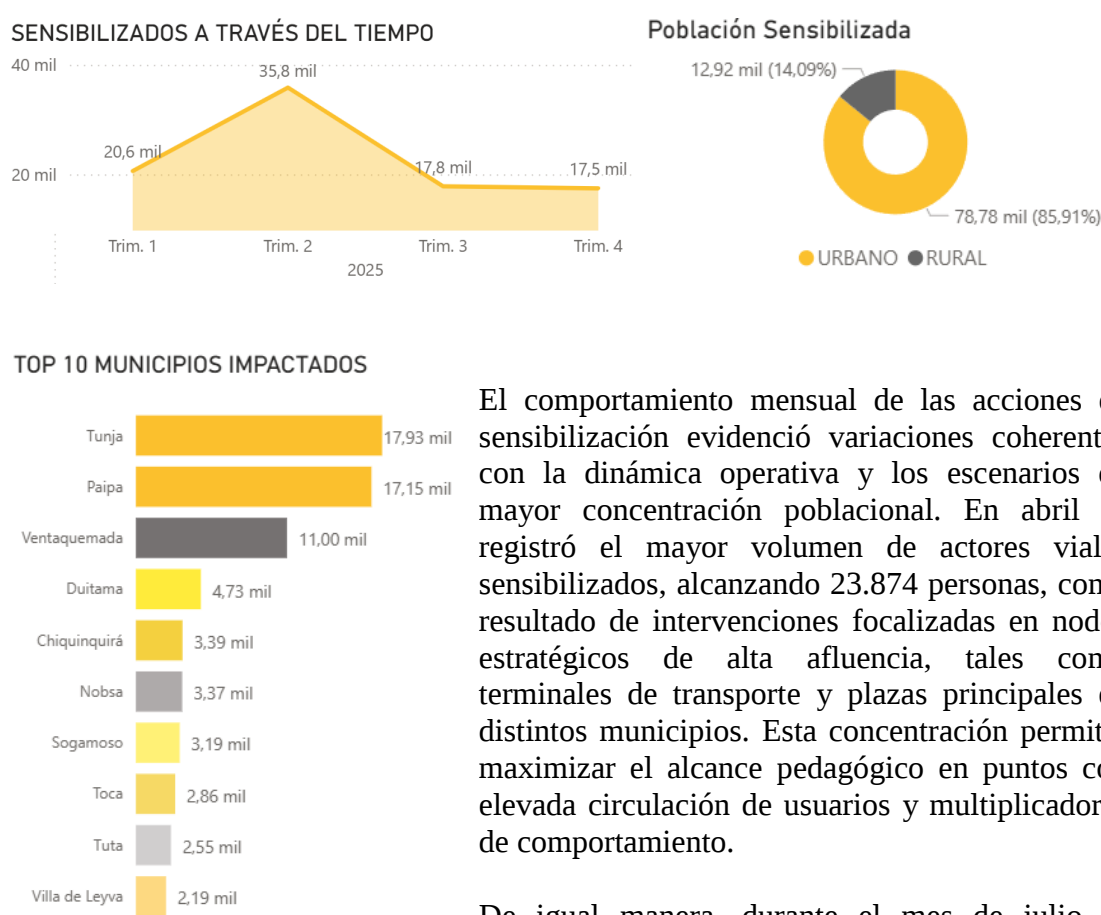
No	MUNICIPIO	# Sensibilizados
1	Almeida	100
2	Aquitania	875
3	Belén	522
4	Boavita	40

5	Boyacá	377
6	Busbanzá	119
7	Cerinza	56
8	Chinavita	176
9	Chiquinquirá	3393
10	Chíquiza	87
11	Chivatá	660
12	Cómbita	1448
13	Cucaita	225
14	Cuítiva	54
15	Duitama	4731
16	Floresta	112
17	Gachantivá	150
18	Garagoa	250
19	Guateque	2151
20	Iza	307
21	Jenesano	60
22	La Capilla	290
23	Miraflores	853
24	Monguí	500
25	Moniquirá	163
26	Motavita	989
27	Nobsa	3371
28	Oicatá	160
29	Paipa	17151
30	Pauna	195
31	Pesca	300
32	Ramiriquí	1082
33	Ráquira	372
34	Saboyá	1236
35	Sáchica	1146
36	Santa Rosa de Viterbo	671
37	Santana	794
38	Siachoque	280
39	Soatá	911
40	Socha	504
41	Sogamoso	3185
42	Sora	320
43	Soracá	1445
44	Sotaquirá	1655
45	Sutamarchán	420
46	Tibaná	202
47	Tibasosa	200
48	Tinjacá	120
49	Toca	2855
50	Togüí	280
51	Tópaga	360
52	Tunja	17927
53	Tuta	2548
54	Ventaquemada	10998
55	Villa de Leyva	2191
56	Zetaquirá	140

En desarrollo de estas iniciativas, el Instituto implementó jornadas pedagógicas presenciales dirigidas a todos los actores viales, priorizando instituciones educativas, zonas escolares, terminales de transporte y corredores estratégicos de alta circulación. Estas intervenciones no se limitaron a la difusión de mensajes preventivos, sino que estuvieron orientadas a modificar conductas de riesgo mediante acciones formativas enfocadas en cruce seguro, respeto por la señalización, control de velocidad, visibilidad, uso adecuado de elementos de protección y convivencia vial.

El despliegue territorial permitió consolidar una estrategia continua y articulada de educación vial con presencia efectiva en el departamento. Durante la vigencia, se ejecutaron 286 jornadas presenciales que impactaron a 91.707 actores viales, entre estudiantes, motociclistas, ciclistas, peatones y conductores. Este alcance evidencia una intervención sistemática sobre el componente conductual de la siniestralidad, fortaleciendo la apropiación social de prácticas seguras y complementando las acciones de infraestructura y control operativo.

Figura 18. Detalles de los resultados de las jornadas de sensibilización.



El comportamiento mensual de las acciones de sensibilización evidenció variaciones coherentes con la dinámica operativa y los escenarios de mayor concentración poblacional. En abril se registró el mayor volumen de actores viales sensibilizados, alcanzando 23.874 personas, como resultado de intervenciones focalizadas en nodos estratégicos de alta afluencia, tales como terminales de transporte y plazas principales en distintos municipios. Esta concentración permitió maximizar el alcance pedagógico en puntos con elevada circulación de usuarios y multiplicadores de comportamiento.

De igual manera, durante el mes de julio se presentó un segundo pico significativo asociado a intervenciones desarrolladas en el marco del evento Nairo Fest, donde se sensibilizaron más de 7.700 personas. La articulación de la estrategia pedagógica con eventos de alto impacto permitió ampliar la cobertura en periodos específicos, optimizando la presencia institucional en escenarios con alta visibilidad y participación ciudadana.

Estas variaciones no respondieron a fluctuaciones aleatorias, sino a una planeación que combinó intervenciones focalizadas en puntos de alta concentración con despliegues territoriales sostenidos, permitiendo equilibrar volumen de cobertura y profundidad pedagógica a lo largo del año.

Figura 19. Jornadas de sensibilización masivas y en eventos.



Durante los meses de agosto y septiembre, la estrategia pedagógica priorizó intervenciones focalizadas en comunidades rurales y actores viales específicos, orientando la acción institucional hacia instituciones educativas veredales y sectores con condiciones particulares de exposición al riesgo. Estas jornadas, que alcanzaron cerca de 3.000 participantes, respondieron a un enfoque de intervención territorial diferencial, privilegiando espacios de mayor interacción formativa en contextos de dispersión geográfica y menor densidad poblacional.

La articulación sostenida con establecimientos educativos permitió consolidar una línea estructural de formación vial a través del programa “**Guardianes de la Vía**”, orientado a intervenir tempranamente la cultura de movilidad en niños y jóvenes del departamento. En municipios como Cómbita, Jenesano y Nobsa, la estrategia logró cobertura total de estudiantes, fortaleciendo la apropiación de principios de corresponsabilidad, respeto normativo y autoprotección en la vía.

Más allá de jornadas informativas, la formación incluyó metodologías participativas y acciones simbólicas orientadas a generar apropiación y liderazgo estudiantil. Se realizaron entregas simbólicas de licencias de conducción, reconocimientos a conductores de vehículos reciclables, graduaciones en Seguridad Vial para los estudiantes con mejor desempeño y la experiencia “Funcionario ITBOY por un día”, permitiendo a los estudiantes destacados conocer de primera mano la importancia de cada rol institucional en la gestión del tránsito y la protección de la vida.

Estas dinámicas no solo fortalecieron la presencia institucional en el entorno escolar, sino que consolidaron un proceso formativo con impacto cualitativo, especialmente en territorios rurales donde la oferta permanente de educación vial es limitada. Aunque las intervenciones en estos contextos presentan menor volumen por jornada en comparación con los nodos urbanos, su valor estratégico radica en cerrar brechas territoriales y sembrar una cultura de movilidad segura desde edades tempranas.

Figura 20. Jornadas de sensibilización en instituciones educativas.



De manera complementaria, el Instituto orientó intervenciones específicas hacia conductores profesionales y personal de empresas de transporte y operadores de terminales, reconociendo su papel determinante como actores de alta exposición y alta incidencia en la dinámica de la siniestralidad. Bajo el principio de protección del actor más vulnerable del Enfoque de Sistema Seguro, se implementó la estrategia **“Ponte en el lugar del ciclista”**, diseñada para generar conciencia sobre la distancia mínima de seguridad y promover una convivencia vial basada en el respeto efectivo entre modos de transporte.

Estas acciones permitieron intervenir directamente en el comportamiento de quienes operan vehículos de mayor masa y capacidad de impacto, fortaleciendo criterios de autoprotección, respeto por el ciclista y corresponsabilidad en la vía. Al focalizar la sensibilización en conductores con capacidad de influencia masiva sobre el entorno vial, la estrategia contribuyó a consolidar un enfoque preventivo que prioriza la reducción del riesgo desde los actores con mayor responsabilidad estructural en el sistema de movilidad.

Figura 21. Jornadas de sensibilización para actores viales del sector transporte.



En desarrollo del Enfoque de Sistema Seguro y bajo el principio de protección del actor más vulnerable en la vía, el Instituto de Tránsito de Boyacá lideró la estrategia **Rodadas 3C**, en articulación con la Gobernación de Boyacá y la Policía Nacional, como una acción preventiva orientada a garantizar condiciones seguras de circulación para ciclistas en corredores estratégicos del departamento.

La iniciativa integró acompañamiento operativo, regulación temporal del tránsito, control de velocidad y presencia institucional coordinada, generando entornos controlados que favorecieron la convivencia vial y la reducción de exposición al riesgo. Esta articulación interinstitucional permitió no solo proteger a los participantes durante las jornadas, sino también enviar un mensaje estructural sobre la prioridad que debe tener el actor vulnerable en la planificación y gestión de la movilidad.

Las Rodadas 3C trascendieron el carácter pedagógico para convertirse en una herramienta de intervención territorial que visibilizó al ciclista dentro del sistema vial, fortaleció la cultura de respeto y corresponsabilidad entre conductores y promovió una movilidad más segura e incluyente. Esta estrategia consolidó un modelo de acción que combina control, pedagogía y coordinación institucional como componentes complementarios en la mitigación de la siniestralidad.

Figura 22. Estrategia Rodadas 3c.



Figura 23. Jornadas de sensibilización para ciclistas Rodadas 3c.



La gestión del comportamiento vial dejó de ser un componente accesorio para consolidarse como una línea estructural de acción institucional. La presencia sostenida en instituciones educativas, empresas de transporte y territorios urbanos y rurales permitió instalar procesos formativos continuos y fortalecer la corresponsabilidad ciudadana como elemento central de la seguridad en la vía. La educación vial no operó como complemento, sino como base

cultural que dio coherencia a las decisiones operativas y de inversión adoptadas durante la vigencia.

En este contexto, los municipios bajo jurisdicción del Instituto registraron una disminución del 20% en el número de personas fallecidas por siniestros viales, pasando de 145 víctimas en 2024 a 116 en 2025. Esto significa que 29 vidas no se perdieron frente al año anterior. En un territorio que venía superando el promedio nacional en tasa de mortalidad vial, esta variación representa una ruptura relevante en la tendencia observada.

El resultado no obedece a una acción aislada ni a una variación coyuntural, sino a la coherencia entre planeación técnica, inversión focalizada y presencia institucional sostenida en el territorio. La experiencia de 2025 demuestra que cuando la gestión pública actúa con enfoque preventivo, criterio técnico y continuidad operativa, es posible transformar diagnósticos críticos en resultados verificables.

Figura 24. Reducción del 20% en la Mortalidad Vial – 2025.



La estrategia de sensibilización desarrollada en 2025 marcó un punto de inflexión en la manera como el Instituto asumió la gestión del comportamiento vial. No se trató de campañas aisladas, sino de una intervención sistemática que alcanzó a todos los actores viales sin excepción: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores. La cobertura territorial, la continuidad operativa y el enfoque diferencial consolidaron una política pedagógica con presencia real en el departamento.

El énfasis en actores vulnerables, fue operativo. La intervención en entornos escolares, comunidades rurales y poblaciones de mayor exposición permitió priorizar la protección de quienes enfrentan mayores riesgos en la vía. Este enfoque reafirmó que la seguridad vial es control, señalización, formación, conciencia y corresponsabilidad.

La disminución del 20% en víctimas fatales —29 vidas menos frente al año anterior— constituye un resultado significativo que coincide con la implementación de esta gestión integral. En un escenario históricamente complejo para el departamento, la reducción registrada evidencia que cuando la acción institucional es coherente, técnica y sostenida, es posible transformar la tendencia de la siniestralidad.

En 2025 demostramos que la prevención es una decisión y cuando esa decisión se ejecuta con presencia territorial, criterio técnico y compromiso con la vida, los resultados se reflejan en cifras, pero sobre todo en vidas protegidas.

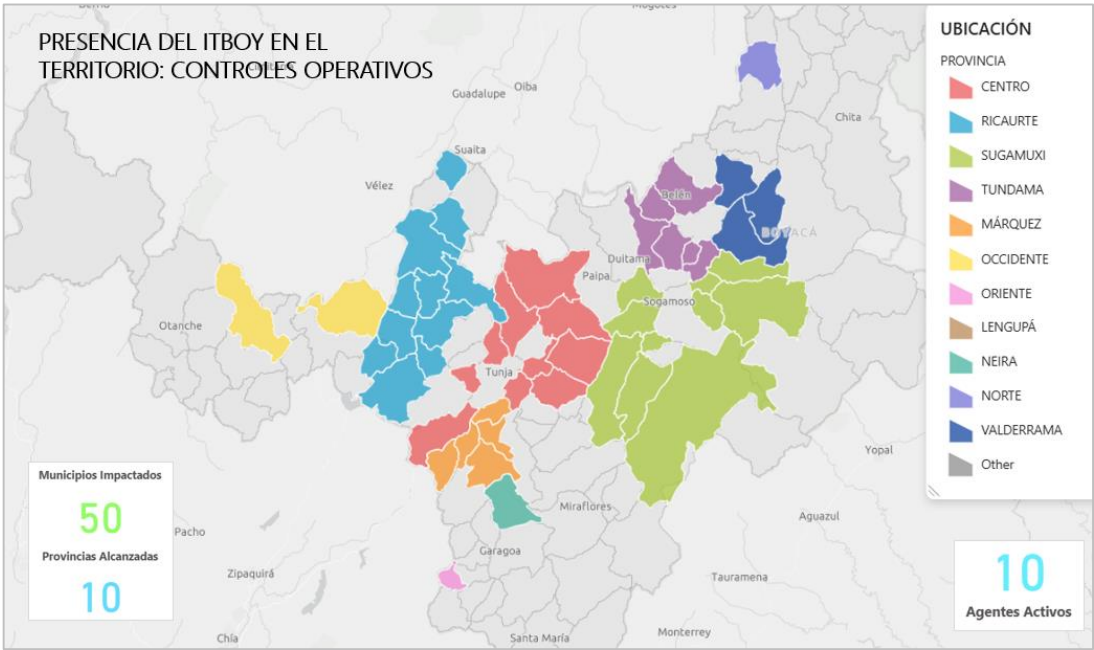
2.3 Control Operativo y Gestión del Comportamiento Vial

La programación de los operativos se definió a partir de alertas de siniestralidad emitidas por los Consejos Territoriales y el Comité Departamental de Seguridad Vial, reportes de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), análisis de comportamiento infractor y requerimientos derivados de planes de manejo de tráfico y solicitudes municipales. Esta priorización permitió concentrar esfuerzos en corredores críticos, eventos de alta concurrencia y escenarios con mayor exposición al riesgo, orientando el control hacia la prevención efectiva.

El despliegue operativo se mantuvo durante 233 días del año, equivalentes al 95% de los días hábiles, reflejando estabilidad y continuidad en la presencia institucional. Frente a 2024, la cobertura se incrementó en un 17%, con intervenciones en 50 municipios, lo que representa el 43% de la jurisdicción del Instituto y una expansión territorial significativa.

El control ejercido no tuvo un enfoque meramente sancionatorio. Se orientó a la disuasión de conductas de alto riesgo, la regulación del tránsito en eventos y la generación de condiciones seguras de circulación. La combinación de focalización técnica, presencia sostenida y articulación interinstitucional posicionó el control operativo como una herramienta estratégica dentro de la política de reducción de la siniestralidad implementada en 2025.

Figura 25. Presencia institucional del ITBOY en Boyacá mediante controles operativos.



Durante la vigencia 2025 se ejecutaron 784 operativos de control focalizados, definidos a partir de análisis de riesgo y concentración de siniestralidad en puntos críticos, corredores de alta circulación y zonas estratégicas del territorio. La priorización permitió intervenir conductas directamente asociadas al riesgo grave en vía: exceso de velocidad, invasión del espacio peatonal, no uso de elementos de protección, transporte informal, deficiencias técnico-mecánicas e incumplimiento de la señalización.

Este esquema evitó el control disperso o reactivo y consolidó una actuación dirigida hacia escenarios de mayor exposición al riesgo. La presencia institucional se concentró donde era necesaria, fortaleciendo la capacidad preventiva del Instituto y alineando el ejercicio de autoridad con criterios técnicos.

Los operativos cumplieron una doble función: pedagógica y regulatoria. En primera instancia, actuaron como espacios de orientación directa a los actores viales, promoviendo el cumplimiento normativo y la adopción de conductas seguras. Cuando se evidenciaron infracciones, se procedió a la aplicación de la norma conforme al Código Nacional de Tránsito, no como fin sancionatorio en sí mismo, sino como mecanismo necesario para corregir comportamientos de alto riesgo y garantizar condiciones seguras de circulación.

Figura 26. Operativos de control y gestión del comportamiento vial.



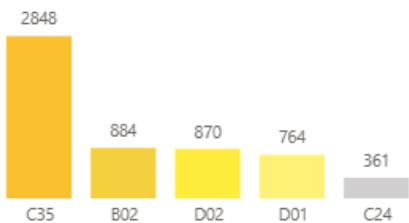
Como resultado del despliegue técnico y focalizado del control operativo, entre febrero y diciembre de 2025 se impusieron 6.617 comparendos, concentrados principalmente en conductas asociadas a riesgos críticos para la seguridad vial, tales como la ausencia de Revisión Técnico-Mecánica, la carencia de SOAT vigente, licencias vencidas y conducción sin licencia. Estas infracciones no corresponden a faltas menores, sino a condiciones que incrementan significativamente la probabilidad y gravedad de los siniestros.

La distribución por sexo evidenció una concentración mayoritaria de infracciones en hombres (89%), frente al 11% registrado en mujeres. Este comportamiento guarda relación con la mayor participación masculina en la conducción de vehículos y con una exposición más alta a escenarios de riesgo, aspecto que resulta consistente con los patrones nacionales de siniestralidad y comportamiento vial.

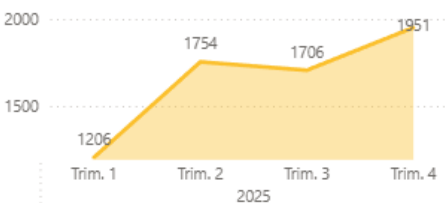
Más que un indicador sancionatorio, estos datos permiten identificar perfiles de riesgo y orientar estrategias diferenciadas de prevención y control, reforzando el enfoque técnico del Instituto en la gestión del comportamiento vial.

Figura 27. Infracciones recurrentes e imposición de comparendos por trimestre.

TOP 5 INFRACCIONES RECURRENTE



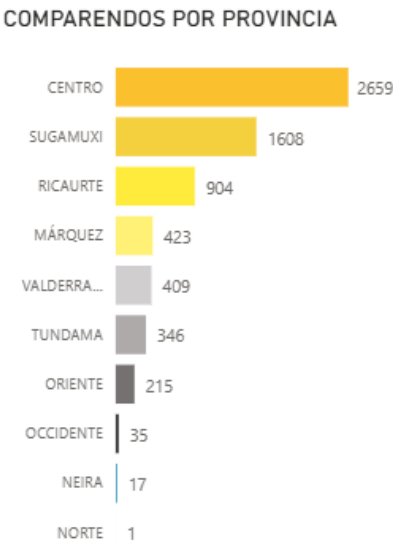
COMPARENDOS A TRAVÉS DEL TIEMPO



C35	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes. Además, el vehículo será inmovilizado.
B02	Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.
D02	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
D01	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código.

Las motocicletas representaron el principal actor operativo de riesgo, concentrando el 58% del total de infracciones registradas durante la vigencia. Les siguieron los automóviles (17%), camionetas (12%) y camiones (5%). Este comportamiento confirma la alta exposición del motociclista en la dinámica vial del departamento y justifica la focalización de la campaña “Hazte Visible en la Vía” en usuarios de motocicleta y bicicleta, quienes combinan mayor presencia en vía con condiciones de mayor vulnerabilidad física frente al siniestro.

Figura 28. Comparendos por provincia



mayor exposición.

n El análisis territorial de los comparendos evidenció diferencias significativas entre jurisdicciones, asociadas tanto al volumen de circulación vehicular como a las características operativas y niveles de riesgo propios de cada municipio. Soracá y Chivatá concentraron el mayor número de infracciones, mientras que municipios con menor flujo vehicular, como Cerinza y Saboyá, registraron cifras reducidas.

A nivel provincial, Centro y Sugamuxi agruparon más de la mitad de las infracciones del departamento, reflejando su condición de corredores de alta movilidad y nodos estratégicos de circulación. Esta distribución territorial no solo permite identificar focos de intervención, sino orientar la asignación de recursos operativos y pedagógicos hacia los escenarios de

Tabla 8. Comparendos impuestos por municipio.

MUNICIPIO	COMPARENDOS		
Soracá	921	Santana	63
Chivatá	598	Belén	49
Tópaga	429	Toca	47
Firavitoba	380	Paz de Río	47
Aquitania	378	Togüí	42
Socha	341	Sutamarchán	36
Cómbita	286	Turmequé	35
Tuta	269	Arcabuco	31
Santa Sofía	267	Pauna	30
Corrales	249	Tinjacá	30
MUNICIPIO	COMPARENDOS	Santa Rosa De Viterbo	27
Guateque	215	Nuevo Colón	27
Jenesano	210	Tota	24
Sáchica	204	Monguí	22
Villa de Leyva	189	Tasco	21
Ventaquemada	163	Gachantivá	18
Siachoque	162	Chinavita	17
Iza	149	Cucaita	15
Sotaquirá	113	Moniquirá	14
Motavita	85	Mongua	13
Tibaná	79	Busbanzá	11
Boyacá	72	Ráquira	10
Gámeza	72	Floresta	7
Tibasosa	72	Saboyá	5
Pesca	69	Cerinza	3
		Soatá	1

De manera complementaria, se fortaleció la coordinación interinstitucional con las administraciones municipales, la Policía Nacional y, de manera particular, con la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA), con el propósito de garantizar control reforzado en situaciones de alta concentración poblacional y movilidad extraordinaria. Esta articulación permitió planificar dispositivos especiales de regulación y acompañamiento en eventos que incrementan de forma significativa la exposición al riesgo vial.

Entre las intervenciones más relevantes se destacan los operativos desplegados durante la temporada navideña y en inauguraciones de alumbrados, escenarios caracterizados por aumento de flujo vehicular, presencia masiva de peatones y dinámicas nocturnas que requieren regulación preventiva. La acción coordinada aseguró gestión ordenada del tránsito, reducción de conflictos en vía y condiciones más seguras para la ciudadanía.

Estas actuaciones evidencian que el Instituto no solo ejerce control ordinario, sino que tiene capacidad de respuesta ante picos de movilidad y eventos de alta complejidad operativa, consolidando una gestión anticipativa y articulada en la protección de la vida.

Figura 29. Articulación interinstitucional para control operativo en ocasiones especiales.



Un capítulo especial dentro del fortalecimiento operativo se desarrolló en el municipio de Villa de Leyva, para la temporada de fin de año, donde, por instrucción directa del señor Gobernador de Boyacá, se dispuso la articulación integral del control y regulación del tránsito en uno de los destinos turísticos más importantes del departamento. Después de 37 años sin una intervención estructurada y coordinada de gestión vial en escenarios de alta afluencia, se implementó un esquema operativo robusto que integró al Instituto de Tránsito de Boyacá, la administración municipal, la Policía Nacional y la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA).

Se diseñaron dispositivos de regulación, planes de manejo de tráfico, puntos estratégicos de control y esquemas de movilidad diferenciada para residentes y visitantes. Esta planeación anticipada permitió ordenar el flujo vehicular en esta temporada de alta ocupación, reducir conflictos en vía y garantizar condiciones de seguridad tanto para el turismo como para la movilidad cotidiana de la comunidad local.

El resultado fue una operación exitosa que permitió mantener la dinámica turística sin comprometer la seguridad vial ni la convivencia ciudadana. La coordinación interinstitucional fortaleció la presencia del Estado en territorio, recuperó la capacidad de regulación en un escenario históricamente complejo y demostró que es posible equilibrar desarrollo económico, movilidad y protección de la vida cuando existe planeación técnica y ejecución articulada.

La experiencia de Villa de Leyva se consolidó, así como un referente de gestión territorial del tránsito, evidenciando que la movilidad no es un obstáculo para el turismo, sino una condición indispensable para su sostenibilidad.

Estos resultados, derivados de la labor operativa y del análisis permanente de la información durante 2025, aportaron de manera directa al cumplimiento de los indicadores del Plan de Desarrollo Departamental y del indicador institucional “Operativos de control realizados”.

Tabla 9. Indicadores asociados a los operativos de control.

Programa	Medido a través de	Indicador	Descripción del indicador	Meta 2025	Ejecutado 2025	% Avance
Seguridad de transporte	Número de operativos de control	Operativos de control realizados (mantenimiento)	controles de velocidad, verificación de documentos vehiculares, detección de conductores bajo influencia de alcohol o drogas, estado técnico de vehículos y seguridad	739	764	103%
Seguridad de transporte	Número de operativos de control	Operativos de control realizados (incremento)	controles de velocidad, verificación de documentos vehiculares, detección de conductores bajo influencia de alcohol o drogas, estado técnico de vehículos y seguridad	20	20	100%

2.4 Gobernanza y Articulación Interinstitucional

El Instituto de Tránsito de Boyacá orientó su gestión conforme a la política pública departamental de seguridad vial adoptada mediante la Ordenanza 025 de 2010 y reglamentada por la Resolución 086 de 2011, que establece el Plan Departamental de Seguridad Vial (PDSV) como instrumento articulador para la reducción de la siniestralidad en el departamento.

En coherencia con este marco normativo y con el Plan de Desarrollo Departamental “Nuestro Gran Plan es Boyacá 2024–2027”, ejecutamos acciones alineadas a la planeación estratégica institucional, garantizando trazabilidad entre lineamientos técnicos, proyectos de inversión y resultados operativos.

2.4.1 Fortalecimiento de lineamientos técnicos y proyectos de inversión

Durante la vigencia se cumplió el 100% de la meta de elaboración de documentos de lineamientos técnicos la meta proyectada en el componente de incremento, consolidando instrumentos normativos que respaldan la estructuración de alianzas y acciones estratégicas en seguridad vial.

Estos lineamientos sirvieron de base para la formulación y ejecución de proyectos de inversión pública orientados a:

- Prevención, educación y control operativo.
- Fortalecimiento de campañas institucionales.
- Implementación de señalización técnica.
- Apoyo logístico y operativo.
- Adquisición de bienes estratégicos para el fortalecimiento institucional.

En total, los proyectos asociados al fortalecimiento de la seguridad vial representaron una inversión superior a los \$5.2 mil millones, evidenciando un compromiso presupuestal significativo con la protección de la vida.

2.4.2 Convenios interadministrativos: articulación para ampliar capacidad institucional

Durante la vigencia se suscribieron y ejecutaron convenios estratégicos con municipios como Villa de Leyva y Miraflores, así como con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la sociedad TIERRASUA S.A.S., orientados a fortalecer el control operativo y la implementación de señalización en vías departamentales.

Estos instrumentos permitieron ampliar cobertura territorial, consolidar dispositivos conjuntos de regulación y materializar proyectos de infraestructura segura con soporte técnico y financiero compartido.

2.4.3 Contratación estratégica para soporte operativo

Los contratos suscritos durante 2025 no respondieron a actuaciones aisladas, sino a una estructura programática definida en los proyectos BPIN. Se ejecutaron adquisiciones de motocicletas para fortalecimiento operativo municipal, contratación de servicios y elementos para control vial, impresión de material pedagógico.

Cada contrato se alineó a un propósito claro: ampliar capacidad operativa, fortalecer presencia institucional y consolidar campañas de sensibilización.

2.4.4 Gobernanza técnica: Consejo y Comité Departamental de Seguridad Vial

El Instituto ejerció la secretaría técnica del Consejo Territorial de Seguridad Vial (Decreto 0624 de 2024) y del Comité Departamental de Seguridad Vial (Resolución 0235 de 2016), liderando espacios de articulación donde se abordaron:

- Análisis de cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- Identificación de motociclistas como actor de mayor riesgo.
- Coordinación para temporadas de alta movilidad (Semana Santa, Nairo Fest, Bendición Motera, temporada de fin de año).
- Avances en señalización e inversión.
- Definición de medidas diferenciadas por corredor y temporada.
- Fortalecimiento del Plan Departamental de Seguridad Vial.

Esta labor consolidó al ITBOY como articulador técnico del Sistema Seguro en el departamento.

2.4.5 Formulación del nuevo Plan Departamental de Seguridad Vial

En la construcción del nuevo PDSV, el Instituto emitió conceptos técnicos y metodológicos, facilitó talleres de participación ciudadana en diferentes municipios y acompañó el proceso formulador.

Actualmente se encuentra a la espera del documento definitivo para iniciar procesos de socialización y adopción administrativa.

Figura 30. Participación del ITBOY en las sesiones del Consejo Territorial y el Comité Departamental de Seguridad Vial.



2.4.6 Regulación y gestión de eventos especiales

En materia regulatoria, el Instituto evaluó técnicamente 71 solicitudes relacionadas con cierres viales y restricciones a vehículos de carga, expidiendo 40 resoluciones conforme al Manual de Señalización Vial. La articulación con DITRA, INVÍAS, alcaldías y terminales permitió supervisar la implementación de los Planes de Manejo de Tránsito y garantizar condiciones seguras en eventos programables y no programables.

Figura 31. Articulación con DITRA e INVÍAS en el marco de la planeación de la movilidad en eventos especiales.



2.4.7 Modelo de gobernanza interinstitucional

Durante 2025, el ITBOY trabajó coordinadamente con más de treinta entidades del orden nacional, departamental y municipal, incluyendo INVÍAS, ANSV, CONSORCIO BTS, INDEPORTES, Policía Nacional, DITRA, Medicina Legal, secretarías de movilidad y la Gobernación de Boyacá.

Este esquema de cooperación consolidó un modelo de gobernanza técnica basado en:

- Planeación anticipada.
- Soporte normativo.
- Coordinación interinstitucional.
- Ejecución operativa focalizada.
- Regulación oportuna.

Más que una suma de actividades, la vigencia 2025 evidenció la consolidación de una institucionalidad fortalecida, capaz de articular inversión, control, regulación y formación bajo una lógica coherente de protección de la vida en las vías del departamento.

Figura 32. Participación del ITBOY en eventos académicos y seminarios de seguridad vial.



La gestión adelantada por el Instituto de Tránsito de Boyacá durante la vigencia 2025 consolidó una intervención estructurada sobre los principales determinantes de la siniestralidad en el departamento. La articulación entre inversión en infraestructura segura, fortalecimiento del control operativo y despliegue sostenido de estrategias pedagógicas permitió configurar un modelo de actuación coherente, con presencia territorial, continuidad operativa y enfoque preventivo.

En términos de alcance, la vigencia permitió sensibilizar en promedio a más de 5.000 actores viales por mes, llegar a las 13 provincias con estrategias diferenciadas, ampliar la cobertura operativa a más de 50 municipios y ejercer control técnico focalizado mediante 6.617 comparendos dirigidos a infracciones críticas de alto impacto en la seguridad vial.

Estos resultados se alcanzaron en un contexto especialmente exigente. En 2024, el departamento de Boyacá —incluyendo municipios con organismo de tránsito propio— registraba una tasa de mortalidad por siniestros viales superior al promedio nacional, evidenciando una problemática estructural que requería decisiones firmes y sostenidas.

Los datos consolidados de 2025 muestran una reducción departamental del 7,4%, equivalente a 79 víctimas menos frente al año anterior. No obstante, en los municipios bajo jurisdicción directa del Instituto la disminución fue del 20%, cifra proporcionalmente superior a la variación general del departamento. Este comportamiento indica que más de un tercio de la reducción total se concentró en el ámbito de competencia del ITBOY, reflejando la incidencia significativa de las intervenciones técnicas implementadas durante la vigencia.

Más allá de las cifras, la variación observada representa un cambio en la dinámica territorial de la seguridad vial. La gestión 2025 demuestra que cuando se ejecuta con planeación técnica, presencia institucional sostenida y articulación interinstitucional efectiva, es posible transformar tendencias históricas adversas.

Persisten desafíos asociados al comportamiento vial y a la vulnerabilidad de actores como motociclistas y peatones. Sin embargo, la vigencia deja un avance concreto: una

institucionalidad fortalecida, mayor capacidad de intervención en territorio y resultados verificables en la disminución de víctimas.

La reducción alcanzada no es un punto de llegada, es la confirmación de que el rumbo adoptado es el correcto.

3. REGISTRO DE TRANSITO

El proceso de Registro de Tránsito enfrenta actualmente un entorno altamente exigente, caracterizado por la creciente demanda de servicios ágiles, seguros y tecnológicamente confiables. En un escenario donde los organismos de tránsito compiten por posicionarse como referentes en eficiencia, oportunidad y calidad en la atención al ciudadano, el fortalecimiento del registro automotor y de conductores se convierte en un eje estratégico para la sostenibilidad institucional.

Consciente de este contexto, durante la vigencia 2025 el Instituto de Tránsito de Boyacá orientó la gestión del Registro hacia tres objetivos centrales: mejorar la calidad del servicio, incrementar el volumen de trámites y optimizar los procedimientos internos. Estas acciones estuvieron encaminadas a reducir tiempos de atención, fortalecer la confiabilidad del registro y garantizar el cumplimiento de estándares tecnológicos y normativos vigentes.

3.1 Gestión de Trámites y Administración del Registro

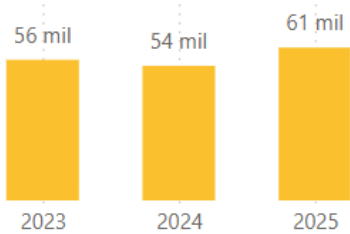
En cumplimiento de su misionalidad, el instituto de tránsito de Boyacá que tiene el Registro de Tránsito a nivel departamental a través de los diez (10) Puntos de Atención de Tránsito – PAT, consolidando una red de servicio con cobertura territorial estratégica.

La gestión desarrollada permitió no solo cumplir las metas establecidas, sino superar el comportamiento del año anterior. Durante 2025 se realizaron más de 61.000 trámites dentro del portafolio institucional, lo que representó un incremento aproximado del 13% frente a 2024.

Este crecimiento no responde únicamente a una dinámica natural de demanda, sino al fortalecimiento de la atención al usuario, la ampliación de jornadas, la implementación de estrategias como “ITBOY a tu Municipio” y la apertura de atención el último sábado de cada mes, que permitieron acercar el servicio a la ciudadanía y dinamizar el registro automotor.

El aumento en el número de trámites refleja mayor confianza ciudadana en la entidad, mejora en la capacidad operativa y consolidación del ITBOY como organismo competitivo en el contexto nacional.

Figura 33. Número de trámites registrados para los últimos 3 años.

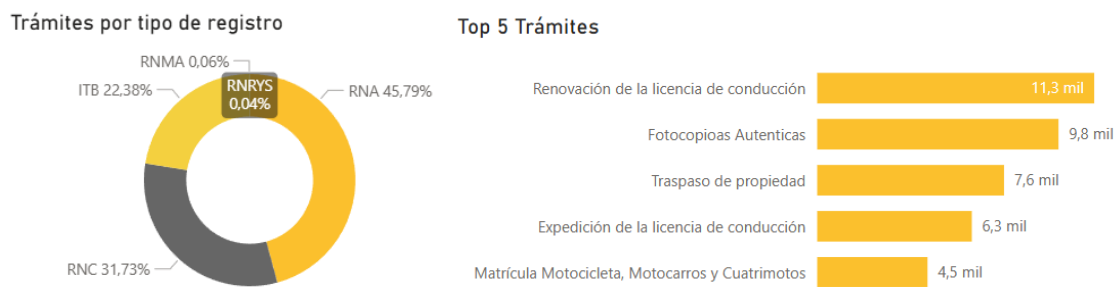


La distribución de los trámites por tipo de registro evidenció una mayor concentración en los procesos asociados al Registro Nacional Automotor, seguidos por los correspondientes al Registro Nacional de Conductores. Este comportamiento confirma que el componente automotor continúa siendo el núcleo operativo del servicio, tanto por volumen como por impacto en la dinámica administrativa y financiera del Instituto.

Los trámites clasificados como “otros servicios del ITBOY (ITB)” también registraron una demanda significativa, lo que refleja diversificación en el uso del portafolio institucional y una mayor interacción del ciudadano con servicios complementarios. Esta tendencia indica que el Instituto no solo mantiene su base tradicional de operaciones, sino que amplía su capacidad de atención y respuesta frente a nuevas necesidades del usuario.

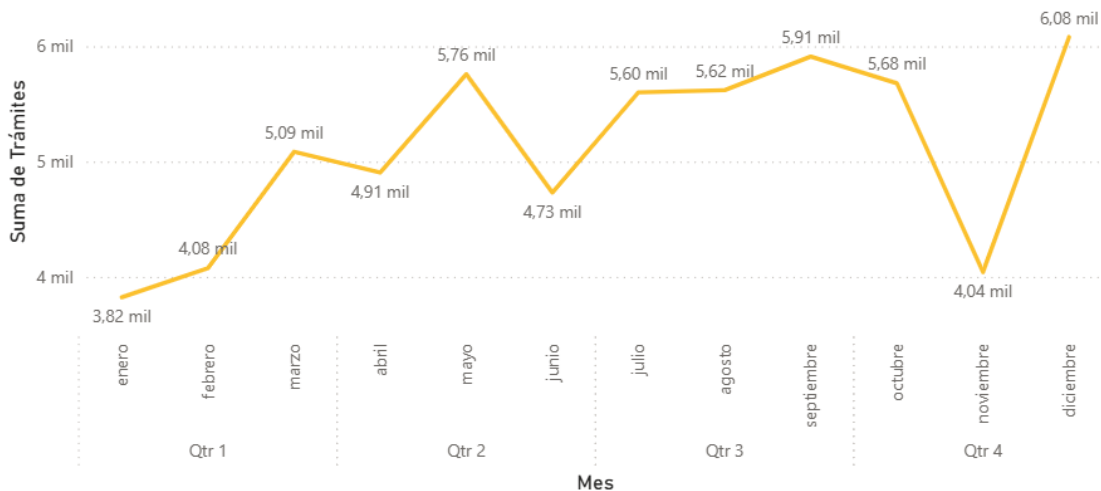
En conjunto, la estructura de la demanda permite identificar oportunidades de optimización de procesos, fortalecimiento tecnológico y ajuste en la asignación de recursos, consolidando un modelo de gestión orientado a eficiencia, oportunidad y sostenibilidad.

Figura 34. Trámites representativos y por tipo de registro.



Ahora bien, el comportamiento mensual de los trámites evidenció una dinámica estable a lo largo del año. Aunque hubo meses con mayor actividad y otros con leves descensos, la tendencia general reflejó una gestión continua y sostenida del registro, manteniendo niveles de atención que responden adecuadamente a los requerimientos del servicio. Los servicios asociados a licencias de conducción y a la actualización del registro automotor concentraron la mayor parte de las solicitudes ciudadanas.

Figura 35. Trámites por mes.

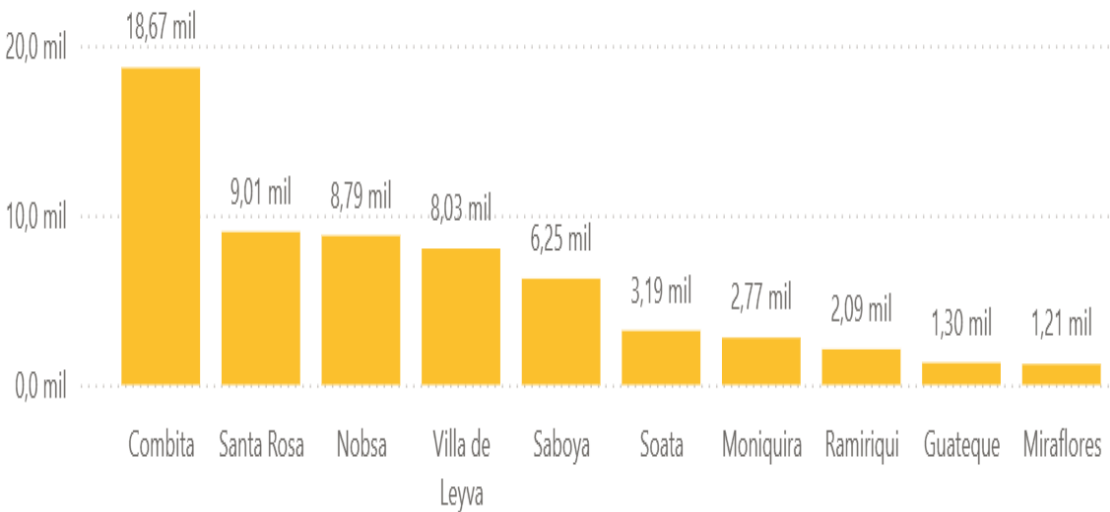


La distribución de trámites por Punto de Atención de Trámites (PAT) evidencia la importancia diferenciada que cada sede tiene dentro del servicio registral del ITBOY. **Combita concentró la mayor carga operativa**, con alrededor del 30% del total de trámites procesados, posicionándose como el principal nodo de atención del ITBOY. Le siguen Santa Rosa de Viterbo y Nobsa, con participaciones aproximadas del 15% y 14%, respectivamente, mientras que Villa de Leyva aporta cerca del 13%.

Otros PAT como Saboyá, Soatá y Moniquirá, aunque con menor volumen relativo (entre 4% y 10%), cumplen un rol estratégico al asegurar cobertura territorial y facilitar el acceso a los servicios en zonas alejadas. Los PAT de Ramiriquí, Guateque y Miraflores completan la red, cada

uno con participaciones entre el 2% y 3%, contribuyendo a que el sistema de atención mantenga cercanía con los usuarios y reduzca barreras de desplazamiento en el territorio.

Figura 36. Trámites por PAT.



Los puntos que más crecieron en cuanto a cantidad de trámites realizados durante la vigencia 2025 fueron Villa de Leyva, Saboyá y Soatá. Se vieron incrementos moderados en el PAT de Nobsa y Miraflores, mientras que los demás presentaron cifras similares a las de las vigencias anteriores.

Tabla 10. Comparativo de trámites por PAT para los últimos 3 años.

PAT	2023	2024	2025
Combita	22797	19779	18673
Santa Rosa	10871	10550	9014
Nobsa	6909	7160	8788
Villa de Leyva	4694	3640	8027
Saboya	2072	3439	6251
Moniquira	2394	3740	2768
Ramiriqui	3020	2089	2093
Soata	1105	1191	3188
Guateque	1713	1502	1295
Miraflores	852	890	1211
Total	56427	53980	61308

Con respecto al **Parque Automotor** registrado en el ITBOY, que provee información al Registro Nacional Automotor del RUNT, los resultados evidencian que se presentó un **crecimiento del 4%** aproximadamente con respecto al año 2024, alcanzando la cifra de los **161425 vehículos**. De forma específica, la composición del parque automotor es:

Figura 37. Composición del parque automotor registrado en el ITBOY.

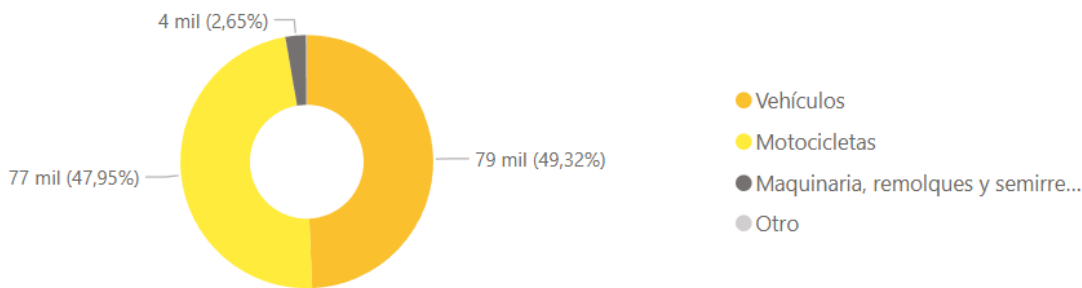
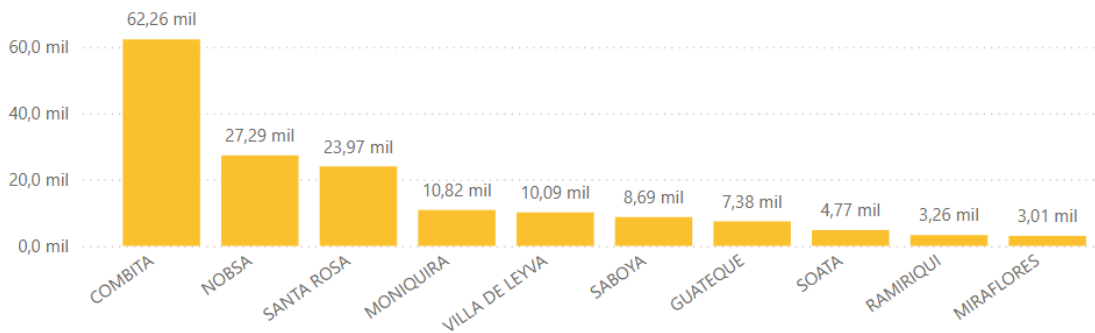


Figura 38. Parque Automotor por PAT



Por otro lado, en lo referente al Plan departamental de Boyacá “*Nuestro Gran Plan Es Boyacá 2024-2027*”, la Subgerencia Operativa desde la apuesta para el Desarrollo Territorial “*Para la transformación digital y modernización tecnológica y operativa del Instituto de Tránsito de Boyacá*”, cuyo objeto es brindar mejor servicio al ciudadano, a través de la Transformación digital, modernización tecnológica y operativa del Instituto de Tránsito de Boyacá, se tiene como indicadores de producto, los siguientes:

- Licencias de Tránsito
- Licencias de Conducción
- Registro de vehículos realizado

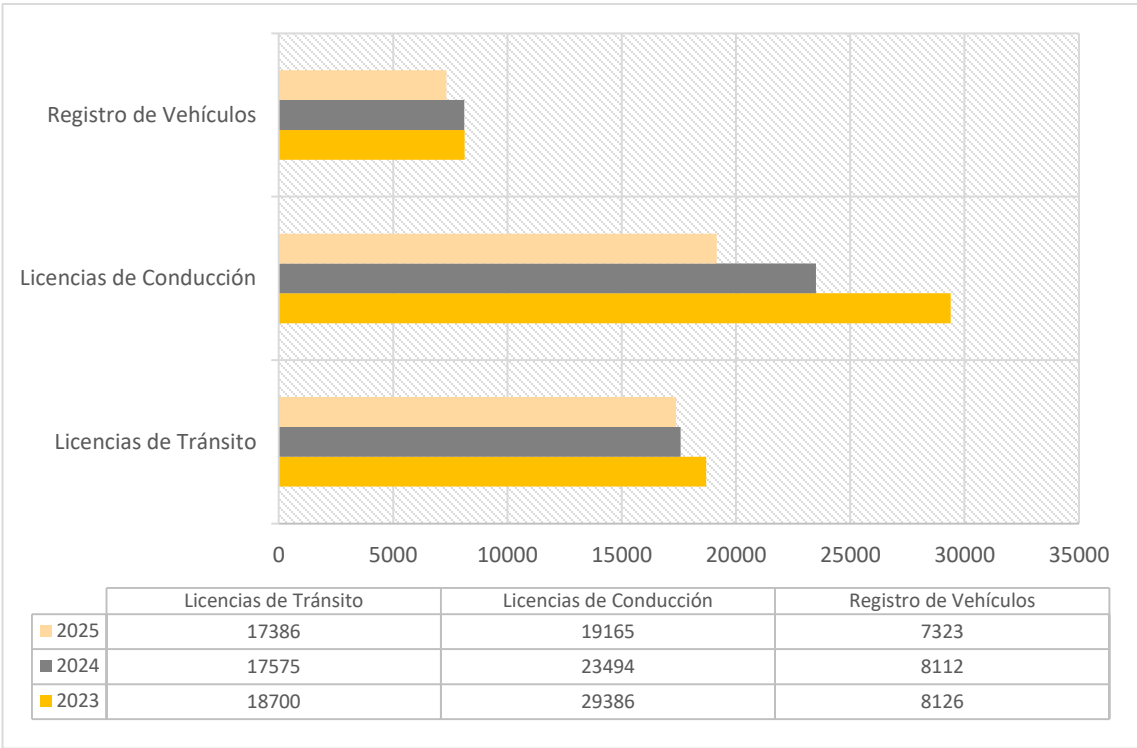
Tabla 11. Contratos suscritos con ocasión al fortalecimiento de la seguridad vial en Boyacá.

Programa	Medido a través de	Indicador	Descripción del indicador	Meta 2025	Ejecutado 2025	% Avance
Seguridad de transporte	Número de informes	Licencias de Tránsito	Número total de permisos otorgados a conductores para circular legalmente en Colombia	4500	17386	386%
Seguridad de transporte	Número de informes	Licencias de conducción expedidas (Este indicador mide únicamente	Número total de documentos legales emitidos que autorizan operar vehículos motorizados en Colombia.	6251	19165	307%

Programa	Medido a través de	Indicador	Descripción del indicador	Meta 2025	Ejecutado 2025	% Avance
		las licencias expedidas sin contar las anuladas)				
Seguridad de transporte	Número de informes	Registro de vehículos realizado (este indicador incluye la totalidad de automotores públicos y privados, y motocicletas)	Registro automóviles, públicos, privados, motocicletas, que han sido formalmente inscritos en la entidad.	4250	7323	68%

A pesar de que se incrementaron los trámites en general, de manera específica para los trámites agrupados y que tienen que ver los indicadores tuvieron un decrecimiento leve:

Figura 39. Trámites asociados a los indicadores para los últimos 3 años.



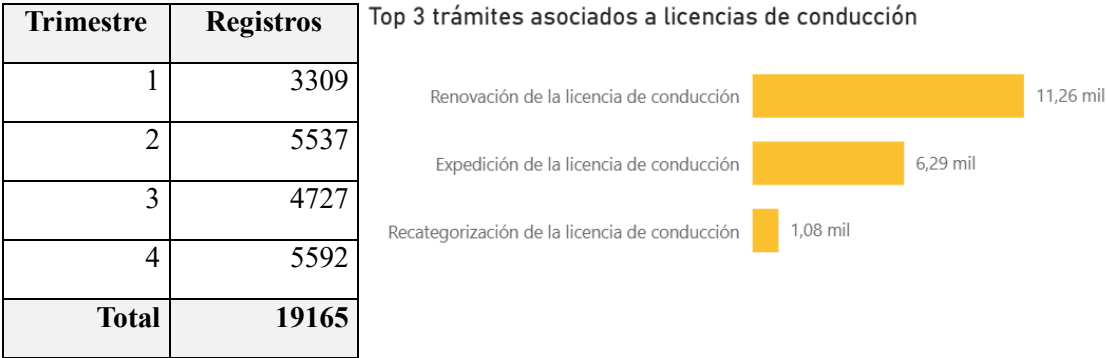
En el año 2025 disminuyeron los tramites de licencias de tránsito y de conducción debido a que en los años anteriores hubo una renovación masiva nacional y por esta razón en esos años las cifra fueron más altas. En los tramites de Licencias de Tránsito, se expidieron alrededor de **17 mil**, cifra muy similar a la del año 2024, lo que refleja una demanda y gestión sostenida para los trámites de ese tipo.

Tabla 12. Distribución trimestral de los registros de licencias de tránsito.

Trimestre	1	2	3	4	Total
Cantidad	2413	4359	4929	5685	17386

Con respecto al registro nacional de conductores, se realizaron más de **19 mil trámites**, que se concentraron en el segundo y cuarto trimestre del año. Además, el trámite más demandado para esta categoría fue el de la **renovación de las licencias de conducción**, con 11.26 mil registros.

Figura 40. Detalles de los registros asociados a licencias de conducción.



En complemento, para los trámites asociados al registro de vehículos (7323), se tuvo que el trámite más representativo fue el de **matrícula de motocicletas, motocarros y cuatrimotos**, con 4.480 registros.

Figura 41. Detalles del registro de vehículos.



Los resultados presentados son evidencia de una gestión eficiente del ITBOY, en cuanto a la oferta de los servicios del portafolio institucional aprobado mediante *Resolución 400 de 2024*. Las acciones permitieron garantizar una atención continua y con cobertura territorial, cumplir de manera satisfactoria los indicadores estratégicos y mantener la actualización de los registros nacionales.

Figura 42. Jornadas de asesorías en los trámites ofrecidos por el ITBOY.



3.2 Calidad del Servicio y Atención al Ciudadano

La calidad del servicio y la atención al ciudadano constituyen un eje transversal para el cumplimiento de la misionalidad del Instituto de Tránsito de Boyacá, en tanto permiten evaluar la efectividad de los procesos, identificar oportunidades de mejora y fortalecer la confianza de los usuarios en la gestión institucional.

En este sentido, el ITBOY ha orientado sus esfuerzos a medir de manera sistemática la percepción ciudadana sobre los trámites, servicios y canales de atención, incorporando herramientas de seguimiento y participación que facilitan una retroalimentación permanente y contribuyen al mejoramiento continuo del sistema de información de tránsito y de la experiencia del usuario.

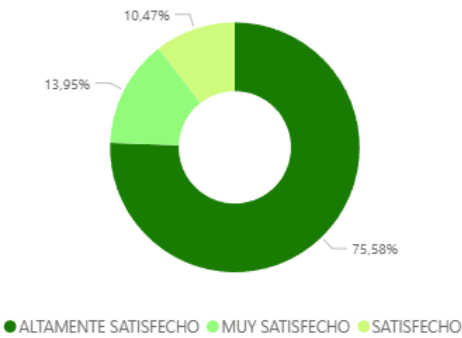
La percepción y evaluación por parte de los ciudadanos sobre el sistema de información de tránsito del ITBOY se ha recogido a través de:

- Encuestas de satisfacción al usuario realizadas en los puntos de atención y canales virtuales.
- Análisis de PQRS (Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias).
- Jornadas de participación ciudadana y comités de seguridad vial.

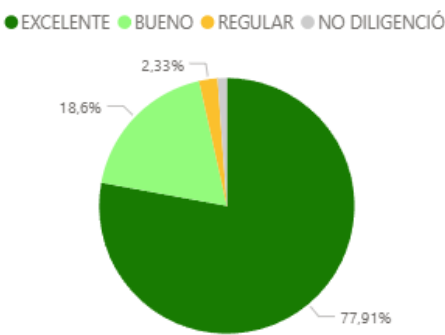
El análisis de datos pertinente al año 2025 arrojó una percepción general positiva por parte de los usuarios frente a los trámites y servicios ofrecidos por el ITBOY. En la valoración general, la mayoría de los encuestados manifestó estar altamente satisfecho, complementado por un porcentaje significativo que se ubicó en categorías de muy satisfecho y satisfecho, lo que refleja confianza en la atención brindada y en la calidad del servicio.

Figura 43. Percepción general y por servicio de la ciudadanía.

- Satisfacción general:



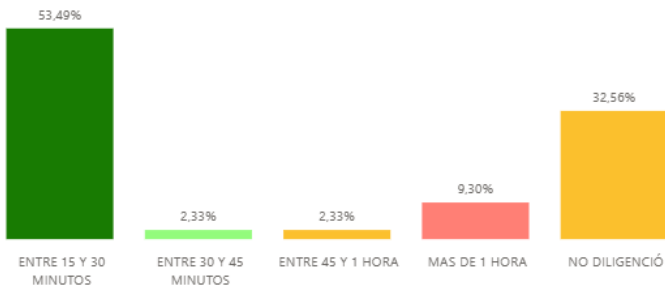
- Satisfacción por servicio:



De igual forma, al analizar la satisfacción por servicio, predominaron las calificaciones de excelente y bueno, con niveles mínimos de evaluación regular o sin diligenciar, lo que confirma la efectividad de las acciones de mejora implementadas y consolida una imagen institucional positiva en la prestación de trámites de tránsito en el departamento.

Ahora bien, la mayoría de los trámites en los PAT se realizó en tiempos eficientes, concentrándose principalmente entre 15 y 30 minutos, lo que evidencia una atención ágil y adecuada. Los tiempos superiores a este rango fueron poco representativos y se asociaron a casos puntuales.

Figura 44. Tiempo en completar los trámites según los usuarios.



A partir de los resultados obtenidos y de las sugerencias más repetidas, se identificaron oportunidades de mejora que pueden enfocarse en la revisión y ajuste de la cantidad personal en los PAT según análisis de demanda y el tiempo en completar los trámites; la habilitación de canales de información y atención virtuales; y la consolidación de mecanismos de seguimiento a las sugerencias y PQRSD, que permitan dinamizar la mejora continua en procedimientos específicos del proceso de registro de tránsito.

3.3 Síntesis de la gestión del proceso de registro de tránsito

En síntesis, las acciones desarrolladas por el ITBOY durante la vigencia 2025 permitieron avanzar de manera consistente en la atención de los retos asociados a la prestación de servicios de registro de tránsito en un entorno cada vez más exigente en términos de eficiencia, confiabilidad y calidad en la atención al ciudadano.

Estas acciones permitieron:

- Garantizar la prestación continua de los trámites de registro de tránsito a través de los diez (10) Puntos de Atención de Tránsito – PAT del departamento.
- Cumplir de manera satisfactoria las metas institucionales asociadas a licencias de tránsito, licencias de conducción y registro de vehículos, en el marco del Plan de Acción Institucional y el Plan de Desarrollo Departamental.
- Mantener actualizados y validados los registros nacionales de automotores y conductores, en articulación con el RUNT.
- Fortalecer la capacidad operativa y tecnológica de los PAT mediante la formulación de proyectos de inversión y la ejecución de contratos orientados a la modernización y optimización del servicio.

Frente a un escenario en el que las secretarías y organismos de tránsito enfrentan una alta presión por mejorar sus niveles de eficiencia y atención al ciudadano, los resultados obtenidos en 2025 evidencian una gestión sostenida del proceso de registro de tránsito, reflejada en un volumen significativo de trámites, una distribución territorial equilibrada y una operación estable a lo largo del año.

Los resultados alcanzados durante la vigencia demuestran un avance progresivo hacia un modelo de gestión del registro de tránsito más ágil, confiable y orientado al ciudadano, fortaleciendo la competitividad institucional del ITBOY y la confianza de los usuarios en los servicios ofrecidos.

4. COMERCIALIZACIÓN

4.1 Estrategias de fortalecimiento comercial y ampliación del acceso a los servicios del ITBOY

Con el propósito de fortalecer la presencia institucional en el territorio, ampliar el acceso de la ciudadanía a los servicios del Instituto de Tránsito de Boyacá y dinamizar la demanda de trámites relacionados con registro automotor y licencias de conducción, durante la vigencia anterior se implementaron dos estrategias comerciales y de servicio innovadoras: **“ITBOY a tu Municipio”** y **la jornada de atención el último sábado de cada mes**.

Estas estrategias se diseñaron como mecanismos de acercamiento institucional con enfoque territorial, orientados a facilitar el acceso de los ciudadanos a los servicios del Instituto, mejorar la experiencia de los usuarios y fortalecer el posicionamiento del ITBOY como una entidad cercana, eficiente y comprometida con las necesidades de la comunidad.

4.1.1 Estrategia “ITBOY a tu Municipio”

La estrategia **“ITBOY a tu Municipio”** fue concebida como una iniciativa de descentralización de los servicios institucionales, en respuesta al contexto actual del sector tránsito, caracterizado por la creciente competencia de organismos de tránsito municipales y la necesidad de fortalecer la presencia territorial del Instituto de Tránsito de Boyacá.

En este escenario, se identificó la importancia de ofrecer a la ciudadanía una propuesta de valor diferenciadora que permitiera visibilizar el papel del ITBOY en el territorio, teniendo

en cuenta los retos institucionales relacionados con la modernización tecnológica y las limitaciones existentes frente a otros organismos que cuentan con plataformas y servicios más actualizados.

Ante esta realidad, se priorizó el desarrollo de una estrategia que permitiera destacar las fortalezas institucionales del Instituto, acercar la entidad a la ciudadanía y mostrar un valor agregado en la prestación de los servicios. De esta manera, **“ITBOY a tu Municipio”** se proyectó como una herramienta para llevar directamente al territorio la oferta de trámites y servicios del Instituto, especialmente a aquellos municipios donde no existe presencia permanente de un Punto de Atención Territorial, facilitando el acceso de los ciudadanos a los servicios institucionales y fortaleciendo la visibilidad del ITBOY en el departamento.

A través de esta estrategia se realizaron jornadas institucionales de divulgación, orientación y promoción de los servicios del ITBOY, acercando a los ciudadanos información clara y oportuna sobre trámites relacionados con licencias de conducción, registro automotor, refrendaciones, trasposos y demás servicios ofrecidos por la entidad.

Las jornadas permitieron establecer un contacto directo con la comunidad, resolver inquietudes de los usuarios y orientar a los ciudadanos sobre los procedimientos necesarios para la realización de sus trámites, contribuyendo a fortalecer la confianza en la institucionalidad y a posicionar al ITBOY como un aliado estratégico en materia de movilidad y servicios de tránsito en el departamento.

La implementación de esta estrategia generó una mayor visibilidad institucional y permitió ampliar significativamente el alcance de la oferta de servicios del Instituto, impactando positivamente a ciudadanos, empresas de transporte, concesionarios, escuelas de conducción y demás actores relacionados con el sector tránsito.

Como resultado de estas acciones, se evidenció un incremento en la demanda de trámites en los diferentes Puntos de Atención Territorial, lo cual se reflejó en un aumento en el número de usuarios atendidos y en los ingresos generados por concepto de trámites institucionales.

Adicionalmente, esta estrategia permitió fortalecer la articulación con autoridades municipales, actores del sector transporte y organizaciones locales, consolidando redes de colaboración que facilitan la promoción permanente de los servicios del Instituto en el territorio.

4.1.2 Estrategia de atención el último sábado de cada mes

De manera complementaria, el Instituto implementó la estrategia de **atención el último sábado de cada mes**, con el objetivo de ampliar los horarios de prestación del servicio y facilitar el acceso de los ciudadanos a los trámites institucionales.

Esta iniciativa respondió a la necesidad identificada de muchos usuarios que, por razones laborales o personales, no pueden acudir a los puntos de atención durante los horarios habituales de atención entre semana.

La apertura de jornadas de atención los días sábado permitió ofrecer a los ciudadanos una alternativa adicional para realizar trámites relacionados con registro automotor y licencias de conducción, así como recibir orientación sobre los servicios ofrecidos por la entidad.

La estrategia tuvo una respuesta altamente positiva por parte de la ciudadanía, evidenciándose una importante afluencia de usuarios en las jornadas de atención realizadas, lo que permitió agilizar trámites pendientes, reducir tiempos de espera y mejorar la oportunidad en la prestación del servicio.

Como resultado, la estrategia contribuyó a incrementar el número de trámites realizados en los diferentes puntos de atención y, en consecuencia, a fortalecer los ingresos institucionales derivados de la prestación de estos servicios.

La implementación de estas dos estrategias representó un avance significativo en el fortalecimiento de la gestión comercial y en el posicionamiento del Instituto de Tránsito de Boyacá en el territorio.

Entre los principales resultados alcanzados se destacan:

- Mayor presencia institucional en los municipios del departamento.
- Fortalecimiento del relacionamiento con ciudadanos, empresas de transporte y actores del sector tránsito.
- Incremento en la demanda de trámites de registro automotor y licencias de conducción.
- Mayor divulgación del portafolio de servicios institucionales.
- Incremento en los ingresos institucionales derivados de la prestación de trámites.
- Mejora en la percepción ciudadana frente a la accesibilidad y oportunidad del servicio.

Estas iniciativas permitieron consolidar una estrategia comercial y de servicio orientada a acercar la entidad a la ciudadanía, facilitando el acceso a los servicios institucionales y contribuyendo al fortalecimiento financiero y operativo del Instituto.

Además, la gestión comercial se enfocó en la promoción institucional, la articulación con actores estratégicos del sector tránsito y transporte, la realización de eventos misionales y el desarrollo de acciones de divulgación en medios de comunicación y espacios territoriales, con el propósito de contribuir al fortalecimiento de la demanda de servicios y al incremento de los ingresos institucionales.

Durante la vigencia se desarrollaron gestiones comerciales en diferentes empresas concesionarias de vehículos nuevos y usados, así como en establecimientos y actores estratégicos relacionados con el sector tránsito y transporte, principalmente en los municipios de:

- Tunja
- Duitama
- Sogamoso
- Chiquinquirá
- Saboyá
- Soatá
- Cómbita

Asimismo, se realizaron tomas comerciales y acciones de sensibilización dirigidas a usuarios potenciales, ciudadanía en general, empresas de transporte y actores del comercio, con el fin de fortalecer el posicionamiento institucional y consolidar alianzas estratégicas para la promoción de los servicios del ITBOY.

Como parte de esta estrategia, se realizaron 80 visitas comerciales, en las cuales se socializaron los beneficios, servicios y trámites ofrecidos por el Instituto, y se distribuyó material impreso de apoyo comercial.

Estas acciones estuvieron orientadas a fortalecer la capacidad comercial del Instituto y a contribuir al incremento de los ingresos generados en los diferentes Puntos de Atención Territorial, ubicados en:

- Cómbita
- Santa Rosa
- Nobsa
- Soatá
- Moniquirá
- Saboyá
- Villa de Leyva
- Guateque
- Ramiriquí
- Miraflores

De igual forma, se adelantó la difusión de material publicitario y promocional a través de espacios de radiodifusión local y comunitaria, prensa escrita, medios institucionales internos y canales de comunicación de la Gobernación de Boyacá, incluyendo la emisión de cuñas comerciales.

Durante la presente vigencia se realizaron 6 eventos comerciales misionales, desarrollados en articulación con los Puntos de Atención Territorial, y otras instancias institucionales, entre ellos:

- PAT Soatá
- Santa Rosa
- Nobsa
- Ramiriquí
- Seminario Internacional de Seguridad Vial

Estas actividades permitieron ampliar la presencia institucional en el territorio, fortalecer el relacionamiento con usuarios y aliados estratégicos, y promover activamente los trámites y servicios ofrecidos por el Instituto.

Se desarrollaron acciones de articulación con actores clave del ecosistema de tránsito y transporte, entre ellos:

- centros de enseñanza automovilística
- centros de reconocimiento de conductores – CRC
- concesionarios
- centros de diagnóstico automotor

Estas acciones se adelantaron en municipios como:

- Tunja
- Duitama
- Sogamoso
- Chiquinquirá
- Cómbita
- Saboyá
- Soatá

La articulación con estas unidades de negocio permitió fortalecer la estrategia comercial institucional y generar mayores oportunidades de promoción y acceso a los servicios del ITBOY.

La gestión comercial adelantada durante la vigencia 2025 permitió cumplir las metas programadas en materia de promoción institucional, divulgación de servicios, desarrollo de eventos comerciales y articulación con actores estratégicos del sector.

En términos generales, el proceso contribuyó a:

- Fortalecer la visibilidad institucional del ITBOY
- Acercar el portafolio de servicios a la ciudadanía
- Posicionar los trámites de registro automotor y de conductores
- Consolidar alianzas territoriales y sectoriales
- Apoyar el incremento de los ingresos institucionales en los Puntos de Atención

Tabla 13. Indicador comercial 2025

Indicador comercial 2025	Resultado
Empresas y grupos de valor visitados	80
Acciones de divulgación ejecutadas	30
Eventos comerciales misionales realizados	6
Municipios con articulación comercial	7+
Puntos de Atención impactados	10

5. SUBGERENCIA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA

Durante la vigencia 2025 el Instituto de Tránsito de Boyacá – ITBOY adelantó acciones orientadas a fortalecer la gestión administrativa, mejorar la trazabilidad documental y avanzar en la modernización institucional, en concordancia con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, la normativa del Archivo General de la Nación y los lineamientos del Plan de Desarrollo Departamental.

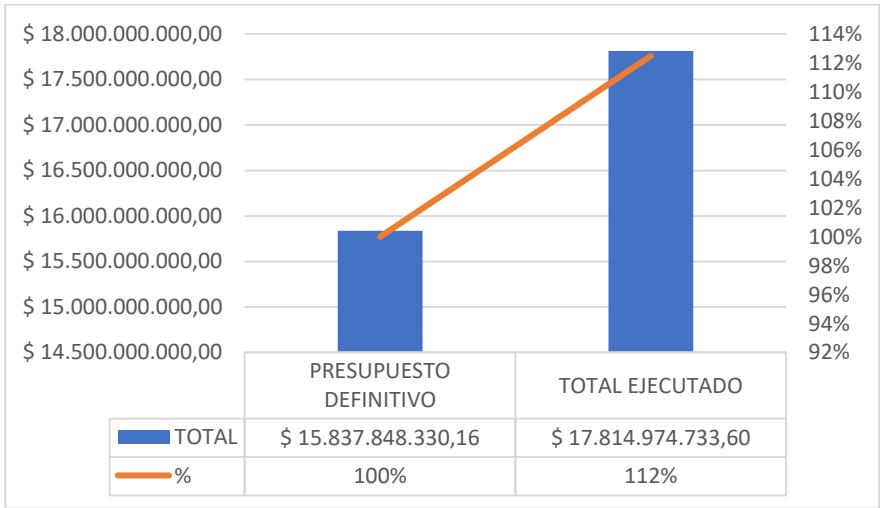
Las acciones ejecutadas permitieron mejorar los mecanismos de control institucional, optimizar la gestión de la información y sentar las bases para la modernización tecnológica del sistema de gestión documental y administrativa del Instituto.

5.1 Área Financiera

5.1.1 Ejecución De Ingresos

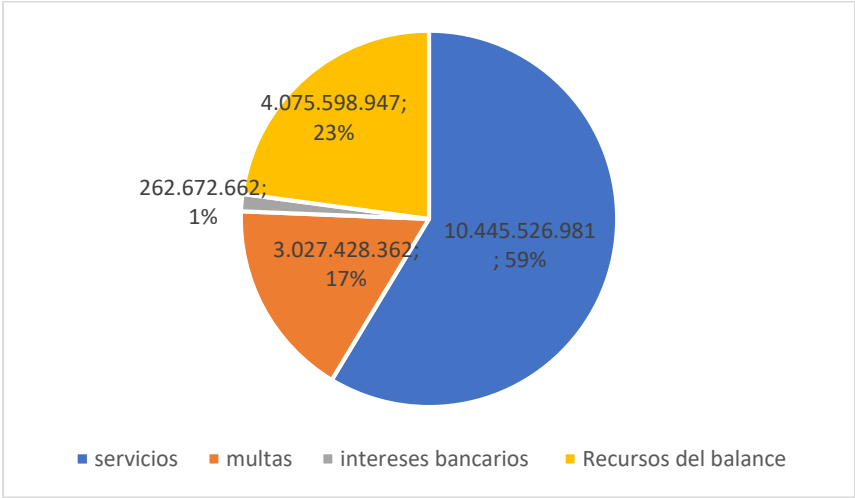
En la siguiente gráfica se observa el presupuesto definitivo con el presupuesto ejecutado arrojando un 112% de ejecución.

Figura 45. Presupuesto definitivo Vs. Presupuesto ejecutado



El total de ingresos a diciembre de 2025 es de \$17.814.974.733,60 que se distribuye de la siguiente manera:

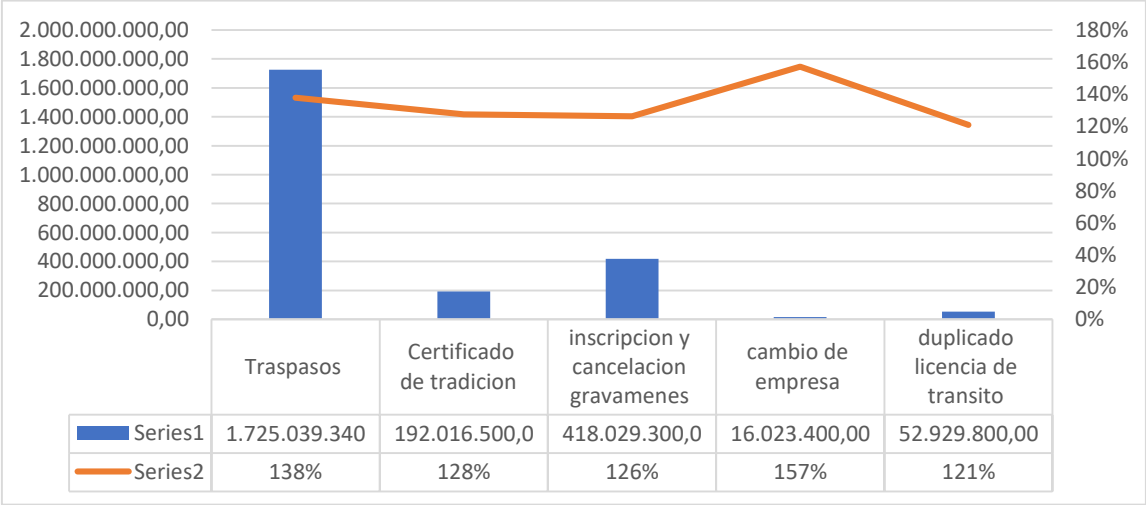
Figura 46. Ingresos a diciembre de 2025



Los ingresos por servicios alcanzaron un recaudo total de \$10.445.526.981, representando el 59% del total de los ingresos a diciembre de 2025. Los ingresos más significativos son:

- Inscripción y cancelación de gravámenes
- Traspasos de vehículos
- Certificado de tradición
- Cambio de empresa
- Duplicado licencia de transito

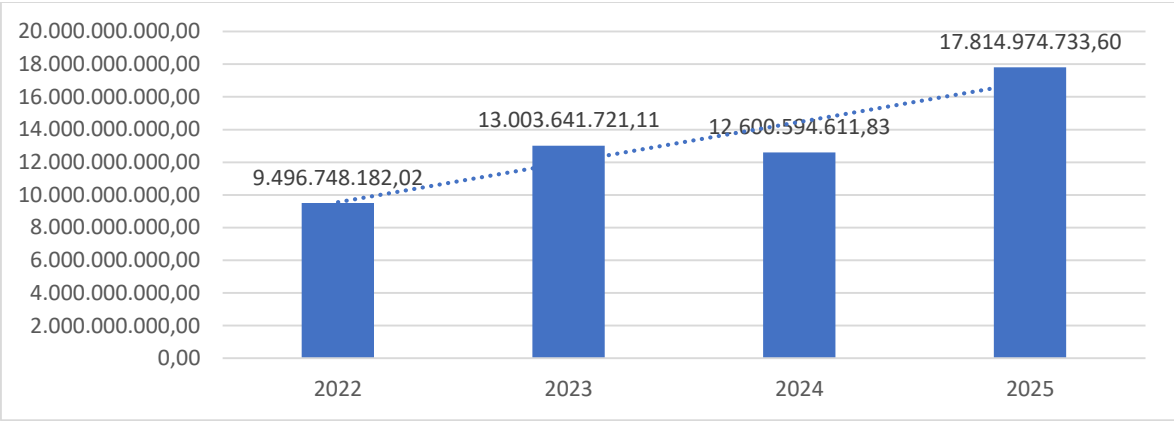
Figura 47. Ingresos por servicios



5.1.2 Comparativo Recaudo

Se observa en la gráfica que los ingresos durante los últimos cuatro años han venido incrementando, en el 2025 tuvo una variación absoluta de \$ 5.214.380.122 y **una variación relativa de 41% con respecto al año 2024.**

Figura 48. Ingresos durante los últimos cuatro años



5.1.3 Ingresos Por Punto De Atención De Tránsito Vigencia

Se muestra a continuación el comportamiento del recaudo por servicios prestados y comparendos por el Instituto de Tránsito de Boyacá de la vigencia 2025, el punto de atención de combita fue el mayor ingreso por servicios seguido de Nobsa y Santa Rosa, el mayor ingreso por comparendos fue Nobsa, combita y santa rosa.

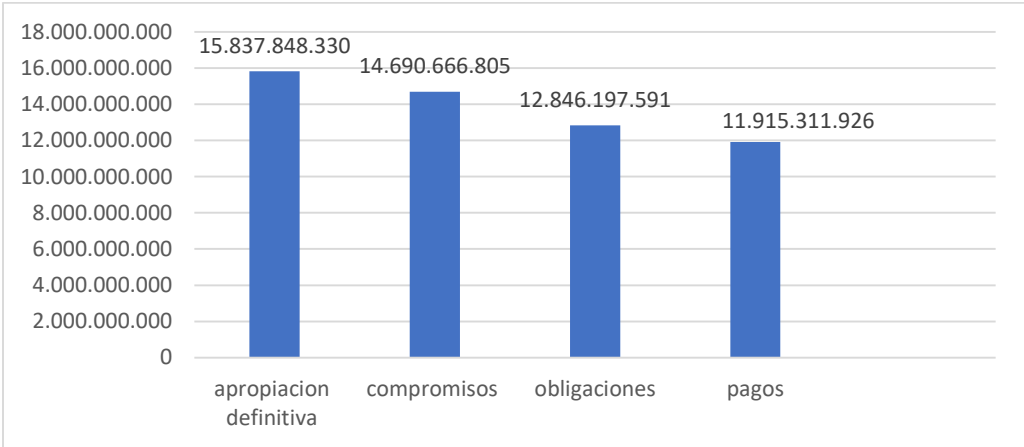
Tabla 14. Ingresos Por Punto De Atención

2025	Total Ingresos por Servicios	Total Ingresos por Comparendos	Total ingresos
Combita	3.973.583.400	663.031.371	4.636.614.771
Santa Rosa de Viterbo	1.823.011.600	383.364.348	2.206.375.948
Nobsa	1.761.033.780	585.815.097	2.346.848.877
Moniquirá	902.166.730	81.015.247	983.181.977
Villa de Leyva	640.704.200	212.451.909	853.156.109
Guateque	330.649.700	191.255.018	521.904.718
Ramiriquí	406.107.700	47.066.555	453.174.255
Saboya	274.220.710	117.949.731	392.170.441
Soata	181.742.250	181.225.246	362.967.496
Miraflores	150.575.800	252.198.209	402.774.009
TOTAL	10.443.795.870	2.715.372.729	13.159.168.599

5.1.4 Ejecución De Gastos

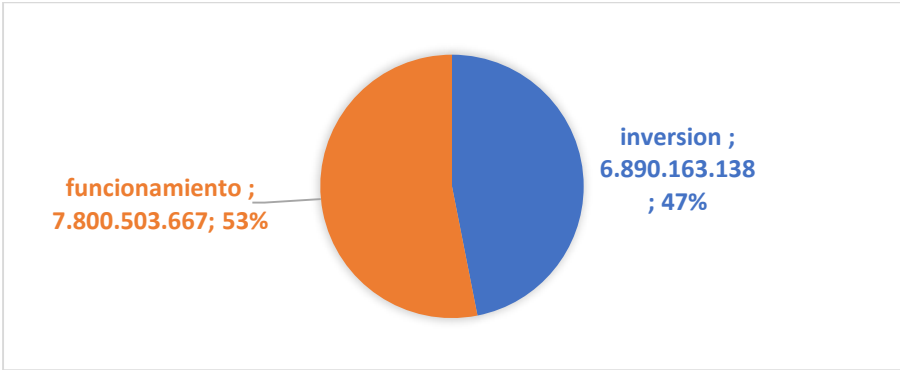
Se realizaron compromisos por valor de \$14.690.666.804.84 corresponde a 848 registros presupuétales que se realizaron a diciembre de 2025, las obligaciones por valor \$12.846.197.590.73 corresponde a 1.717 órdenes de pago realizadas, se hicieron pagos por un valor de \$11.915.311.926.36 corresponde a 3.059 comprobante de pago, correspondientes a diciembre de 2025.

Figura 49. Apropiación definitiva, compromisos, obligaciones y pagos



El gasto se distribuyó de la siguiente manera:

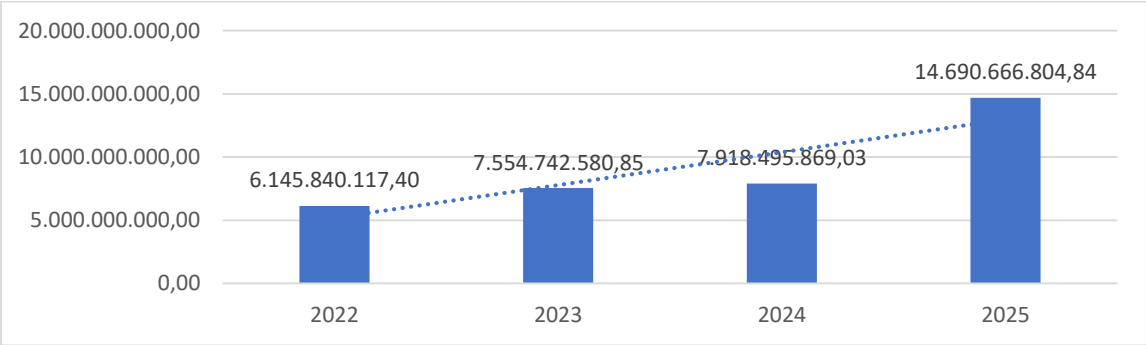
Figura 50. Distribución del gasto



5.1.5 Comparativos Gastos

Los gastos para el 2025 aumentaron respecto al 2024, en una variación absoluta de \$6.772.170.936 y una variación relativa de 86%

Figura 51. Variación gastos últimos 4 años



Las ejecuciones de ingresos y gastos se publican en la página de transparencia del instituto de tránsito de Boyacá las ejecuciones presupuestales de ingresos y gastos, se adjunta link:

www.itboy.gov.co/index.php?option=com_content&view=category&id=191&Itemid=1363

5.1.6 Expedición de CDP, RP y OP.

Se generaron certificados de disponibilidad, registro presupuestal, orden de pago, y comprobante de pago al mes de diciembre de 2025 como se muestra:

Tabla 15. Certificado de Disponibilidad Presupuestal

CDP	RP	ORDEN DE PAGO	COMPROBANTE DE PAGO
Inicio 001-416 final	inicio 001-848 final	inicio 001-1717 final	Inicio 001-3059 final

Gestión para la apertura de CDTs en diferentes entidades bancarias generando intereses por un valor de \$190.993.013 a diciembre de 2025.

Pago oportuno de las obligaciones del Instituto, por concepto de nóminas, seguridad social, parafiscales, libranzas, contratos de suministros, contratos de prestación de servicios, contratos de arrendamientos e impuestos varios, servicios públicos y devoluciones, entre otros.

5.2 Estados Financieros

5.2.1 Estado de Situación Financiera Comparativo

Tabla 16. Comparativa situación financiera 2024 Vs 2025

CUENTA	2025	2024	Variación absoluta	Variación relativa
ACTIVO	\$ 31,654,173,246.61	\$ 28,736,645,747.05	\$ 2,917,527,499.56	10%
PASIVO	\$ 3,023,874,640.13	\$ 2,514,814,452.05	\$ 509,060,188.08	20%
PATRIMONIO	\$ 28,630,298,606.48	\$ 26,221,831,295.12	\$ 2,408,467,311.36	9%

Fuente: Estados financieros a septiembre 2025

Al cierre de la vigencia 2025, el Instituto de Tránsito de Boyacá presenta una evolución financiera positiva frente a 2024, evidenciando crecimiento en sus activos y fortalecimiento patrimonial, en un marco de sostenibilidad institucional.

Activos

Los activos ascendieron a \$31.654 millones en 2025, frente a \$28.736 millones en 2024, lo que representa un incremento de \$2.917 millones (10%).

Este crecimiento refleja una mayor capacidad económica del Instituto, asociada posiblemente a:

- Incremento en el recaudo por servicios y trámites.
- Mayor disponibilidad de recursos en efectivo o inversiones.
- Fortalecimiento de cuentas por cobrar o activos institucionales.

El comportamiento del activo evidencia una gestión eficiente de los recursos y una expansión en la capacidad operativa.

Pasivos

El pasivo se ubicó en \$3.023 millones en 2025, comparado con \$2.514 millones en 2024, registrando un aumento de \$509 millones (20%).

Si bien el crecimiento porcentual es superior al del activo, el nivel de endeudamiento continúa siendo bajo en proporción al total de activos (aproximadamente 9,5%), lo que indica una estructura financiera sana y manejable. Este incremento obedece a mayores obligaciones operativas, cuentas por pagar y compromisos propios del crecimiento institucional.

Patrimonio

El patrimonio alcanzó \$28.630 millones en 2025, frente a \$26.221 millones en 2024, con un incremento de \$2.408 millones (9%).

El aumento patrimonial demuestra generación de resultados positivos durante la vigencia y consolidación financiera del Instituto. El análisis comparativo 2024–2025 evidencia que el ITBOY:

- Mantiene una estructura financiera sólida.
- Presenta crecimiento sostenido en sus activos.
- Conserva un nivel de endeudamiento bajo y controlado.

En términos generales, la situación financiera del Instituto al cierre de 2025 refleja estabilidad, capacidad de crecimiento y adecuada gestión de los recursos públicos, elementos que contribuyen al cumplimiento de su misión institucional.

Endeudamiento

Tabla 17. Comparativo Índice de Endeudamiento

Concepto	2024	2025	Variación
Pasivo Total	\$2.514.814.452,05	\$3.023.874.640,13	\$509.060.188,08
Activo Total	\$28.736.645.747,05	\$31.654.173.246,61	\$2.917.527.499,56
Índice de Endeudamiento	8,75%	9,55%	+0,80 p.p.

Índice de Endeudamiento 2024 – 2025

El Índice de Endeudamiento del Instituto de Tránsito de Boyacá presentó un comportamiento estable durante el periodo analizado, pasando de 8,75% en 2024 a 9,55% en 2025, lo que representa un incremento moderado de 0,80 puntos porcentuales.

Este indicador muestra que, al cierre de 2025, únicamente el 9,55% de los activos institucionales están financiados con obligaciones frente a terceros, mientras que aproximadamente el 90,45% corresponden a recursos propios (patrimonio). Esta estructura evidencia una alta autonomía financiera, característica positiva en entidades del sector público.

Si bien el pasivo registró un crecimiento del 20% durante la vigencia 2025, este aumento se dio en un contexto de expansión del activo (10%) y fortalecimiento patrimonial (9%), lo que permitió mantener el nivel de endeudamiento en rangos bajos y controlados.

Desde una perspectiva financiera:

- El Instituto conserva una capacidad amplia de respaldo patrimonial frente a sus obligaciones.
- El riesgo financiero asociado al endeudamiento es bajo.
- La entidad mantiene margen para asumir compromisos operativos sin comprometer su estabilidad.

En términos generales, el comportamiento del indicador confirma una gestión responsable de las obligaciones, una estructura de financiación sólida y condiciones favorables para la sostenibilidad institucional en el mediano y largo plazo.

5.2.2 Estado de Resultados

Tabla 18. Variaciones Absolutas y Relativas

CUENTA	2025	2024	VARIACION ABSOLUTA	VARIACION RELATIVA
Ingresos operacionales	\$ 13,475,721,502.00	\$ 12,581,320,111.44	\$ 894,401,390.56	7%
Gastos operacionales	\$ 11,730,217,986.45	\$ 11,421,218,424.73	\$ 308,999,561.72	3%
Excedente operacional	\$ 1,745,503,515.55	\$ 1,160,101,686.71	\$ 585,401,828.84	50%
Ingresos no operacionales	\$ 291,917,576.44	\$ 90,283,076.96	\$ 201,634,499.48	223%
Gastos no operacionales	\$ 5,132,212.00	\$ 6,000,000.00	-\$ 867,788.00	-14%

Fuente: Estados financieros a diciembre 2025

Periodo 31 de diciembre de 2025 comparativo 31 de diciembre de 2024

5.2.2.1 Análisis de Ingresos Operacionales

Los ingresos operacionales ascendieron en 2025 a \$13.475.721.502, frente a \$12.581.320.111 en 2024, presentando un incremento absoluto de \$894.401.391, equivalente a una variación relativa del 7%.

Este crecimiento evidencia una evolución positiva en la gestión misional del Instituto, manteniendo una tendencia de fortalecimiento en la generación de recursos propios.

Por su parte, los ingresos no operacionales registraron un incremento significativo del 223%, al pasar de \$90.283.077 en 2024 a \$291.917.576 en 2025, lo que representa un aumento absoluto de \$201.634.499. Este comportamiento impacta favorablemente el resultado final del ejercicio.

5.2.2.2 Análisis de Gastos Operacionales

Los gastos operacionales aumentaron en 3%, pasando de \$11.421.218.425 en 2024 a \$11.730.217.986 en 2025, con una variación absoluta de \$308.999.562.

Se observa que el crecimiento del gasto (3%) fue inferior al crecimiento de los ingresos operacionales (7%), lo cual genera una mejora en la eficiencia operativa.

En cuanto a los gastos no operacionales, estos disminuyeron en 14%, pasando de \$6.000.000 a \$5.132.212, lo que contribuye positivamente al resultado del periodo.

5.2.2.3 Indicadores Financieros Clave

Margen Operacional

- 2025: $1.745.503.516 / 13.475.721.502 = 12,95\%$
- 2024: $1.160.101.687 / 12.581.320.111 = 9,22\%$

5.2.2.4 Excedente Operacional

El margen operacional mejora en 3,73 puntos porcentuales, evidenciando mayor eficiencia en la operación institucional.

En la vigencia 2025 el Instituto de Tránsito de Boyacá – ITBOY evidencia un desempeño financiero favorable, reflejado en el crecimiento sostenido de sus ingresos operacionales y en una adecuada gestión del gasto.

Los ingresos operacionales aumentaron en un 7% frente a la vigencia anterior, mientras que los gastos operacionales crecieron en una proporción menor (3%), lo que permitió mejorar de manera significativa el excedente operacional. Este comportamiento demuestra mayor eficiencia en la administración de los recursos y fortalecimiento de la capacidad institucional para generar resultados positivos a partir de su actividad misional.

El margen operacional pasó de 9,22% en 2024 a 12,95% en 2025, lo que evidencia una mejora en la rentabilidad operativa y en el control del gasto frente al crecimiento de los ingresos. Asimismo, el excedente operacional presentó un incremento del 50%, confirmando que el crecimiento de los ingresos tuvo un impacto real y estructural sobre el resultado institucional.

En términos generales, los resultados obtenidos en 2025 reflejan una gestión financiera sólida, con mayor eficiencia operativa, control del gasto y fortalecimiento del excedente institucional. Este desempeño contribuye a garantizar estabilidad económica, capacidad de inversión y respaldo financiero para el cumplimiento de los objetivos misionales del ITBOY en el corto y mediano plazo.

6. GESTION ADMINISTRATIVA

6.1 Plan Estratégico de Talento Humano

Entre las principales acciones ejecutadas se encuentran:

- Fortalecimiento de los componentes de integridad institucional.
- Inducción y reinducción institucional.
- Fortalecimiento del sistema de información SIGEP II.

El proceso permitió mejorar la organización del plan estratégico, fortalecer los procesos institucionales relacionados con el talento humano y avanzar en la consolidación de una cultura organizacional orientada a la integridad, la eficiencia y el servicio al ciudadano.

6.2 Plan Institucional de Archivos – PINAR

Durante la vigencia 2025 se desarrolló el proceso de seguimiento, revisión y análisis técnico del Plan Institucional de Archivos – PINAR, en cumplimiento de la normativa del Archivo General de la Nación y los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión.

Este ejercicio permitió obtener un diagnóstico integral del estado del sistema archivístico del Instituto, identificando brechas normativas, operativas y tecnológicas que orientarán el proceso de modernización documental proyectado.

Entre las principales acciones ejecutadas se destacan:

- Diagnóstico del estado de los instrumentos archivísticos institucionales.
- Identificación de brechas en infraestructura y conservación documental.
- Elaboración de herramientas operativas para el fortalecimiento archivístico.
- Articulación con el proceso de actualización de procesos y procedimientos institucionales.

6.3 Gestión Estratégica del Talento Humano

Adelantamos acciones orientadas al fortalecimiento del clima organizacional, la integridad institucional y la adecuada gestión del empleo público, en concordancia con los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, la normativa del Departamento Administrativo de la Función Pública y las disposiciones aplicables al régimen del empleo público.

Estas acciones contribuyeron al fortalecimiento de la convivencia laboral, la mejora del bienestar institucional y la adecuada gestión de los procesos administrativos relacionados con el talento humano.

Durante la vigencia se desarrollaron las siguientes acciones:

- Se adelantaron actividades orientadas al fortalecimiento del clima laboral, la convivencia y las relaciones interpersonales entre los funcionarios, incluyendo actividades de integración institucional y capacitaciones.
- Se elaboró el protocolo institucional para la atención de casos de acoso laboral.
- Se identificaron y fortalecieron las instancias responsables del seguimiento a la gestión del riesgo institucional, designando a la Comisión de Personal como actores de segunda línea de defensa para la generación de alertas frente a posibles situaciones críticas.
- En el Plan de Bienestar e Incentivos de la vigencia 2025 se incorporó el eje de transformación digital, como parte del compromiso institucional con la modernización administrativa.
- Promovemos la integridad en el ejercicio de las funciones públicas mediante capacitaciones institucionales, incentivando la participación de los funcionarios en cursos y programas de formación disponibles.

Ejecución de Planes Institucionales de Talento Humano

A continuación, se presenta el consolidado del porcentaje de avance y cumplimiento de los planes institucionales a cargo de la Oficina de Talento Humano:

Tabla 19. Porcentaje de avance y cumplimiento de los planes institucionales

Nombre del Plan	Actividades programadas	Actividades ejecutadas	Cumplimiento
Plan Estratégico de Talento Humano	23	23	100%
Plan Institucional de Capacitación	16	16	100%
Plan de Bienestar e Incentivos	24	24	100%
Plan de Previsión de Recursos Humanos	3	3	100%
Plan Anual de Vacantes	3	3	100%

Estos resultados evidencian un alto nivel de cumplimiento de los instrumentos de planificación del talento humano, garantizando la adecuada gestión del empleo público dentro de la entidad.

6.4 Sistema Institucional de Correspondencia y Ventanilla Única

Durante la vigencia 2025 se avanzó en la consolidación del sistema institucional de correspondencia con el objetivo de fortalecer la trazabilidad documental, mejorar el control de las comunicaciones oficiales y garantizar mayor eficiencia en la gestión administrativa.

Entre las principales acciones adelantadas se destacan:

1. Creación de la Unidad de Correspondencia, formulación del reglamento interno para la operación
2. Implementación del módulo de radicación unificada en el sistema ORFEO.
3. Integración de los diez Puntos de Atención Territorial y la sede administrativa en un mismo sistema de registro institucional.

Estas acciones permitieron avanzar hacia una gestión documental más organizada, con mayor control institucional y con mejores condiciones para la toma de decisiones basadas en información trazable y verificable.

Durante la vigencia 2025 se consolidó el sistema de radicación unificada en la plataforma ORFEO, registrándose 21.062 comunicaciones oficiales, lo que permitió fortalecer el control institucional, mejorar la trazabilidad documental y garantizar disponibilidad inmediata de la información para las diferentes dependencias.

6.5 Archivo Central

Fortalecimiento del Archivo Central del Instituto de Tránsito de Boyacá, con el propósito de garantizar la adecuada organización, custodia, preservación y acceso a la información institucional, en cumplimiento de la Ley 594 de 2000 – Ley General de Archivos, los lineamientos del Archivo General de la Nación y el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG.

Las actividades desarrolladas permitieron avanzar en la organización del fondo documental, el fortalecimiento de los instrumentos archivísticos y la mejora de las condiciones físicas del archivo central.

6.5.1 Adecuación de la infraestructura del archivo Central

Con el objetivo de mejorar las condiciones de almacenamiento, conservación y seguridad de la documentación institucional, se adelantaron diferentes acciones para el fortalecimiento de la infraestructura del Archivo Central.

- Clasificación de unidades de conservación por procesos
- Instalación de estanterías
- Reubicación de estantes

En total se organizaron 179 estantes, en los cuales se almacenaron 1.664 cajas documentales correspondientes a los procesos de:

Dotación de estantería y mobiliario Se realizó la dotación e instalación de mobiliario, estantería y elementos de funcionalidad para el Instituto de Tránsito de Boyacá, por un valor de \$199.941.250 esta inversión permitió mejorar significativamente las condiciones de almacenamiento documental del archivo central.

7. PLANEACIÓN ESTRATÉGICA

Durante la vigencia 2025, el Instituto de Tránsito de Boyacá adelantó acciones orientadas al fortalecimiento de la planeación institucional, el seguimiento a los instrumentos estratégicos y la mejora continua de los procesos administrativos, en cumplimiento de los lineamientos del **Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG)**, el **Decreto 612 de 2018** y demás disposiciones aplicables a la gestión pública.

En este marco, se formuló y consolidó el **Plan de Acción Institucional**, instrumento que integra las actividades programadas en los diferentes planes institucionales y que orienta la ejecución estratégica de la entidad.

7.1 Principales acciones desarrolladas

- **Análisis y viabilización de proyectos de inversión pública**, verificando el cumplimiento de los requisitos técnicos, financieros y normativos para garantizar su adecuada estructuración y ejecución con recursos propios de la entidad. Estas iniciativas se orientaron a contribuir a la mitigación de la siniestralidad vial en el departamento de Boyacá.
- **Desarrollo del Comité Institucional de Gestión y Desempeño**, en el cual se presentaron los resultados de la vigencia 2024 y se impulsó la activación de mesas técnicas para el seguimiento de las políticas del MIPG, identificando avances y oportunidades de mejora en la gestión institucional.
- **Seguimiento trimestral al Plan de Desarrollo**, consolidando los resultados de los indicadores y remitiendo los informes correspondientes a la Gobernación de Boyacá dentro de los plazos establecidos.
- **Revisión y actualización de los trámites del Instituto en la plataforma SUIT**, en cumplimiento de los lineamientos del Departamento Administrativo de la Función Pública, avanzando en la racionalización, simplificación y estandarización de trámites.
- **Seguimiento a la gestión del riesgo institucional**, evaluando la efectividad de los controles implementados y verificando el avance de las acciones de tratamiento de riesgos en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo.
- **Diagnostico, análisis y actualización integral de los riesgos de corrupción fiscales y de gestión**, se realizó documentó, con el propósito de identificar posibles situaciones que puedan afectar el cumplimiento de los objetivos institucionales. Este ejercicio permitió fortalecer los controles y definir acciones orientadas a la prevención y mitigación de dichos riesgos dentro de la entidad.
- **Informe para el segundo seguimiento al MIPG 2025**, se realizó resumen de gestión 2021, 2022, 2023 y 2024 con su respectivo comparativo, análisis comparativo y cuantitativo de la gestión. Este seguimiento permitió identificar el nivel de avance en la gestión institucional, así como oportunidades de mejora para fortalecer el desempeño y la mejora continua de la entidad.
- **Política de administración del riesgo**, Durante la vigencia 2025 se desarrolló este documento, como un instrumento fundamental para fortalecer la gestión institucional y la toma de decisiones. Esta política se estructuró conforme a los lineamientos normativos vigentes y a las buenas prácticas de control interno, permitiendo identificar, analizar, valorar y tratar los riesgos de gestión, fiscales y de corrupción.

- **Actualización del Mapa de Riesgos institucional**, incluyendo riesgos de gestión, fiscales y de corrupción, conforme a la **Guía para la Gestión Integral del Riesgo – Versión 7 del DAFP**, fortaleciendo el Sistema de Control Interno y la toma de decisiones institucional.
- **Formulación y consolidación de la Política de Administración del Riesgo**, estableciendo principios, responsabilidades y mecanismos de control orientados a la prevención, la transparencia y la mejora continua de la gestión institucional.
- **Seguimiento al Programa de Transparencia y Ética Pública**, en cumplimiento de la **Ley 1712 de 2014**, incorporando acciones relacionadas con conflictos de interés, participación ciudadana y fortalecimiento de la transparencia institucional.
- **Seguimiento trimestral al Plan de Acción institucional**, consolidando la información reportada por los procesos y generando informes de avance que permiten evaluar el cumplimiento de metas y actividades programadas.
- **Seguimiento y consolidación plan de mejoramiento institucional**, se realizó formulación y seguimiento del plan de mejoramiento institucional, se proporcionó asistencia técnica y metodológica a todos los ítems, fortaleciendo la capacidad institucional, promoviendo la participación activa de todos los actores involucrados y asegurando así la alineación del plan con los objetivos estratégicos del instituto.
- **Actualización de los documentos del Sistema de Gestión Integral del proceso**, se dio acompañamiento en la revisión del inventario de los documentos del Sistema de Gestión Integral, se realizaron ajustes de forma y se gestionó la aprobación de dichos documentos, fortaleciendo así la organización y el cumplimiento de los lineamientos establecidos. Se actualizó y revisó el normograma. Se realizó una revisión detallada de todas las normativas vinculadas a los distintos procesos del Instituto. El objetivo principal de esta revisión es verificar que las normativas estén al día y cumplan con las leyes actuales.
- **Implementación sistema de información I Solución**, en el año 2025 se proyectó la implementación de un Sistema de Información para el Instituto de Tránsito de Boyacá – **ISOLUCIÓN**, con el propósito de fortalecer la gestión institucional, optimizar los procesos misionales y mejorar la eficiencia en la prestación de los servicios a la ciudadanía.

Para el desarrollo de esta iniciativa se contemplaron las siguientes etapas:

1. Estudio previo

Se realizó un estudio previo con el fin de identificar las necesidades tecnológicas de la entidad, evaluar la viabilidad técnica, operativa y financiera del sistema, y definir los requerimientos funcionales y no funcionales necesarios para su correcta implementación.

2. Análisis del sector

Se llevó a cabo un análisis del sector, orientado a conocer las soluciones tecnológicas disponibles en el mercado.

3. Capacitaciones

Se programaron capacitaciones enfocadas en:

- Configuración del sistema
- Parametrización de los módulos
- Uso adecuado de la plataforma

- Elaboración y consulta de la documentación técnica y funcional

4. Implementación del sistema

Finalmente, se adelantó la implementación del sistema de información, garantizando su correcta puesta en funcionamiento, la integración con los procesos internos de la entidad y el acompañamiento técnico necesario para asegurar su sostenibilidad y aprovechamiento.

La ejecución de este proyecto contribuye significativamente al **fortalecimiento institucional**, la **modernización tecnológica** y la **mejora continua de los servicios** ofrecidos por el Instituto de Tránsito de Boyacá.

8. COMUNICACIONES

Durante la vigencia 2025, el área de comunicaciones del Instituto de Tránsito de Boyacá fortaleció la divulgación de las acciones institucionales y las campañas de seguridad vial, alineando sus estrategias con el **Plan Departamental de Desarrollo** y promoviendo una comunicación clara, cercana y accesible para la ciudadanía.

A través de diferentes medios y plataformas digitales se buscó consolidar un lenguaje sencillo que permitiera conectar de manera efectiva con la comunidad, fortaleciendo la cultura vial, la participación ciudadana y la confianza en la gestión institucional. Asimismo, se consolidó una relación más directa con medios de comunicación regionales y con los diferentes actores del sector movilidad en el departamento.

8.1 Estrategias de comunicación

Durante el año 2025 las estrategias comunicativas se desarrollaron en tres componentes principales:

8.1.1 Informativa

Se fortaleció la divulgación de campañas institucionales como “**Sonrisas por la Vía**”, “**Hazte visible en la vía**” e “**ITBOY a tu Municipio**”, orientadas a promover la seguridad vial y la prevención de la siniestralidad en el departamento.

A través de un **plan de medios estratégico**, se realizaron difusiones en emisoras locales, medios digitales y canales institucionales, permitiendo ampliar el alcance de los mensajes y garantizar que la información llegara de manera clara y oportuna a la comunidad.

8.1.2 Institucional

Se difundieron pronunciamientos institucionales y mensajes estratégicos relacionados con las acciones adelantadas para mejorar la movilidad y reducir la siniestralidad vial en el departamento. Asimismo, se divulgaron orientaciones y recomendaciones emitidas por los equipos de pedagogía vial y los agentes de tránsito, reforzando la información preventiva dirigida a conductores, ciclistas y peatones.

8.1.3 Interacción con la comunidad

Se fortaleció el vínculo con la ciudadanía, medios de comunicación, instituciones educativas y entidades públicas y privadas, promoviendo una comunicación más cercana y participativa.

En este marco se apoyaron actividades institucionales como las **Rodadas 3C**, que permitieron promover la movilidad segura y generar espacios de participación ciudadana alrededor de la cultura vial.

8.1.4 Difusión en medios de comunicación

- Redacción y difusión de **comunicados de prensa**, orientados a fortalecer la visibilidad institucional.
- Producción y emisión de **37 cuñas radiales** en emisoras nacionales y regionales sobre seguridad vial, comercialización de servicios.
- Acompañamiento comunicacional a eventos institucionales y deportivos, entre ellos la **Tercera Vuelta al Valle**, actividad que reunió a más de **1.600 participantes** entre ciclistas y corredores en los municipios de Sogamoso, Nobsa y Tibasosa.

8.1.5 Gestión de redes sociales

Durante la vigencia se fortaleció la presencia digital del Instituto mediante la actualización permanente de las redes sociales institucionales, lo que permitió mejorar el posicionamiento del ITBOY y aumentar la interacción con la ciudadanía.

8.2 Resultados principales

Facebook

- Crecimiento hasta **20.000 seguidores**
- Incremento significativo en interacciones
- Alcance de publicaciones del **77,6 %**

X (Twitter)

- Incremento de **150 nuevos seguidores**

Instagram

- Más de **2.700 seguidores**
- Alcance de **83.4 mil visualizaciones**
- Incremento de **1.030 seguidores adicionales** en diciembre de 2025

Además:

- Se desarrollaron contenidos estratégicos **campañas institucionales** como “*Un Accidente No Tiene Reversa*” y “*Sonrisas por la Vía*”.
- Se produjeron **videos institucionales** para visibilizar acciones del Instituto, replicados en diferentes medios de comunicación.
- Se entregaron **kits de prensa** con audios, videos e imágenes para facilitar la difusión en medios regionales.

8.3 Atención a la ciudadanía

Durante la vigencia 2025 se gestionaron **solicitudes, inquietudes, quejas y reclamos** recibidos a través de redes sociales institucionales, brindando respuestas oportunas y fortaleciendo la confianza de la ciudadanía en los canales digitales del Instituto.

9. GESTIÓN TECNOLÓGICA

Durante la vigencia 2025, el Instituto de Tránsito de Boyacá adelantó diversas acciones orientadas al fortalecimiento de su infraestructura tecnológica, la mejora de la conectividad institucional y la preparación de la entidad para los procesos de **transformación digital**, garantizando la continuidad operativa de los sistemas misionales y el adecuado funcionamiento de los Puntos de Atención Territorial (PAT). Estas acciones permitieron mejorar la capacidad operativa de los servicios tecnológicos, fortalecer la seguridad de la información y optimizar el soporte técnico para la atención de los trámites institucionales.

9.1 Conectividad y redes

- Ampliación de anchos de banda y optimización de los canales de conectividad en los diferentes puntos de atención.
- Implementación de **túneles VPN** para mejorar el soporte remoto a servidores y estaciones de trabajo.
- Modernización del cableado estructurado mediante migración progresiva a **categoría 6**, mejorando la estabilidad y velocidad de transmisión de datos.

9.2 Transformación digital

- Actualización y optimización de equipos de cómputo, impresión y captura de imágenes en la sede administrativa y los PAT.
- Incorporación de soluciones teleinformáticas orientadas a fortalecer los sistemas de información y mitigar riesgos operativos.

9.3 Modernización de infraestructura tecnológica

- Mapeo integral de la red institucional para identificar equipos conectados y optimizar la administración de direcciones IP.
- Reorganización y mejora del cableado estructurado en los PAT, reduciendo fallas de conectividad y mejorando la estabilidad de la red.
- Dotación tecnológica para diferentes dependencias con equipos de cómputo, impresoras, escáneres, pantallas, discos externos, UPS y unidades SSD.

9.4 Gobernanza tecnológica

- Integración y configuración de equipos dentro del **servidor de dominio**, fortaleciendo el control de la infraestructura tecnológica.
- Solución de incidencias relacionadas con telefonía IP y direccionamiento de red.

9.5 Licenciamiento y seguridad informática

- Proceso contractual para la adquisición de **licencias Office 365 Basic**, fortaleciendo el trabajo colaborativo y la gestión de información en la nube.

- Implementación de antivirus **NOD32** en los PAT y fortalecimiento de los mecanismos de seguridad informática.
- Gestión de **firmas digitales GSE** para garantizar la validez jurídica de documentos electrónicos y la continuidad operativa frente al sistema RUNT.

9.6 Auditoría tecnológica

- Auditorías sobre infraestructura tecnológica, software y operación de los PAT.
- Identificación de mejoras en el funcionamiento del **RUNT**, recomendando la habilitación de terminales adicionales en puntos con mayor flujo de usuarios.
- Optimización de servidores institucionales y depuración de servicios no críticos para mejorar su desempeño.

9.7 Seguridad digital y gobierno digital

- Actualización de las **políticas de seguridad informática y gestión de activos de información**.
- Revisión y actualización del **Plan Estratégico de Tecnologías de la Información – PETIC**.
- Avance en la adopción del **Modelo de Seguridad y Privacidad de la Información (MSPI)** conforme a los lineamientos del MinTIC.
- Instalación de la **mesa técnica de gobierno digital** y realización de capacitaciones en seguridad digital para funcionarios y contratistas.

9.8 Gestión de credenciales RUNT

- Administración y descricción de credenciales de usuario para la operación segura del sistema RUNT.

10. GESTIÓN JURÍDICA

Durante la vigencia 2025, el Instituto de Tránsito de Boyacá desarrolló su gestión jurídica conforme a los lineamientos del **Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG)**, la Política de Defensa Jurídica del Estado y las directrices de la **Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado (ANDJE)**, orientando sus acciones a la prevención del daño antijurídico, la adecuada representación judicial y la protección del patrimonio público.

Como resultado de la gestión adelantada, se evidenció una adecuada defensa de los intereses institucionales, la obtención de decisiones judiciales favorables en un alto porcentaje de los procesos y la contención del impacto fiscal derivado de litigios.

Durante el periodo evaluado, la entidad gestionó procesos judiciales principalmente relacionados con:

- Demandas de **nulidad y restablecimiento del derecho** por actos administrativos sancionatorios.
- Procesos de **reparación directa** derivados de presuntos daños en procedimientos de tránsito o registro automotor.
- **Acciones de tutela**, principalmente relacionadas con derechos de petición asociados a cobro coactivo, prescripción de comparendos o solicitudes administrativas.
- **Acciones populares**, controversias contractuales y procesos laborales.

10.1 Entre las principales actuaciones desarrolladas por la Oficina Jurídica se destacan:

- Atención oportuna de requerimientos judiciales y administrativos.
- Contestación de demandas dentro de los términos legales.
- Interposición de recursos procedentes.
- Participación en audiencias judiciales y extrajudiciales.
- Elaboración de conceptos jurídicos para la toma de decisiones institucionales.

La gestión jurídica arrojó los siguientes resultados:

Tabla 20. Indicador gestión jurídica

Indicador	Resultado
Índice de oportunidad en la defensa judicial	100 %
Índice de prevención del daño antijurídico	75 %
Nivel de articulación interinstitucional	Alto
Tasa de éxito procesal	95 %

Estos resultados reflejan un desempeño favorable en la defensa judicial del Instituto y un fortalecimiento de la gestión preventiva frente a riesgos jurídicos.

10.2 Procesos judiciales vigentes

A diciembre de 2025, el Instituto registra **31 procesos judiciales activos**, distribuidos de la siguiente manera:

Tabla 21. Procesos Judiciales activos

Tipo de proceso	Total
Nulidad y restablecimiento del derecho	10
Reparación directa	7
Acciones populares	9
Acciones de repetición	2
Controversias contractuales	1
Procesos ejecutivos	1
Procesos laborales	1

Durante la vigencia 2025 se atendieron **244 acciones de tutela**, principalmente relacionadas con derechos de petición asociados a trámites administrativos, prescripción de comparendos y solicitudes de información institucional.

La defensa de estas acciones permitió garantizar la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos y fortalecer los mecanismos de respuesta institucional.

Durante el periodo evaluado, el **Comité de Conciliación del ITBOY** realizó **19 sesiones**, discriminadas así:

- **Sesiones ordinarias:** 15
- **Sesiones extraordinarias:** 4

En estas sesiones se analizaron **19 solicitudes de conciliación prejudicial**, las cuales fueron aprobadas tras el respectivo análisis jurídico, probatorio y fiscal.

El Comité evaluó principalmente procesos de las siguientes jurisdicciones:

- Contencioso Administrativo
- Laboral
- Civil
- Penal

Estas actuaciones permitieron fortalecer el uso de **mecanismos alternativos de solución de conflictos**, optimizar la toma de decisiones jurídicas y reducir el impacto económico potencial derivado de litigios.

La gestión adelantada durante la vigencia permitió:

- Reducir el riesgo litigioso institucional.
- Contener pretensiones económicas que podrían afectar el patrimonio público.
- Fortalecer la calidad jurídica de los actos administrativos.
- Consolidar una cultura institucional orientada a la **prevención del daño antijurídico**.
- Mejorar la articulación entre las áreas misionales y jurídicas del Instituto.

10.3 COBRO COACTIVO

Durante la vigencia 2025, el Instituto de Tránsito de Boyacá fortaleció el proceso de **cobro coactivo de comparendos**, con el propósito de garantizar la recuperación de cartera, mejorar la gestión de recaudo y asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de infracciones de tránsito, conforme a lo establecido en el **Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – CPACA**.

10.3.1 Actuaciones adelantadas - Apertura de procesos de cobro coactivo

Durante el periodo evaluado se adelantaron **3.295 aperturas de procesos de cobro coactivo** correspondientes a comparendos de la vigencia 2022 y del primer trimestre de 2023.

Estos procesos se realizaron mediante el procedimiento de selección y verificación de bases de datos de comparendos suministradas por **SIMIT**, verificando previamente que las obligaciones se encontraran en estado **pendiente de pago** dentro del término legal establecido.

Como resultado del proceso se generaron a través de la plataforma **SITBOY**:

- **3.295 autos que avocaron conocimiento del proceso**
- **3.295 autos de mandamiento de pago**

10.3.2 Notificaciones

Con el fin de garantizar el debido proceso a los infractores, se adelantaron las siguientes actuaciones de notificación:

- **2.078 citaciones** para notificación personal a los infractores.
- **3.295 notificaciones por aviso**, publicadas en la página web institucional.

10.3.3 Medidas cautelares

En el marco del proceso de cobro coactivo se adelantaron investigaciones de bienes para garantizar el recaudo de las obligaciones, generando:

- **3.295 investigaciones patrimoniales de bienes**
- Oficios masivos de embargo dirigidos a **10 entidades bancarias**
- Solicitudes al área operativa para inscripción de **medidas cautelares sobre vehículos registrados en el ITBOY**

10.3.4 Gestión procesal

De manera complementaria se adelantaron las siguientes actuaciones:

- Trámite de **excepciones y recursos** presentados por los deudores.
- Seguimiento permanente a los procesos activos.
- Control de términos procesales para evitar prescripciones.

10.3.5 Depuración de cartera

Con el propósito de garantizar una gestión eficiente de la cartera institucional, se adelantó el proceso de **depuración de obligaciones prescritas o de imposible recaudo**.

Durante la vigencia 2025:

- Se recibieron **2.600 derechos de petición** relacionados con prescripción de comparendos.
- Como resultado del análisis jurídico se identificaron **1.967 obligaciones prescritas o de imposible recaudo**.
- Se proyectaron **1.967 actos administrativos de prescripción** mediante resolución.
- Se realizó articulación con el área financiera para la actualización de los estados de cartera institucional.

10.3.6 Resultados de la gestión

Como resultado de la gestión adelantada en el proceso de cobro coactivo se destacan los siguientes logros:

- Incremento del **recaudo efectivo** mediante el fortalecimiento del cobro persuasivo y coactivo.
- Reducción del **índice de cartera morosa**, priorizando procesos con mayor viabilidad de recaudo.
- Mejora en la **oportunidad de las actuaciones administrativas**, evitando la prescripción de obligaciones.
- Fortalecimiento de la **cultura de pago** por parte de los usuarios.
- Consolidación del **control interno del proceso**, garantizando trazabilidad y seguridad jurídica.

CONTRATACIÓN

En cumplimiento de los principios de transparencia, responsabilidad, eficiencia, economía y publicidad que rigen la función administrativa, y en concordancia con lo dispuesto en el artículo 209 de la Constitución Política, el Estatuto General

de Contratación de la Administración Pública, y los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, la Oficina de Contratación del Instituto de Tránsito de Boyacá presenta ante la Honorable Asamblea Departamental el Informe Ejecutivo de Gestión correspondiente a la vigencia 2025.

Este informe sintetiza los principales resultados alcanzados en materia de planeación, estructuración, gestión y seguimiento de los procesos contractuales, evidenciando el impacto de la gestión administrativa en la ejecución de los programas institucionales y el fortalecimiento de la gestión pública departamental.

La contratación pública constituye una herramienta estratégica para la materialización de las políticas públicas, por lo que su adecuada administración garantiza la eficiente utilización de los recursos públicos y la efectiva prestación de los servicios a la ciudadanía.

EFICIENCIA EN LA GESTIÓN CONTRACTUAL

La Oficina de contratación del Instituto de Tránsito de Boyacá-ITBOY, garantizó la oportuna materialización de los proyectos institucionales, permitiendo que los programas misionales se ejecutaran dentro de los tiempos previstos.

En este contexto, el Plan Anual de Adquisiciones (PAA) se consolidó como un instrumento fundamental para la programación y ejecución de los procesos contractuales requeridos para el cumplimiento de los objetivos institucionales. Como resultado de la adecuada articulación entre la planeación institucional y la gestión contractual, la entidad alcanzó un nivel de ejecución del Plan Anual de Adquisiciones del 90 %, indicador que refleja la capacidad administrativa para materializar oportunamente las necesidades previamente identificadas y garantizar la adecuada implementación de los programas y proyectos misionales.

Durante la vigencia 2025, la Oficina de Contratación lideró y acompañó de manera integral los procesos de estructuración, selección, adjudicación y seguimiento contractual de la entidad, garantizando el cumplimiento de la normatividad vigente y la observancia de los principios de selección objetiva, transparencia y responsabilidad fiscal.

Así pues, se adelantaron un total de 211 procesos contractuales, de los cuales 197 fueron adjudicados exitosamente, lo que representa un nivel de efectividad cercano al 93 % de los procesos adelantados. Los procesos en mención fueron estructurados y tramitados conforme a las disposiciones del régimen de contratación estatal y en estricta observancia de los principios de transparencia, planeación, economía y selección objetiva. Estos procesos, desarrollados a través de las diferentes modalidades de selección previstas en la normativa vigente, permitieron atender de manera oportuna las necesidades institucionales y garantizar la adecuada ejecución de los programas y proyectos contemplados en la planeación estratégica de la entidad, consolidando así una gestión contractual orientada a la eficiencia administrativa y a la correcta administración

de los recursos públicos. Esta gestión permitió ejecutar recursos por un valor superior a once mil millones de pesos, destinados al fortalecimiento institucional y al desarrollo de las actividades misionales del Instituto.

La gestión contractual del Instituto se desarrolló a través de las diferentes modalidades de selección previstas en el régimen de contratación estatal, tales como, selección abreviada, mínima cuantía y contratación directa, las cuales fueron aplicadas conforme a la naturaleza y características de cada necesidad institucional.

- Selección abreviada Menor Cuantía 4
- Selección abreviada Subasta electrónica 5
- Mínima cuantía: 41
- Concurso de méritos: 1
- Contratación directa: 160

Naturaleza y tipología de los contratos celebrados:

1. Contrato de Arrendamiento: 8.
2. Prestación de servicios profesionales y de apoyo la gestión 149.
3. Convenios interadministrativos 3

En este contexto, resulta pertinente destacar que un 24% de los procesos contractuales adelantados se realizaron mediante mecanismos competitivos de selección, lo que evidencia el compromiso institucional con la promoción de la pluralidad de oferentes, la selección objetiva y el fortalecimiento de los principios de transparencia y eficiencia en la administración de los recursos públicos. Este enfoque permitió consolidar una gestión contractual orientada a garantizar condiciones de igualdad para los proponentes y a optimizar los resultados de los procesos adelantados por la entidad.

TRANSPARENCIA Y PUBLICIDAD

Durante la vigencia 2025, la Oficina de Contratación desarrolló su gestión bajo estrictos criterios de transparencia, publicidad y acceso a la información pública, asegurando que la totalidad de los procesos contractuales adelantados por la entidad fueran debidamente publicados en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP II, en procura de generar: publicidad plena de la contratación pública, acceso ciudadano a la información contractual, fortalecimiento del control social y cumplimiento de la Ley de Transparencia (Ley 1712 de 2014). Este ejercicio fortalece la confianza institucional y contribuye a consolidar un modelo de gobierno abierto y transparente.

Así mismo, se aseguró la atención integral de todas las observaciones presentadas por los potenciales oferentes dentro de las distintas etapas de los procesos de selección, promoviendo escenarios de participación y pluralidad en condiciones de igualdad.

La Oficina de Contratación del Instituto de Tránsito de Boyacá desarrolló una gestión preventiva del riesgo contractual, en concordancia con los lineamientos del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG y el Sistema de Control Interno, mediante la identificación, valoración y seguimiento permanente de los riesgos asociados a las etapas precontractual, contractual y poscontractual. En este marco, se implementaron controles orientados a fortalecer la planeación contractual, la estructuración técnica y jurídica de los procesos y el seguimiento a la ejecución de los contratos. Como resultado de estas acciones, durante el periodo evaluado no se materializaron riesgos contractuales de impacto institucional ni fue necesario imponer sanciones contractuales, lo cual evidencia una adecuada gestión preventiva, el cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de los contratistas y una administración responsable de los recursos públicos.

En desarrollo de la gestión contractual adelantada durante la vigencia, la Oficina de Contratación orientó sus actuaciones bajo criterios de rigurosidad técnica y jurídica, con el propósito de fortalecer el blindaje jurídico institucional en cada una de las etapas del proceso contractual —precontractual, contractual y postcontractual—. Para tal efecto, la estructuración de los procesos se realizó con fundamento en el marco normativo vigente, incorporando análisis jurídicos, verificación de requisitos habilitantes y adecuada documentación de las actuaciones administrativas, lo cual permitió mitigar riesgos legales y prevenir contingencias institucionales. Como resultado de este enfoque preventivo y de control, no se registraron acciones judiciales ni investigaciones disciplinarias asociadas a la gestión contractual adelantada durante la vigencia, circunstancia que evidencia la solidez técnica de los procesos estructurados y el compromiso institucional con la legalidad, la transparencia y la correcta administración de los recursos públicos.