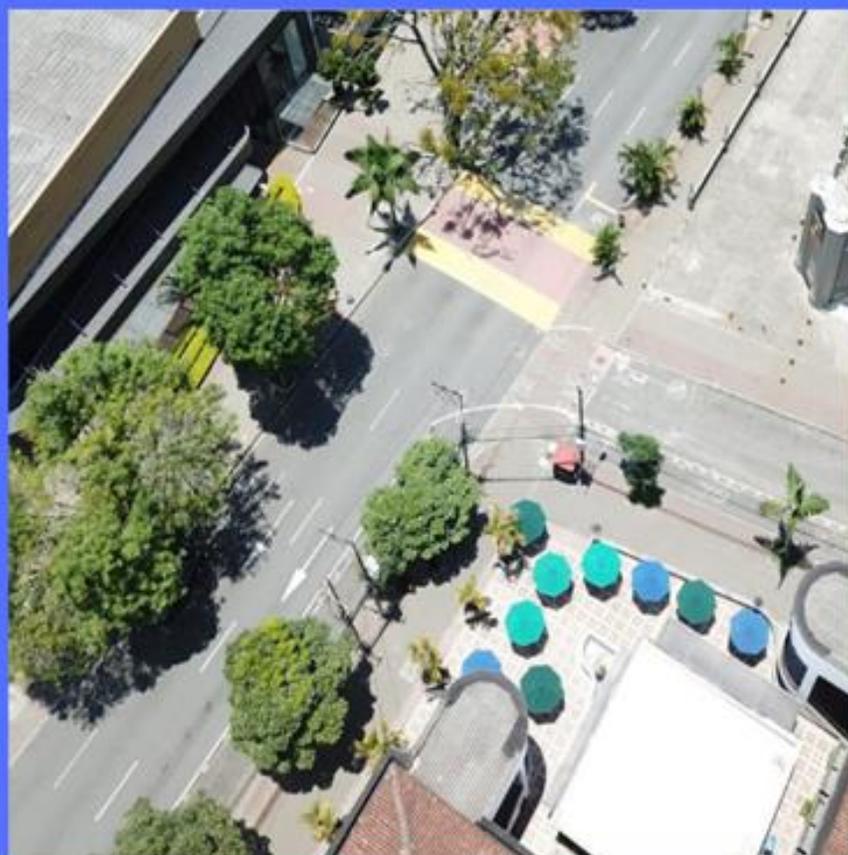

PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL

INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA





**INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA
NIT 816000558-8**

**PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL
2020-2023**

INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA

SUBDIRECCIÓN DE PLANEACIÓN

Oficina a cargo del proceso de recolección de información y Redacción

PEREIRA, RISARALDA





INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA
NIT 816000558-8

Sergio Alexander Trejos García
Director General

Oficina Asesora Jurídica

Oficina Asesora de Control Interno

Subdirección de Planeación

Subdirección de Movilidad

Subdirección de registro y procedimientos administrativos

Subdirección Administrativa y Financiera



PLAN ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL - IMP





CONTENIDO

1.	JUSTIFICACIÓN	7
2.	INTRODUCCIÓN.....	7
3.	ANÁLISIS INTERNO	11
3.1	Situación actual del entorno:.....	11
3.1.1	Transporte Aéreo.....	14
3.1.2	Transporte Terrestre:	15
3.1.3	Transporte Urbano:	16
3.1.4	Medida de pico y placa.....	21
3.1.5	Una sola movilidad Pereira Dosquebradas.....	22
3.1.6	Patios.....	22
3.1.7	Accidentalidad.....	23
4.	SITUACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN	25
4.1	Reseña Histórica.....	25
4.2	Proceso de Modernización Institucional.....	25
5.	PLANTA DE CARGOS.....	29
5.1	ORGANIGRAMA.....	29
5.2	GESTIÓN GERENCIAL	29
5.2.1	Director general:.....	29
5.2.2	Subdirección de planeación:.....	30
5.3	PROCESOS MISIONALES.....	30
5.3.1	Subdirección de movilidad.....	30
5.3.2	Administración del tráfico	30
5.3.3	Educación vial.....	31
5.3.4	Regulación control y vigilancia.....	31
5.3.5	Operación del sistema de bicicletas públicas (sbp)-mega bici:.....	32
5.3.6	Subdirección de registros y procedimientos administrativos y sancionatorios:	32
5.4	ESCUELA DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA.....	33
5.5	PROCESOS DE APOYO	33
5.5.1	Oficina asesora jurídica:.....	33
5.4.2.	Oficina asesora de control interno.....	34





INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA
NIT 816000558-8

6.	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	34
6.1	Misión	34
6.2	Visión	35
6.3	Principios y valores.....	35
6.3.1	Principios.....	35
6.3.2	Valores:	36
6.4	Política de calidad.....	36
6.5	Gestión Institucional.....	36
7.	DIAGNÓSTICO DE LA ORGANIZACIÓN.....	41
7.1	Diagnóstico del Entorno: Diagnóstico externo y tendencias en movilidad.....	41
7.2	Subtendencias	42
7.2.1	Medios alternativos en la movilidad	42
7.2.2	Movilidad eléctrica	42
7.2.3	Seguridad Vial.....	42
7.2.4	Legal y Ciencias Forenses.....	44
7.2.5	Objetivos de desarrollo sostenible.....	44
8.	PLAN NACIONAL DE DESARROLLO	45
8.1	Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022	45
8.2	Articulación del Plan Estratégico del IMP con el PND:	45
9.	ARTICULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DEL IMP CON EL PLAN DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE PEREIRA.	48
10.	DIAGNÓSTICO INTERNO	55
10.1	Muertes en accidentes de tránsito en Pereira	55
10.2	Lesiones en accidentes de tránsito en Pereira	56
10.3	Panorama nacional en términos de fallecidos y lesiones en accidentes	57
10.4	Parque Automotor	57
10.5	Infracciones	57
11.	ANÁLISIS EXTERNO OPORTUNIDADES - MATRIZ DOFA	58
11.1	Plan operativo estratégico.....	59
11.2	Plan de acción	59
11.2.1	Señalización-Semaforización, Seguridad Vial:	62
11.2.2	Movilidad eléctrica	62





**INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA
NIT 816000558-8**

11.2.3	Educación Vial y Escuela de Enseñanza.....	63
11.2.4	Sistemas de información actualizados	63
11.2.5	Gestión Documental y Archivo	64
11.2.6	Financiación de los proyectos	64
12.	LINEAMIENTOS PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO.....	64
12.1	Política de administración del riesgo	64
12.1.1	Primera Línea:	65
12.1.2	Segunda Línea:	66
12.1.3	Tercera Línea:	66
12.2	Plan Anticorrupción y atención al ciudadano.....	67
13.	CONCLUSIONES	68
14.	REFERENCIAS.....	69





1. JUSTIFICACIÓN

El plan estratégico 2020-2023 del instituto de movilidad de Pereira en adelante (IMP) se presenta como una oportunidad para continuar mejorando la eficiencia y solvencia del instituto, abordando los retos en movilidad y demás requerimientos del transporte vial en la ciudad y así poder luchar contra la accidentalidad y demás requerimientos de la ciudadanía de una forma oportuna. El plan estratégico 2020-2023 pretende impulsar la mejora del servicio que se presta a la sociedad, garantizando, desde un punto de vista de responsabilidad pública la misión que tiene encomendada.

Surge como una herramienta de gestión que ayudara a tomar decisiones sobre los problemas, necesidades y la priorización de los objetivos, así como de elegir las intervenciones que sean más eficientes.

2. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta que las ciudades y regiones alrededor del mundo requieren una planificación para la esquematización y desarrollo de estrategias que permitan desplazamientos de todos los actores viales de manera segura y eficiente, se hace necesaria la estructuración del Plan estratégico del IMP 2020-2023; como un factor determinante en la productividad económica del territorio e incidencia en la calidad de vida de sus habitantes.

Así que, en congruencia con el Plan Nacional Desarrollo, el cual está conformado por diferentes pactos, entre ellos los pactos transversales, como el Pacto *por* el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional:

- Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.
- Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.
- Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.
- Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.

De la mano del plan de desarrollo de Pereira “Gobierno de la Ciudad, Pereira, Capital del Eje 2020-2023” que, se encuentra cimentado en tres líneas estratégicas: Pereira



Moderna, Pereira Inteligente, Pereira para la gente. Que busca entre otros objetivos; en su Línea estratégica Pereira Moderna;

- Diseñar espacios públicos en los que se puedan convivir, vivir y trabajar en coherencia con las regulaciones sobre uso del suelo (POT).
- Promover el uso de bicicleta, transporte público eléctrico y disminución del vehículo privado para liberar el alto número de automóviles rodando por el municipio.
- Mayor dotación de espacios públicos con recuperación de comercio, traslapar las generaciones, niños, jóvenes y adultos mayores para mejor diálogo y diversidad social.
- Desarrollar fórmulas para que las plusvalías de la transformación del suelo en el municipio se reinviertan adecuadamente en los ciudadanos.
- Promover el uso de medios alternativos de transporte como la bicicleta mecánica, eléctrica y disminuir el uso del vehículo privado con la finalidad de reducir el flujo de tráfico en la ciudad de Pereira.
- Articular y diseñar las estrategias para la movilidad de los actores viales en concordancia de las regulaciones sobre el uso del suelo.
- Generar mayor número de participación de la ciudadanía en los diferentes espacios públicos, teniendo como tema central la reactivación económica y campañas para el uso de medios alternativos de movilidad, seguridad y cultura viales.
- Articular con el POT para la planeación de creación de parqueaderos en la zona céntrica de la ciudad.

Buscando el territorio avanzar hacia un sistema multimodal de transporte, articulado con más líneas del cable aéreo que contribuya con un hábitat amigable al medio ambiente. Aunado a programas como el “acuerdo por una ciudad moderna, segura, emprendedora y económicamente sostenible” en el sector transporte en su programa presupuestal Cultura y Seguridad Vial el cual se describe como Orientado a la ejecución, control y seguimiento de estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial en los diferentes modos de transporte y con incidencia en los diferentes actores involucrados en todo el territorio. En lo que se refiere a la productividad, competitividad y complementariedad económica, se focalizarán las medidas en la generación de valor agregado, conectividad física, movilidad y aprovechamiento de las relaciones comerciales entre ciudades.

Mientras que, a través de la Línea Estratégica Pereira Para la Gente, el municipio busca que la ciudad reúna las siguientes condiciones a saber:





- Que sea un ente territorial vital.
- Que sea seguro.
- Que sea sostenible.
- Que sea saludable.

Por lo cual, como lo señala Gehl (2014) en su libro Ciudades para la gente, en el primer condicionamiento hace referencia a que en el municipio de Pereira, además de que la población pueda caminar y desplazarse en diferentes formas de transporte alternativo, el espacio público del ente territorial deberá convertirse en un lugar vital, donde numerosos grupos puedan usarlo y cruzarse entre sí, es decir, que no exista discriminación alguna, que le dé vida al municipio desde una dinámica en la cual los grupos poblacionales interactúan de forma permanente sin afectarse.

Primer condicionamiento, (ciudades para la gente) Integrar el tejido social a través del uso de los medios alternativos de transporte, en donde diversos y numerosos grupos de ciudadanos puedan utilizarlo y encontrarse entre sí, aumentando la normalidad y el acceso de estos medios.

El segundo condicionamiento de un municipio seguro requiere la aplicación de medidas para la seguridad vial y prevención del delito. Al respecto, la Administración promoverá la caminata y el tránsito ciclista, además de estrategias pedagógicas que le permitan a la población conocer de manera profunda las causas usuales de los accidentes de tránsito. Para ello, en el municipio se implementarán medidas que permitan alcanzar espacios de calidad para los diferentes grupos poblacionales (niños, jóvenes adultos mayores y discapacitados, en los cuales se les brinde ambientes seguros.

Tercer condicionamiento (municipio seguro) Implementar medidas de seguridad vial en el municipio de Pereira, adoptando la promoción de la caminata, ciclista y ciclismo eléctrico aportando campañas pedagógicas que permitan informarle a la población conocer las causas de los incidentes y accidentes de tránsito en el municipio, además otorgarle mayor accesibilidad y protección a los (niños, jóvenes, adultos mayores y personas en condición de discapacidad) brindando ambientes seguros e inclusivos.

De las exigencias para un municipio sostenible, se hace referencia a que a través de diferentes medidas se le brinde prioridad al tráfico peatonal, ciclístico y de cable. En este sentido, se contribuirá a que en el ente territorial se cambie el perfil del sector transporte, teniendo en cuenta que este es el responsable de una cantidad significativa de polución.



De manera que, mediante campañas realizadas por la Administración, se promoverá en la población la utilización de las alternativas de transporte anteriormente mencionadas en distancias cada vez más largas.

Municipio sostenible: Brindar prioridad a los actores viales más vulnerables como el peatón, el ciclista y alternativos como el Megacable, cambiando la priorización del perfil del sector transporte, a través de planes de sensibilización y campañas se promoverá medios alternativos de transporte, además, de incrementar la cobertura de espacios exclusivos para las antes mencionadas, disminuyendo los vehículos privados y consecuentemente la contaminación del aire (polución).

El sistema integral de transporte masivo del municipio como sistema de transporte ligero, deberá acelerar su transición al sistema eléctrico, a fin de generar confianza a los usuarios en cuanto a frecuencias, tiempos, comodidad, seguridad y calidad en la atención.

Transformar el Sistema Integral del Transporte Masivo del Municipio de Pereira (Megabús) realizando su transición al sistema eléctrico, mejorando sus indicadores de satisfacción al usuario a través del mejoramiento de sus indicadores de eficiencia como: frecuencias, tiempos, comodidad, seguridad y calidad de la atención.

Municipio saludable: Implementar campañas de marketing digital y publicidad física en las diferentes vallas del municipio de Pereira, en zonas estratégicas como aquellos sitios que conectan con las vías públicas céntricas, como la circunvalar y el centro.

Según, La Organización Mundial de Salud (OMS), las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1 al 3 % en el producto nacional bruto (PNB) de cada país, por lo que la reducción de víctimas por esta causa favorecería el crecimiento y liberaría recursos para una utilización más productiva¹

Es así como las pérdidas se reflejan en los costos asociados con la atención de las víctimas dentro del sistema general de seguridad social y en el costo socioeconómico generado por las lesiones incapacitantes y definitivas, así como por el fallecimiento prematuro, toda vez que la población que presenta mayor afectación es la que se encuentra entre los 20 y los 39 años.

Respecto a la seguridad vial, la mortalidad asociada con siniestros viales aumentó en un 16 % entre 2009 y 2017; así, se posicionó como la segunda causa de muertes

¹ (OMS, Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020).



violentas en Colombia (90% causado por factores humanos), con una participación de motociclistas del 50 %, y la mayor participación se encuentra en personas de 20 a 30 años ocupando el 25,5%.

Se estima que los datos de lesionados que administra la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) representan solo el 10 % de la población, dado que el alcance de la prestación del servicio forense de Medicina Legal no cubre todos los heridos por siniestros viales del país (Forensis, 2017).

No obstante, pese a las labores adelantadas por la ANSV, el país está lejos de cumplir las metas previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), especialmente respecto a los fallecimientos (reducir la mortalidad de los peatones en un 18% y de los motociclistas en un 27% para el 2021) (PNSV, 2015), considerando que esta tasa, con excepción del 2017, viene en aumento desde 2010.

Colombia, como parte de la agenda para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), tiene como meta reducir a 8,35 la tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes para 2030², frente al indicador de 13,7 obtenido para 2017 (Forensis, 2017), por lo que afronta un importante desafío para contribuir de manera efectiva al cumplimiento del objetivo mundial.

Por lo cual se hace inminente una planeación estratégica que dé respuesta a los intereses del Plan de desarrollo municipal y nacional y que mitigue los efectos negativos a los que se exponen todos los actores viales de Pereira durante sus desplazamientos cotidianos, hacia una ciudad que se adapte cada vez más a las dinámicas actuales.

3. ANÁLISIS INTERNO

3.1 Situación actual del entorno:

Diagnóstico Sector Transporte y Movilidad 2019 del IMP: El Instituto de Movilidad de Pereira realizó un estudio en el año 2019 sobre el Sector Transporte y Movilidad, presentado con corte al mes de diciembre del mismo año. En el resumen general presenta una visión ambiciosa que toca temas relevantes y los esboza como metas impostergables:

- La disminución de los tiempos de desplazamientos de las personas.
- Las acciones en favor del fortalecimiento del Transporte Público.
- La mejora del medio ambiente.

² documento CONPES 3918)





- El impacto sobre la salud de las personas.
- La motivación por el impacto que todas estas medidas tiene en el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Bajo la misma visión y con los mismos propósitos, se plantea igualmente la importancia de contar con un Sistema Integrado de transporte Masivo Multimodal (Cable y Bicicleta), que sea una solución para la movilidad urbana, incrementando el número de personas que se transportan en el sistema; mejorando la movilidad y la conexión con el entorno Rural, buscando que con un solo pasaje se desplace en los diferentes medios del sistema. Según los resultados del estudio del Instituto de Movilidad, se resalta que en Pereira existe cerca de 187.426 automotores matriculados, distribuidos así; 81.871 vehículos, 86.180 motocicletas y 19.375 camionetas.

Porcentaje de participación frente al modo de transporte en Pereira	2018
A pie	35%
Motocicleta	14%
Vehículo privado	36,8%
Bus urbano	22,9%
Bicicleta	1,26%

Tabla 1. Porcentaje de participación del modo de transporte en Pereira.³

Parque Automotor	2014	2015	2016	2017	2018	Dic 2019	(%) INC. 2015-2019
Motos	59.450	63.635	70.789	77.085	82.165	86.180	35,4%
Automóviles	50.429	53.747	56.811	59.444	62.238	65.132	21,2%
Camionetas	11.917	13.221	14.493	15.877	17.462	19.375	46,5%
Camperos	8.626	8.736	8.819	8.911	9.001	9.269	6,1%
Camión	2.045	2.152	2.181	2.197	2.191	2.261	5,1%
Microbús	669	579	683	678	673	672	16,1%
Bus	549	568	585	587	606	609	7,2%
Volqueta	534	550	557	573	567	569	3,5%
Buseta	487	468	453	423	404	399	-14,7%
Tractocamión	182	177	174	169	154	164	-7,3%
Maquinaria Agrícola	20	22	33	34	33	74	236,4%
Otros	1.049	1.746	2.050	2.248	2.667	2.722	55,9%
Total	135.957	145.601	157.628	168.226	178.161	187.426	28,7%

Tabla 2. Parque automotor rodante en Pereira.⁴

³ Fuente IMP



Se estima que el parque automotor que rueda por el municipio Pereira es de **243.654*** vehículos por la influencia de los municipios del Área Metropolitana y por municipios vecinos de Risaralda, Norte del Valle, Quindío y Cali.

CLASE DE VEHICULO	PARQUE MATRICULADO PEREIRA	PARQUE RODANTE PEREIRA
Motocicletas	86.180	112.034
Transporte individual (Automóvil, camioneta, campero)	93.776	12.909
Transporte pasajeros (bus, buseta y microbús)	1.680	2.184
Transporte carga (camión, tracto-camión y volqueta)	3.068	3.988
Otros	2.722	3.539
Total	187.426	243.654*

Tabla 3. Comparación parque matriculado en Pereira y parque automotor rodante en Pereira – diciembre 2019.⁵

Frente a este panorama el Gobierno de la Ciudad propuso el “Plan Maestro de Movilidad y Parqueaderos de Pereira”, buscando así el desarrollo de estrategias, proyectos y acciones que mejoren la movilidad en el municipio.

Se estima que rueda por el municipio Pereira 243.654* vehículos por la influencia de los municipios del Área Metropolitana y por municipios vecinos de Risaralda, Norte del Valle, Quindío y Cali.

De un total de 1.505.597 viajes en todos los modos de transporte del AMCO, Pereira tiene un total de 1.030.543, más del 50% del total. Mientras que la tasa de viajes al día por hogar es en promedio 6,42 viajes. El motivo de viaje es un indicador clave, la tasa promedio de viajes por persona en Pereira es: 2,13. Utilizados en trabajo y estudio por lo tanto las horas que presentan congestión vehicular se exponen a continuación:

- 6:15 A.M. a 7:15 A.M.
- 12:00 P.M. a 1:00 P.M.
- 05:30 P.M. a 06:30 P.M.⁶

⁴ Fuente IMP

⁵ Fuente IMP

⁶ Plan Maestro de Movilidad y Parqueaderos





3.1.1 Transporte Aéreo

La ciudad de Pereira le ha apostado a la conectividad aérea como elemento facilitador de las dinámicas sociales, económicas y culturales de la Región Cafetera y del Departamento de Risaralda.

En materia Aeroportuaria, el aeropuerto internacional Matecaña ocupa a nivel nacional el 8avo puesto en importancia; y el 1er. lugar en el Eje Cafetero, teniendo actualmente un mercado creciente, con fuertes inversiones sostenidas a lo largo de 15 años de administraciones, lo que le ha permitido en la pasada y la actual administración, avanzar y consolidar el proyecto emblemático de modernización de la nueva terminal de pasajeros del Aeropuerto y asegurar la inversión en instrumentos en el lado aire, con los cuales se potencializa su operatividad.

Mes	2015	2016	2017	2018	2019
Enero	125.071	130.482	131.136	157.676	158.110
Febrero	103.628	117.804	114.392	136.800	136.636
Marzo	119.827	128.470	133.610	150.789	156.551
Abril	118.613	120.377	123.587	140.648	154.992
Mayo	129.447	128.598	129.314	145.648	148.841
Junio	133.074	133.403	137.854	149.446	145.981
Julio	137.372	133.629	138.132	155.648	174.073
Agosto	132.659	131.337	138.132	155.950	176.302
Septiembre	129.346	126.158	120.185	147.906	151.846
Octubre	135.725	137.654	105.689	155.790	163.839
Noviembre	127.302	116.931	131.392	161.771	165.410
Diciembre	131.054	132.096	153770	171.227	181.604
Total	1.523.118	1.536939	1.557364	1.829.299	1.914.185
Crecimiento	-	0,91%	1,33%	17,46%	4,64%

Tabla 4. Movimiento pasajeros nacionales e internacionales

Con respecto a los pasajeros movilizados en vuelos nacionales, las cifras muestran un crecimiento anual durante el cuatrienio (2016-2019) en promedio del 4.8% superando los 1.6 millones de pasajeros para el 2019; lo que para la cuenta internacional correspondió al 11%, superando los 217 mil pasajeros para el mismo año.

En cuanto al proyecto emblemático “Modernización de la Terminal del Aeropuerto Internacional Matecaña”, ha correspondido al cumplimiento disciplinado de Plan



Maestro, que fue objeto de actualización en el año 2018 como uno de los compromisos del actual operador OPAM. Las actuales obras e inversiones han consistido en el mantenimiento de la pista, calles de rodaje y ampliación de plataforma, compra de predios para franja de pista, zona RESA y obras requeridas para certificación, mejoramiento de instalaciones físicas, obras viales complementarias, mantenimiento de equipos especializados y construcción, como ya se anotó, del ILS CAT I; con lo cual se concluiría al momento de culminar las obras en la Nueva terminal, demolición de la antigua terminal y ampliación de la plataforma con la implementación del 100% de la Fase 1A del Plan Maestro Aeroportuario 2018.

En cuanto a obras para la mejora de la accesibilidad y la seguridad aérea se avanzará en la construcción de la Intersección de la Av. 30 de Agosto acceso oriental en la primera etapa con recursos propios y en la segunda etapa, con un reconocido esfuerzo y gestión de articulación del Gobierno Departamental para con el Municipal, con fuente Regalías; así mismo construiremos de la glorieta en el sector de la Villa acceso occidental, para mejorar las condiciones de movilidad para todos los viajeros y visitantes que llegan desde esos sectores, el occidente del departamento y Norte del Valle; finalmente, con recursos viabilizados por la Aeronáutica Civil, construiremos el Sistema de Luces de Aproximación (ALS por sus siglas en ingles), con lo cual se complementará el sistema ALS del año 2018.⁷

Todos estos avances apuntan sin vacilar al cumplimiento de los Objetivos 9 (Industria, innovación e Infraestructura) y 11 (Comunidades y Ciudades Sostenibles) de los Objetivos de Desarrollo Sostenible con los cuales está comprometido el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad.

3.1.2 Transporte Terrestre:

En el tercer trimestre de 2019 la salida de pajaros en la ciudad de Pereira fue de 1,8 millones presentando aumento anual, no obstante, estas cifras fueron inferiores a los del segundo trimestre del mismo año.

La encuesta de transporte urbano de pasajeros (ETUP) del DANE mostro para el tercer semestre de 2019 un aumento en la movilización de personas en el eje cafetero, para un total de 40,9 millones de usuarios. Hubo un mayor incremento en el área metropolitana de Pereira por el crecimiento en la cantidad de pasajeros de busetas y del Sistema Integral de Transporte Masivo de alimentador y troncal.

Por su parte, la carga transportada vía terrestre desde el Eje Cafetero entre julio-septiembre de 2019 fue de 815.688 toneladas, con un aumento anual que superó el de

⁷ Fuente Aeropuerto Internacional Matecaña. Municipio de Pereira



los cuatro trimestres precedentes. Risaralda fue el de menor aumento anual, aunque tuvo la mayor participación en los despachos de la región con un aporte de 47,6%, departamento en el que se incrementó la salida de mercancías como harina y baúles o maletas para el Valle del Cauca y la misma región cafetera, así como de azúcares principalmente hacia Buenaventura.⁸

El Terminal de Transportes de Pereira S.A, es la terminal del servicio de transporte público terrestre intermunicipal e interdepartamental que sirve a la ciudad de Pereira, Colombia.

El movimiento de usuarios acumulado al 30 de junio de 2019 fue de 3.383.637 personas que viajaron a través de las diferentes empresas de transporte asentadas en la Terminal. El movimiento de usuarios se incrementó entre el 2016 y 2019; disminuyó entre 2017 y 2018. Mientras que el número de vehículos despachados tuvo un incremento en el 2016, pero disminuye del 2017 al 2019.

3.1.3 Transporte Urbano:

Pereira, la ciudad Trasnochadora, Querendona y Morena, se movilizaba a pie y a caballo en la época de la colonia. Hoy, tras la aparición de un plan de desarrollo para el transporte en Colombia, que surgió debido a la sobreoferta de transporte público, la capital de Risaralda cuenta con un Sistema Integrado de Transporte Masivo llamado Megabús.

La ciudad de Pereira cuenta con diferentes medios de transporte, entre los cuales, el uso de bicicleta dentro de la movilidad urbana evidencia un 6% aproximadamente de preferencia.

3.1.3.1 Megabús

En el año 2006 se inauguró el sistema de transporte masivo, (el tercero del país, y el único de las ciudades intermedias), compuesto por buses articulados de tránsito rápido y alimentadores, denominado Megabús, que sirve a los municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia, mueve más de 120.000 pasajeros diariamente, se está proyectando también a movilizar a los habitantes de Santa Rosa de Cabal y el municipio de Cartago, condicionado a que estos decidan formar parte del Área metropolitana de Centro Occidente (AMCO).

Lo que respecta al servicio prestado por MEGABÚS S.A., como ente gestor del sistema de transporte masivo en el Área Metropolitana Centro Occidente, nos permitimos

⁸https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/9779/ber_Eje_Cafetero_III_trim_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y



manifiestar que, en términos de movilidad a través del sistema integrado de transporte masivo, se prevé la incorporación de vehículos eléctricos con cero emisiones de gases efecto invernadero dentro del crecimiento de nuevas coberturas y/o la generación de nuevos procesos contractuales en la materia. Incluyendo la construcción de infraestructura requerida para ello, como electrolineras. En armonía con las disposiciones establecidas en el actual Plan de Desarrollo Ley 1955 y demás normas que la regulan.

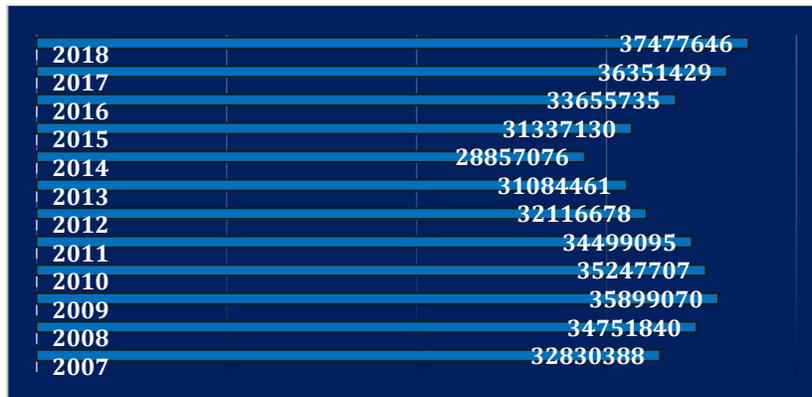


Gráfico 1. Cantidad de pasajeros que usan el sistema Megabus por año.⁹

3.1.3.2 Megacable



Imagen 1. Maqueta estación parque Olaya del Megacable.¹⁰

⁹ Cartilla informe de gestión (megabus.gov.co)

¹⁰ <https://www.ciudadregion.com/regiones/risaralda/pereira/megacable-sera-el-cable-aereo-mas-extenso-de-colombia>





Con la implementación del sistema de transporte por CABLE AÉREO, se busca mejorar la calidad de vida de los habitantes, mediante la ampliación de la cobertura del servicio masivo de transporte por medio de la integración intermodal entre el SITM y el sistema CABLE AÉREO TIPO TELECABINA MONOCABLE DESENGANCHABLE-MEGACABLE, para la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), con el fin de contribuir y propender con la cobertura del servicio de transporte público, reducción en el costos, promedio de recorridos, contribución con el medio ambiente, y el fortalecimiento del tejido social de la población beneficiada. Es el nombre del sistema de transporte masivo de pasajeros por cable aéreo que se empezó a construir desde marzo de 2018. La construcción se encuentra en un 75% de ejecución, se recomienda realizar seguimiento detallado a la ejecución de la obra al igual que a la etapa de inicio de operación comercial.

3.1.3.3 Megabici

La ciudad de Pereira cuenta con diferentes medios de transporte, entre los cuales, el uso de bicicleta dentro de la movilidad urbana evidencia un 6% aproximadamente de preferencia. El SBP – Sistema de Bicicletas Públicas - Megabici inició operación en el mes de agosto de 2018 con 4 estaciones ubicadas en el Parque Olaya Herrera, Lago Uribe Uribe, La Libertad y Plaza de Bolívar. En 2019 se hace la expansión con tres (3) estaciones en Calle del Encuentro, Plazoleta La Julia, y Centro Comercial Arboleda. Mediante la construcción de 16,2 km de los 30 km de ciclo ruta propuestos, contribuyó a una movilidad sostenible mediante el aumento del número de viajes en la ciudad, empleando la bicicleta como medio de transporte que permita la pacificación del tráfico, descongestión y descontaminación para hacer de Pereira una ciudad más amable, competitiva y sostenible. Se implementó entonces un sistema de bicicletas publicas compartidas, asociado al sistema integrado de transporte (Megabús) y se adecuaron 300 bici-parqueaderos con acceso gratuito, para incentivar el uso de dicho medio de transporte. Meta: implantación de 300 bici parqueaderos.





Imagen 2. Bicicletas para uso de la comunidad estación parque Bolívar.

Vigencia	Corredor / Tramo	Tipología	Longitud (metros)
2016	Avenida circunvalar	Ciclo ruta segregada en calzada	1181
	Carrera 12 bis calle 3 a 12	Ciclo ruta segregada en calzada	916
	Carrera 7 calles 13 a 25	Ciclo banda preferencial	1120
	Carrera 8 calles 24 a 13	Ciclo banda preferencial	939
	El dorado – Villa del prado	Ciclo banda preferencial	396
	Ingreso viaducto	Ciclo banda preferencial	185
2017	Conector Invico calle del encuentro	Ciclo ruta segregada en calzada	447
	Conector oriente: carrera 9 calle 1 a 10	Ciclo ruta segregada en calzada	2193
	Carrera 7 calles 26 a 43	Ciclo ruta segregada en calzada	1980





Vigencia	Corredor / Tramo	Tipología	Longitud (metros)
	Éxito victoria	Ciclo ruta sobre andén	446
	Ciclo ruta UTP	Ciclo ruta sobre andén	158
	Paralela sur (fase 1)	Ciclo ruta segregada en calzada	1500
2018	Puente Barrranquero	Ciclo ruta segregada en calzada	246
	Calle 21	Ciclo ruta sobre andén	500
	Conexión Naranjito – Villa verde	Ciclo ruta sobre andén	823
2019	San Jerónimo	Ciclo ruta mixta	960
	Ingreso Aeropuerto	Ciclo ruta sobre andén	420
	Conexión calle 50	Ciclo ruta sobre andén	200
	San Mateo	Ciclo ruta sobre andén	960

Tabla 5. Tramos viales para el uso de bicicletas en la ciudad de Pereira¹¹

Bici-parqueaderos	Tendencias del indicador		
	2016	2017	2018
Plaza de Bolívar	10		
Parque Olaya	5		
Parque de la Libertad	5		
Parque del Lago	5		
Parque Banderas	10		
Piscinas Olímpicas	5		
Alcaldía de Pereira	7		
Intercambiador Cuba	5		
Coliseo Mayor	5		
El viajero	5		
Saludcoop	5		
Calle 18	5		8
UTP	10		
Concejo de Pereira	5		

¹¹ Fuente IMP





Bici-parqueaderos	Tendencias del indicador		
	2016	2017	2018
Avenida Circunvalar		17	

Tabla 6. Implantación de bici-parqueaderos.

3.1.3.4 Transporte Público Colectivo

La ciudad, también cuenta con TPC, el Sistema de Transporte Público Colectivo convencional regulado por el Área metropolitana de Centro Occidente y que presta su servicio a esta misma organización geográfica (Pereira, Dosquebradas y La Virginia). Dicho sistema cuenta con 74 rutas que recorren cada barrio de las ciudades del área, año tras año su uso ha decrecido y ha aumentado el del Sistema Integrado de Transporte Masivo, generando la eliminación de ciertas rutas y la chatarrización de centenares de buses contaminantes de las siete empresas de este sistema de transporte.

3.1.3.5 Transporte Privado o particular

En los últimos 10 años en Pereira el incremento del parque automotor para autos fue del 93.03% y para las motos del 142.77%. Estos vehículos privados circulan principalmente por las vías localizadas en el centro de la ciudad, generando un flujo vehicular considerable sobre el sistema vial, saturando la capacidad de las vías y reduciendo las velocidades de circulación.

En las dinámicas urbanas de Pereira corresponden a una ciudad monocéntrica, en donde los principales equipamientos comerciales, de salud, religiosos, zonas de trabajo y educación se encuentran localizados en su mayoría en el centro ampliado del municipio. Es así, como la mayor cantidad de viajes de la red vial se concentra en las vías de acceso y salida a este sector en donde está la mayor generación y atracción de viajes.

La motocicleta es el principal medio de transporte en la ciudad de Pereira, según el Plan Maestro de Movilidad y Parqueaderos de Pereira. En la partición modal por estrato en Pereira, se observan tendencias marcadas en el uso de modos de transporte, en el área de estudio se realizan 906.317 viajes en modos motorizados.

3.1.4 Medida de pico y placa

Según el Plan Maestro de Movilidad y Parqueaderos de Pereira, durante la toma de información primaria se evidenció en el histograma horario de volúmenes de vehículos privados (autos y motos) que Pereira cuenta con dos picos pronunciados en donde se presenta el mayor movimiento de flujo vehicular. Es así, como se identifica la franja horaria de la mañana entre 6:00 a.m. y 9:00 a.m. y la franja de la tarde entre 5:00 p.m. y 8:00 p.m. Que las dinámicas urbanas de Pereira corresponden.





Que durante la hora de máxima demanda (HMD) que se encuentra en la franja horaria de la mañana, en el 20182 se movilizaban en el centro de la ciudad alrededor de 5.000 viajes de vehículos particulares. Así mismo, de acuerdo con la partición modal de la ciudad el 54% de los viajes de vehículos privados son realizados en moto y el 46% en auto. Que, por las condiciones físicas, topográficas, composición urbana y la infraestructura vial disponible, Pereira presenta la mayor cantidad de viajes en sentido longitudinal, es decir, oriente-occidente y occidente-oriente. Por lo tanto, no se pueden bloquear los corredores principales que permiten estos movimientos con la medida de pico y placa, pues son los encargados del acceso y salida a zonas generadoras y a tractoras de viajes.

3.1.5 Una sola movilidad Pereira Dosquebradas

El análisis de la movilidad en la ciudad de Pereira se debe realizar considerando las características de proximidad e influencia que tiene sobre nuestro territorio el municipio de Dosquebradas. Por lo cual, hay una interdependencia en varias esferas entre ambos municipios y una dinámica significativa, los proyectos y estrategias de movilidad de la ciudad de Pereira, se tienen que integrar en gran nivel con Dosquebradas.

3.1.6 Patios

Por medio del contrato No.42 – 2010 se otorgó a la unión temporal grúas del café el contrato de grúas y patios que tiene como objeto contratación del servicio de parqueadero y traslado de vehículos las 24 horas del día siete días a la semana. Dicho contrato se extendió hasta el año en curso 2019 y a finales de este se esperan nuevas determinaciones en torno a esta actividad.



Imagen 3. Fotografía aérea parqueadero Deogracias.





3.1.7 Accidentalidad

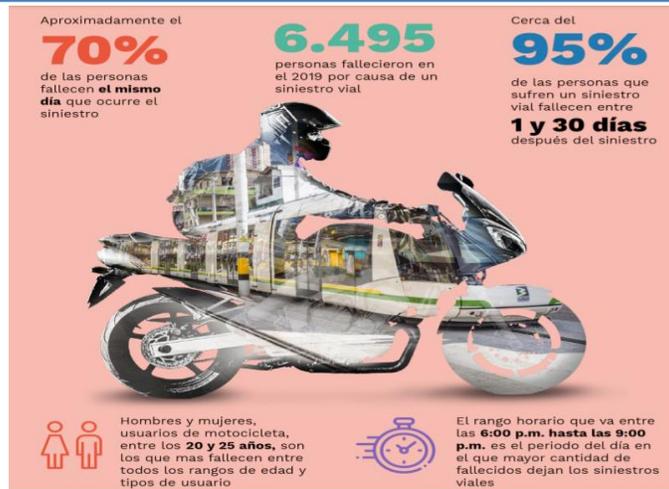


Imagen 4. Estadísticas de muertes involucrados en accidentes viales.¹²



Imagen 5. Estadísticas de lesionados en accidentes viales¹³

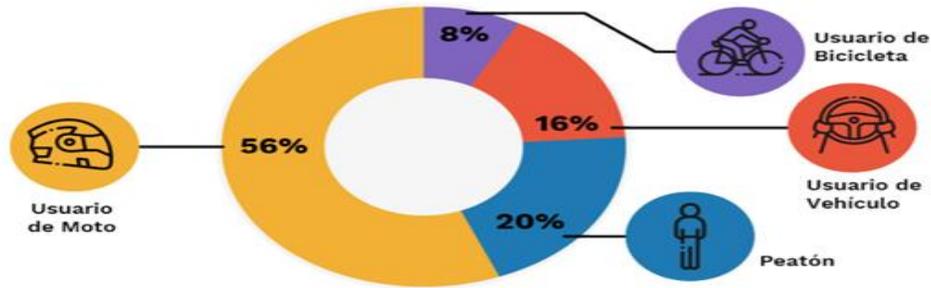
En Colombia, en el **2019** de acuerdo con los datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los siniestros viales en **Colombia** dejaron 6.495 personas fallecidas y 40.563 lesionadas. Del total de personas fallecidas en el mundo por esta causa, un 46% son peatones, conductores o acompañantes de motocicleta y ciclistas, mientras que, en Colombia, esta proporción asciende a casi el 70%.¹⁴

¹² Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2019

¹³ Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia 2019

¹⁴ (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF, 2013a).





Gráfica 2. Porcentaje de personas lesionadas, valoradas por INMLCF según tipo de usuario de la vía en Colombia 2019.¹⁵

Como se observa en la Gráfica 4, los usuarios de motocicleta representaron el 55,81% (20.544) de las personas lesionadas en siniestros viales, que fueron valoradas por el Instituto Nacional de Medicina Legal, seguidos de los peatones que 20,15% (7.417), los usuarios de vehículos 16,02% (5.899), los usuarios de bicicleta 7,85% (2.888), y sin información 0,17% (64).

Tipo de victima	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	Dic - 2019	%
Peatón	30	39,5	39	45,9	33	47,8	43	53,8	32	45,7
Motociclista	28	36,8	29	34,1	22	31,9	23	28,8	27	38,6
Ciclista	7	9,2	5	5,9	4	5,8	6	7,5	6	8,6
Acompañante moto	7	9,2	8	9,4	4	5,8	3	3,8	2	2,9
Conductor	2	2,6	3	3,5	3	4,3	3	3,8	1	1,4
Pasajero	2	2,6	1	1,2	3	4,3	2	2,5	2	2,9
Total	76	100	85	100	69	100	80	100	70	100

Tabla 7. Muertes totales en accidentes de tránsito años 2015 a 2019.¹⁶

Las causas más significativas en términos de víctimas de siniestros de tránsito son; El exceso de velocidad, la conducción bajo efectos del alcohol y, en general, el irrespeto a las normas de tránsito, no solo de los conductores sino pasajeros, peatones, ciclistas y los motociclistas, muestran comportamientos que ponen en peligro sus vidas y la de los demás. Teniendo en cuenta la reducción que se presentó en cuestión de víctimas del año 2018 al 2019 se presenta la siguiente tabla con sus respectivos comparativos:

¹⁵ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses – INMLCF0 – Sistema de información forense de ciencia de Colombia – SICLICO – 2019.

¹⁶ Fuente IMP



Tipo de Victima	Dic 2018	año 2019	Var. 2018-2019	Var. % 2018-2019
Peatón	43	32	-11	-25,6%
Motociclista	23	27	4	17,4%
Ciclista	6	6	0	0%
Acompañante moto	3	2	-1	33,3%
Conductor	3	1	0	66,7%
Pasajero	2	2	-2	0%
Total	80	70	-10	-12,5%

Tabla 8. Muertes en accidentes de tránsito comparativo acumulado de los años 2018-2019.¹⁷

En general se logró una disminución de accidentalidad del 12,5% pero lamentablemente continúan siendo los motociclistas y sus acompañantes los que mayor índice de mortandad tienen, presentando un aumento del 17,4% y 33,3% respectivamente. Es de resaltar que los peatones tuvieron una significativa reducción con el 25,6%.

4. SITUACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN

4.1 Reseña Histórica

El Concejo Municipal de Pereira Mediante el Acuerdo 137 de diciembre 20 de 1994, acuerda crear el Instituto Municipal de Tránsito y Transporte de Pereira, como un establecimiento público, de orden municipal, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente; cumpliendo con las funciones que le asigne el Código Nacional de Tránsito Terrestre, La Ley, los Decretos Reglamentarios, las Ordenanzas y los Acuerdos Municipales; y aunque su área de jurisdicción sería el Municipio de Pereira, podía ejercer las funciones de Transporte Público en el Área Metropolitana del Centro de Occidente, conformada por los Municipios de Pereira, Dosquebradas y La Virginia.

4.2 Proceso de Modernización Institucional

El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira en el año 2013 suscribió con la Escuela Superior de Administración Pública ESAP contrato de prestación de servicios No 79 de 2013, con el objeto de: “Realizar un estudio técnico soporte para la renovación requerida por el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira, conforme a la metodología del Departamento Administrativo de la Función Pública, conforme a las variaciones

¹⁷ Fuente IMP





normativas, las nuevas necesidades del instituto y la recomendación de la ESAP sobre la pertinencia de aplicar los resultados del estudio en el año 2015, se realizó actualización del Estudio Técnico por parte del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira bajo los parámetros del Decreto 1227 de 2005 artículo 97 compilado dentro del Decreto 1083 de 2015, el cual determina que los estudios de modificación de la planta de personal deben contemplar como mínimo los siguientes aspectos:

- Análisis de los procesos técnico-misionales y de apoyo.
- Evaluación de la prestación de servicios.
- Evaluación de las funciones, los perfiles y las cargas de trabajo de los empleados.

Así como las directrices de la Ley 2400 de 1968 (declarando exequible por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-614 de 2009), la Circular No 008 de 2012 del Ministerio de Trabajo y la Circular No 008 de 2012 de la Procuraduría General de la Nación sobre la formalización del empleo.

El Estudio Técnico del Proceso de Rediseño Institucional fue implementado por la Entidad mediante la expedición de los Acuerdos de Junta Directiva No 407 “Por medio de la cual se establece la estructura del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira y se determina las funciones de sus dependencias” y No 408 “Por medio de la cual se modifica la planta de personal del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira y se dictan otras disposiciones” ambos del 17 de junio de 2015, así como el Acuerdo No 409 del 7 de octubre de 2015 “Por medio de la cual se modifica parcialmente el Acuerdo No 000408 del 17 de Junio de 2015 y se dictan otras disposiciones” como resultado de este proceso se generaron las siguientes novedades administrativas.

Creación de veinte (20) cargos de Agentes de Tránsito código 340 grado 03 los cuales deberán ser vinculados mediante Carrera Administrativa, por lo que en el momento fueron provistos con carácter provisional en atención al Decreto 1083 de 2015.

1. Suspensión de un (1) cargo de profesional universitario de planificación técnica, administrativa de gestión de calidad código 219 grado 02 inscrito dentro del registro público de carrera.
2. Creación de un (1) cargo de profesional especializado de libre nombramiento y remoción con el fin de contribuir a la Subdirección de Movilidad Vial en el manejo eficiente del Talento Humano representado en Agentes de Tránsito.





PROCESOS ESTRATÉGICOS	Gestión gerencial
	Representación institucional (imagen institucional, manejo de medios, cultura del diálogo, promoción de la participación ciudadana, representación legal)
	Gestión de calidad (control de documentos, control de registros, control de servicio no conforme, implementación de acciones correctivas, implementación de acciones preventivas, medición de objetivos de calidad)
	Comunicación con el cliente (peticiones, quejas, reclamos y sugerencias, medición y seguimiento a los servicios, satisfacción del cliente)
	Derechos de petición (respuesta a derechos de petición)
PROCESOS MISIONALES	Movilidad vial
	Registros infracciones normas de tránsito (grabación de infracción a la norma de tránsito)
	Derechos de petición (respuesta a derechos de petición)
	Registros y procedimientos administrativos
	Actualización del registro único nacional runt (actualización del registro único nacional runt, en la central de datos)
	Registro de apertura y seguimiento de sanciones a las normas de tránsito (sanciones)
	Registro de conductores (expedición de licencias de conducción, recategorización de licencia de conducción, refrendación de licencia de conducción, duplicado de licencia de conducción)
	Derechos de petición (respuesta a derechos de petición)
PROCESOS DE APOYO	Enseñanza automovilística
	Control de legalidad
	Contratación (licitación, convenios interadministrativos, contratos)
	Derechos de petición (respuesta a derechos de petición)
	Gestión de recursos
	Sistemas de información y telemática (mantenimiento de equipos de cómputo, aplicativos y redes, soporte en software, hardware y redes, implementación de hardware, software y redes, identificación de necesidades de recursos informáticos, copias de seguridad de bases de datos)
	Gestión documental (gestión de documentos, radicación y clasificación de documentos, organización archivo)
Derechos de petición (respuesta a derechos de petición)	
PROCESOS DE EVALUACIÓN	Operacionalización del sistema de control inter





Tabla 9. Estructura administrativa del IMP.

De igual forma, dentro del proceso de rediseño se expidieron las siguientes resoluciones:

1. Resolución No 00491 del 21 de julio de 2015 *“Por medio de la cual se ajusta el Manual Especifico de Funciones y Competencias Laborales para los empleados de la Planta de Personal del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira”*.
1. Resolución No 000492 del 21 de julio 2015 *“Por la cual se distribuyen los cargos de planta Global del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira”*
2. Resolución No 000493 del 21 de Julio de 2015 *“Por medio de la cual se conforman Grupos Internos de Trabajo en el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira y se les asignan funciones”*.
3. Resolución No 000527 del 3 de agosto de 2015 *“Por medio de la cual se designan las personas que integran los Grupos Internos de Trabajo del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira y se dictan otras disposiciones”*.
4. Resolución No 000696 del 7 de octubre de 2015 *“Por medio de la cual se modifica parcialmente la Resolución No 000491 del 21 de julio de 2015 “Por medio de la cual se ajusta el Manual Especifico de Funciones y Competencias Laborales para los Empleados de la planta de Personal del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira”*.

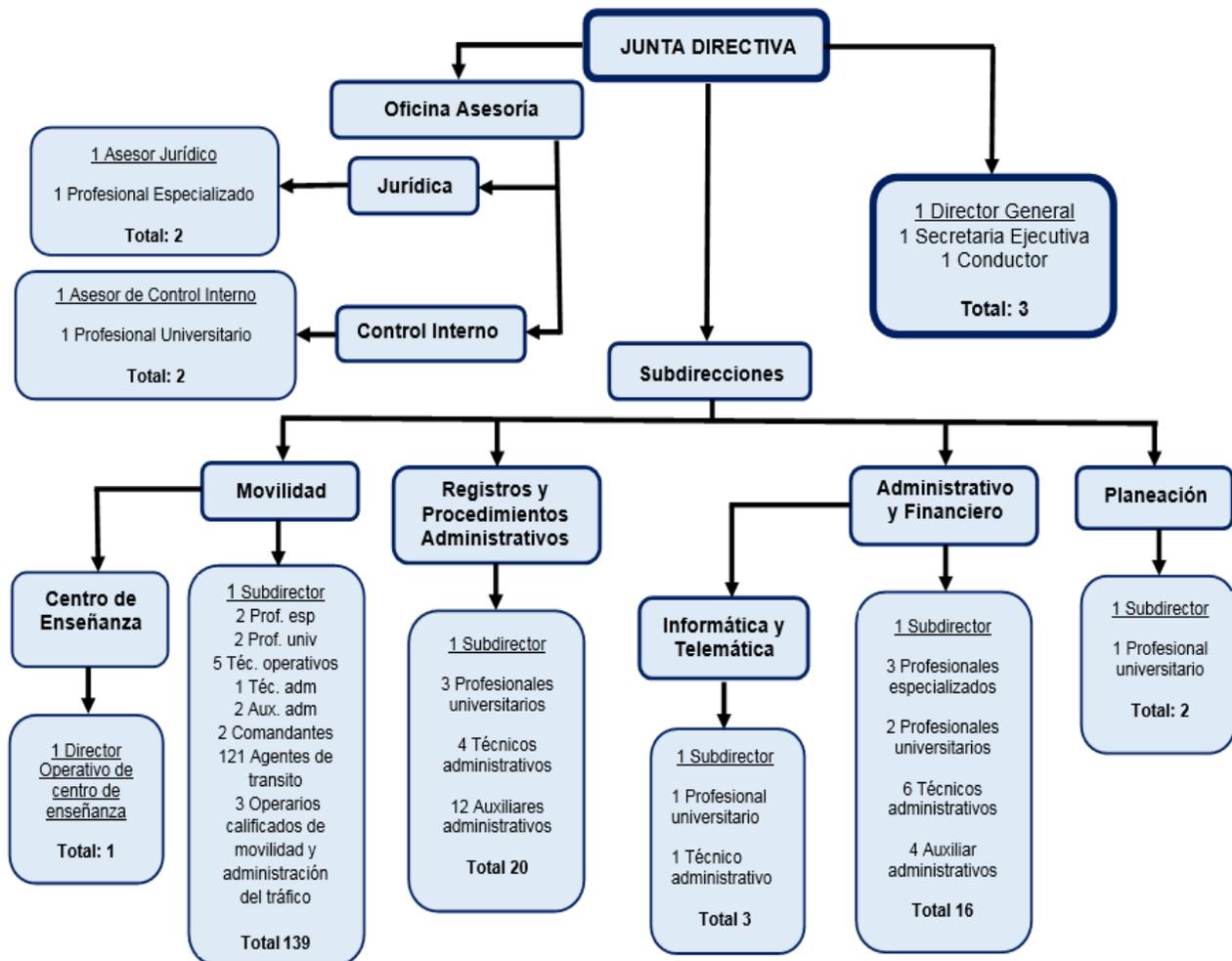
Al ser conocedores que dentro de las competencias legales y constitucionales asignadas a la Comisión Nacional del Servicio Civil se encuentra ser *“responsable de la administración y vigilancia de las carreras de los servidores públicos, excepción hecha de las que tengan carácter especial”* y que como consecuencia de esto, es el ente encargado de elaborar las convocatorias a concurso para el desempeño de empleados públicos de carrera, el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira informo a través del oficio del 5 de agosto de 2015 a la Comisión Nacional del Servicio Civil, de las variaciones de los empleados existentes en la entidad a fin de que en el momento que se determine por parte de la Comisión la realización de concurso de mérito, esta entidad cuente con la información real frente a la oferta de empleos públicos del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira, más aún cuando del proceso de rediseño se generó la supresión de un empleo que se encontraba con vacancia definitiva el cual no debía ser ofertado.





5. PLANTA DE CARGOS

5.1 ORGANIGRAMA



5.2 GESTIÓN GERENCIAL

5.2.1 Director general:

Representar legalmente al Instituto de Movilidad de Pereira a través del cumplimiento de la misión y visión y la formulación de políticas institucionales desarrolladas a través de los planes, programas y proyectos necesarios para el buen funcionamiento de la entidad conforme el objeto social y las directrices de la Junta Directiva.

La Dirección General está conformada por:





- Director General (1)
- Asesor Externo (1)
- Técnico Administrativo (1) con asignación de funciones en Dirección como secretaria.

5.2.2 Subdirección de planeación:

Tiene como propósito principal acompañar a la Alta Dirección en el diseño, ejecución, seguimiento, análisis y mejora de la Plataforma Estratégica y el Modelo Operacional por Procesos de la Entidad, así como en la formulación de políticas, programas y proyectos que permitan dar cumplimiento a la misión y objetivos institucionales y los fines esenciales del Estado, en coordinación con el Plan de Desarrollo Nacional, Departamental y Municipal y demás planes sectoriales.

Es de libre nombramiento y remoción.

Está conformado por:

- Subdirector de planeación (1)
- Profesional universitaria en carrera (1)
- Profesionales especialistas contratistas (3)
- Profesional magister contratista (1):

5.3 PROCESOS MISIONALES

5.3.1 Subdirección de movilidad

Promover la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en el código de tránsito, así como la adopción de las medidas regulatorias y sancionatorias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas de la jurisdicción del IMP con sujeción a las disposiciones legales, orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

5.3.2 Administración del tráfico

- Realiza señalización y semaforización en las vías públicas de la ciudad de Pereira.
- Apoya en la realización y digitalización de Informes de Accidentalidad cargadas a la plataforma RUNT, con el fin de que se autoricen rangos de placas para matrículas de vehículos nuevos.
- Brinda asesoría técnica a la comunidad.

Personal de planta

- Un (1) Profesional especializado.
- Un (1) Técnico administrativo.





- Dos (2) Auxiliares administrativos.
- Tres (3) Operarios calificados.

Contratistas

- Profesional de apoyo (1):
- Auxiliares de señalización (2):
- Auxiliar de señalización (1):

5.3.3 Educación vial

- Realiza campañas de Cultura y Seguridad Vial a la ciudadanía en general
- Revisa y aprueba los planes estratégicos de seguridad vial
- Sensibiliza a los trabajadores de empresas públicas y privadas sobre normas y comportamientos en las vías públicas.

Personal de planta

- Una (1) Profesional especializada
- Cuatro (4) Agentes de Tránsito

Contratistas

- Un (1) Profesional de apoyo:
- Siete (7) educadores viales:

5.3.4 Regulación control y vigilancia

- Controla el Tráfico Vehicular en la Ciudad de Pereira.
- Aplica el régimen sancionatorio a conductores y peatones infractores.
- Apoya a la rama judicial en conceptos técnicos de tránsito y transporte.
- Realiza el procedimiento de levantamiento de croquis, por colisiones y accidentes de tránsito.
- Atención de la línea 127 y comunicaciones
- Realización de peritaje a vehículos involucrados en eventos de tránsito

Personal de planta

- Una (1) Profesional especializada.
- Un (1) Comandante.
- Cuatro (4) Técnicos operativos.
- Ciento seis (106) Agentes de Tránsito.
- Dos (2) Agentes de Tránsito Peritos.





5.3.5 Operación del sistema de bicicletas públicas (sbp)- mega bici:

Se administra la entrega y recibo de las bicicletas para uso de los usuarios del sistema a través de 7 estaciones localizadas en diversos parques de la ciudad. Se cuenta con 100 bicicletas mecánicas y 12 electro asistidas debidamente identificadas. El sistema es gratuito. Previa inscripción con el cumplimiento de requisitos mínimos.

Contratistas:

- Anfitriones del SBP (6)

5.3.6 Subdirección de registros y procedimientos administrativos y sancionatorios:

Tiene como propósito principal: Coordinar los trámites de matrícula, archivo, información, registros de comparendo, inspección de contravenciones y en general todos los trámites que realizan los usuarios en la entidad, para la buena atención al usuario.

Está conformado por:

- Subdirector de Registro y Procedimientos Administrativos (1)
- Profesional Universitario de Registros de Tránsito y Licencias en carrera (1)
- Profesional Universitario (Subdirección de Movilidad-Cultura Ciudadana) (1) este asignado a Registro parque automotores
- Profesional de Procedimientos Administrativos y Sancionatorios e inspección de tránsito. En Provisionalidad (1)
- Profesional universitario en carrera (1) (Subdirección de sistemas de información y telemática) (1) Está asignado a Registro parque automotores
- Técnicos en carrera (4).
- Auxiliares Administrativos en carrera (6).
- Auxiliares Administrativos en provisionalidad (2).
- Comandante de tránsito en carrera (1), reubicado con funciones administrativas.
- Agentes de tránsito en carrera (10), reubicados con funciones administrativas.
- Conductor en provisionalidad (1), reubicado con funciones administrativas.

Contratistas:

- Profesional Universitaria (4)
- Tecnólogo (3)
- Técnico (2)
- Auxiliar Administrativa (3):





5.4 ESCUELA DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA

Director operativo escuela:

Dirigir el Centro de Enseñanza Automovilística, con altos estándares de calidad en la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

La planta de personal de la Escuela de Enseñanza Automovilística (CEA):

- Director(a) Operativa Libre nombramiento y remoción.
- Auxiliar administrativo (1). Planta
- Instructores (5). Contrato prestación de servicios

5.5 PROCESOS DE APOYO

5.5.1 Oficina asesora jurídica:

Tiene como propósito principal Brindar Asesoría y apoyo legal al IMP en sus diferentes actuaciones administrativas con las normas que reglamenta la función administrativa.

Está conformado por:

- Asesor
- Profesional especializado de asesoría jurídica (actualmente ocupado en calidad de encargo por profesional en provisionalidad por incapacidad médica del titular. (1)

Profesional universitario (1).

- Técnico administrativo (1)
- Estudiante judicante (1)
- Profesional Universitario (1)

Defensa judicial

Al inicio del presente gobierno, cierre vigencia 2015, la entidad registraba 27 procesos judiciales en contra

Recomendaciones Generales

La cultura de la legalidad por parte del Instituto de Movilidad es una tarea prioritaria a todos los niveles de nuestro recurso humano.

De igual manera, los procesos y procedimientos de todo orden en los diferentes campos misionales, funcionales y de prestación de servicios que impactan negativamente el marco legal de los mismos, requieren jornadas de capacitación para su articulación, compromiso y empoderamiento.

En materia de defensa judicial, existen debilidades que deben evaluarse de manera positiva; pues la carga judicial derivada de la cantidad desproporcionada de acciones





impetradas en nuestra contra, no pueden ser atendidas por un solo abogado, lo cual es una amenaza frente a los posibles daños antijurídicos que podamos llegar a soportar.

Fortalecimiento de procesos jurídicos en materia de contratación con el apoyo de las Subdirecciones de Planeación y de Control Interno en aras de blindarse frente a actos de corrupción o de quebrantamientos legales.

El 95% de los Procesos Disciplinarios que atiende la Oficina Asesora Jurídica, son producto de las quejas que presenta la ciudadanía por el presunto e irregular desempeño de los Agentes de Tránsito en el cumplimiento de sus funciones; lo cual debe revisarse para encontrar las debilidades y entrar de manera inmediata a subsanarlas y remediarlas.

Acompañamiento por parte de las Subdirecciones de Planeación, Control Interno y Sistemas a todas las áreas para el mejoramiento y cumplimiento de metas y compromisos en los procesos de Calidad y MIPG.

5.4.2. Oficina asesora de control interno

Realizar procesos de retroalimentación a través del desarrollo de actividades de manera independiente y objetiva, así como la evaluación y asesoría que favorezca de manera efectiva al mejoramiento continuo de los procesos de Administración del Riesgo, Control y Gestión de la Entidad, en cumplimiento de las disposiciones constitucionales y legales en especial las determinadas en la ley 87 de 1993 y el Decreto 1537 de 2001.

Está conformado por:

- Asesor de Control Interno (1)
- Profesional universitaria en carrera (1)
- Profesional universitario (1) Contratista
- Las funciones se encuentran descritas en el Manual de Funciones de acuerdo con cada cargo.
- Profesional contratista (1)

6. DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

6.1 Misión

Proporcionar una eficiente Movilidad a los actores viales del Municipio de Pereira, mediante el desarrollo de estrategias en términos de seguridad, educación y cultura vial, hacia una movilidad multimodal e integrada; sustentable, competitiva e inteligente.





6.2 Visión

Ser para el año 2026, referente regional en movilidad segura, sustentable y amigable con el ambiente; a través de modelos de innovación, calidez humana y procesos de transformación digital al servicio de los ciudadanos.

6.3 Principios y valores

6.3.1 Principios

Se entiende por principios las normas de conducta propias de una persona o institución para orientar y dirigir sus funciones en aras de proporcionar alta calidad de vida al público en general.

- **Servicio Integral con Enfoque al Cliente:** Este Principio se fundamenta en la búsqueda de la excelencia en la atención al cliente, cumpliendo a cabalidad con las expectativas y el buen servicio que los usuarios esperan de la Institución.
- **Transparencia en el Desarrollo de las Actividades:** Con este Principio se pretende enfocar y aplicar todos los conceptos de transparencia y honestidad a las labores de la Institución, tanto internas como externas, brindando confianza en la función pública de Instituto.
- **Difusión de la Educación Vial:** Una de las prioridades de la Institución en su política de funcionamiento es la generación de programas con el fin de mitigar el alto índice de accidentes por parte de peatones, así como de conductores de vehículos particulares y de transporte público. La educación vial es una opción altamente eficiente en el cumplimiento de los objetivos del Instituto.
- **Preservación y Cuidado del Medio Ambiente:** El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira se ha comprometido con liderazgo y emprendimiento en la búsqueda de alternativas para mejorar y mitigar los impactos ambientales generados por las acciones del Instituto en miras de propiciar un entorno más acorde a las políticas ambientales.
- **Comunicación Institucional:** En aras de generar un ambiente laboral eficiente y una consecución de logros y objetivos eficazmente se ha optado por maximizar las comunicaciones en la Institución, argumentado en el acceso general a la información.
- **Promoción de Ciudadanía Basado en la “Cultura de la Legalidad”:** En coordinación con los lineamientos del Plan de Desarrollo Municipal el





Instituto Municipal de Tránsito de Pereira ha asumido la política de la “CULTURA DE LA LEGALIDAD” con el firme propósito de contribuir al reconocimiento de la ciudad de Pereira en el tema de la legalidad, la transparencia y la buena gestión ética en todas sus funciones públicas.

6.3.2 Valores:

Personales

- **Honestidad:** Moderación en la persona, para actuar con rectitud, honradez y decencia.
- **Respeto:** Reconocimiento de la legitimidad del otro para ser distinto a uno.
- **Responsabilidad:** Obligación de responder por los propios actos.
- **Lealtad:** Fidelidad en el trato o en el desempeño de un cargo.
- **Transparencia:** Calidad del comportamiento evidente.

Institucionales

- **Compromiso:** Obligación contraída. Palabra dada, fe empeñada. Palabra que se da uno mismo para hacer algo.
- **Colaboración:** Acción y efecto de trabajar en común con otra persona.
- **Eficacia:** Fuerza y capacidad para obrar. Capacidad de acción para hacer efectivo un propósito.
- **Cumplimiento:** Acción y efecto de llevar a cabo. Hacer lo que se debe o lo que se está obligado en los términos previstos.
- **Justicia:** Lo que debe hacerse según derecho o razón. Virtud de dar a cada uno lo que le corresponde o le pertenece.

6.4 Política de calidad

El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira está comprometido con el mejoramiento continuo, realizando acciones orientadas a lograr la eficiencia en la educación, la movilidad y la seguridad vial, con oportunidad en la prestación de servicios, cumpliendo con los planes, estrategias y directrices propuestas, fortaleciendo el talento humano, incentivando la cultura del autocontrol y la preservación del medio ambiente, con el fin de satisfacer las expectativas de los usuarios.

6.5 Gestión Institucional

MIPG- Modelo Integrado de Planeación y Gestión

Políticas de MIPG; Las políticas de MIPG utilizadas en el IMP fueron las descritas en el decreto 1499 de 2017 en su artículo 2.2.22.2.1, a través del diligenciamiento y seguimiento de avance de los autodiagnósticos.





Reglamentos, manuales de organización y procedimientos de los procesos liderados por la entidad:

Se encuentran en el aplicativo de gestión documental SAIA del Instituto- carpeta SGC (calidad)

Las políticas de MIPG

El Instituto durante las vigencias 2016 y 2017, realizaba avance al sostenimiento del Sistema de Control Interno MECI y al Sistema de Gestión de Calidad, en atención a las directrices impartidas por la Función Pública, en atención a los parámetros establecidos en la norma técnica de calidad ISO 9001:2008 para el Sistema de Gestión de Calidad y a la norma NTCGP 1000:2009 para el Modelo Estándar de Control Interno y los sistemas correlacionados. Para ello contaba con certificaciones avaladas por el Organismo Certificador QLCT, con el siguiente alcance: “Servicios de Educación, Regulación y Control y Vigilancia Vial; Registro de Información de Tránsito; Educación Vial.

Con la expedición del Decreto 1499 del 11 de septiembre de 2017, el cual implementa las políticas de Gestión que existen actualmente; a partir de la vigencia 2018, se da inicio al desarrollo del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG, con la expedición de los actos administrativos correspondientes y el desarrollo de las actividades tendientes a su implementación. Para ello se activaron los comités institucionales, para la asignación de tareas y el diligenciamiento de los Autodiagnósticos, los cuales cuentan con planes de acción en ejecución, sobre los cuales se evidencian avances significativos, los cuales han permitido ubicar el desarrollo de MIPG, en un nivel satisfactorio, del 67,5%, por encima del promedio nacional, el cual se ubicó en un 49,9%.

Actualmente, conserva certificada de continuidad por parte del Organismo Certificador denominado “INSTITUTO COLOMBIANO DE CERTIFICACIÓN ICC S.A.S, sobre los servicios que ofrece la Academia de Enseñanza Automovilística para el Nivel 1: En las categorías A2, B1 y C1; el cual evidencia el cumplimiento según Resolución 3245 de 2009 y el Decreto 1079 de 2015 que modifica el Decreto 1500 de 2009, expedidos por el Ministerio de Transporte.

Diseño del modelo de operación de los procesos de la entidad:

Se ha diseñado a través del modelo de gestión por procesos, los cuales se encuentran distribuidos como procesos estratégicos, misionales, de apoyo, de control y evaluación los cuales se encuentran en el mapa de procesos de la entidad.





Comité institucional de gestión y desempeño

Está conformado a través de la resolución No 145 de 8 de marzo de 2018, se cuenta con las actas de Comité Institucional de Gestión y Desempeño en donde cada una cuenta con el orden del día.¹⁸

Modelo Integrado de Planeación y Gestión

El modelo integrado de planeación y gestión se define como un marco referencia para dirigir, planear, ejecutar, hacer seguimiento, evaluar y controlar la gestión de las entidades y organismos públicos en Colombia, está regulado por el decreto 1499 de 2017 emitido por el Departamento Administrativo de la función Pública y fue adoptado por el Instituto de Movilidad de Pereira mediante las resoluciones 144, 145 y 146 del 2018.



Imagen 6. definición del modelo integrado de planeación y gestión - MIPG¹⁹

MIPG opera a través de 7 dimensiones, que agrupan 18 políticas gestión y desempeño institucional, las cuales maneja de manera articulada e intercomunicada para que el modelo funcione. Para el IMP las políticas y dimensiones serán lideradas por las siguientes dependencias sin detrimento de la participación de las demás involucradas en la ejecución de cada uno de los requerimientos y del modelo.

DIMENSIÓN MIPG	POLITICAS DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO INSTITUCIONAL	DEPENDENCIA LIDER DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLITICA
1. Talento Humano	Gestión Estratégica del Talento Humano	Gestión del Talento Humano
	Integridad	
2.	Planeación Institucional	Dirección General y Subdirección de

¹⁸ Fuente: computador ubicado en el subproceso de planeación, en el cual reposa toda la información de calidad y MIPG.

¹⁹ Función Pública, 2017



Direccionamiento Estratégico y Planeación	Gestión Presupuestal y Eficiencia del Gasto Publico	planeación Subdirección Administrativa, Operativa y Financiera
3. Gestión con valores para resultados	Ventanilla hacia adentro	Todas las Subdirecciones del IMP
	Relación Estado Ciudadano	Todas las Subdirecciones del IMP
4. Evaluación de Resultados	Seguimiento y Evaluación del Desempeño Institucional	Dirección General, Subdirección de planeación y asesoría de Control interno
5. Información y Comunicación	Gestión Documental	Subdirección Administrativa, Operativa y Financiera
	Transparencia, acceso a la información pública y lucha contra la corrupción	Dirección General, Subdirección de Sistemas y Telemática, Subdirección de planeación.
6. Gestión del Conocimiento y la Innovación	Gestión del conocimiento y la innovación	Dirección Gerencial, Subdirección operativa administrativa y financiera, Gestión del Talento Humano
7. Control Interno	Control Interno	Asesoría de Control Interno

Tabla 10. Dimensiones del modelo integrado de planeación y gestión MIPG.

Mapa de procesos

Es importante tener claro las funciones y las actividades que se desarrollan dentro del Instituto de Movilidad de Pereira, las cuales están claramente delineadas en nuestro Mapa de Procesos Institucional, lo apreciamos en la gráfica 6 para una mejor comprensión de quehacer diario.

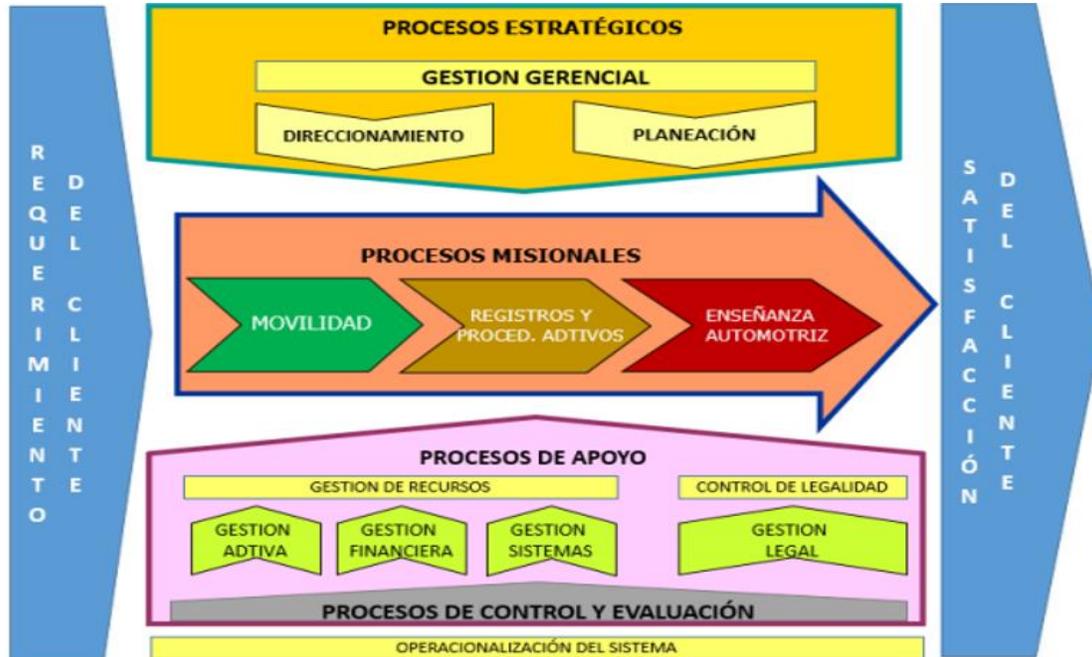


Imagen 7. Mapa de procesos IMP²⁰

Sistema de Gestión de Calidad

La implementación del sistema de gestión de calidad, en el Instituto de Movilidad de Pereira, está fundamentada en la Ley y las Normas que regulan la materia:

1. Ley 872 de 2003, por la cual se crea el Sistema de Gestión de la Calidad en la Rama Ejecutiva del Poder Público y en otras entidades prestadoras de servicios. Los artículos 15 al 23 de la Ley 489 de 1998 y la Ley 872 de 2003 perderán vigencia en el momento que entre en operación el MIPG.
2. Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG).

Con la Ley 872 de 2003, se crea una herramienta de gestión que permitirá no solo dirigir, sino también evaluar el desempeño institucional en términos de calidad y satisfacción social en la prestación de los servicios que el estado ha encomendado a cada entidad en particular. Este sistema de gestión de la calidad tiene un enfoque basado en los procesos y en la satisfacción de las expectativas de los usuarios, destinatarios y beneficiarios de los servicios.

Con la implementación del Sistema de Gestión de Calidad, se pretende el mejoramiento continuo y la permanencia en el tiempo, obteniendo una posición de liderazgo propiciando solidez al Instituto, el cual, a través de los servicios de Educación,

²⁰ Fuente IMP



Regulación, Control y Vigilancia Vial, Registros y procedimientos administrativos y Enseñanza Automovilística, permite llevar esperanza de vida en las vías de la ciudad de Pereira.

Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo

Presentamos los índices de cumplimiento en todos los estándares resultantes de las acciones adelantadas en la prevención de las lecciones y enfermedades causadas por las condiciones de trabajo, y los resultados de la promoción y protección de la salud de los funcionarios del IMP.

Situación Financiera

La situación financiera del Instituto de Movilidad de Pereira está reflejada y actualizada para cada año en la página web (<https://movilidadpereira.gov.co/>) siguiendo la ruta Informes>Informes Financieros; se podrá consultar estados financieros y presupuesto general.

Para el año 2019 el estado de la situación financiera tuvo un total en activos de \$29.886.695.433, en pasivos \$12.218.303.362 y en patrimonio \$17.268.392.074; presentando un aumento con respecto al año anterior de sus estados financieros.

7. DIAGNÓSTICO DE LA ORGANIZACIÓN

7.1 Diagnóstico del Entorno: Diagnóstico externo y tendencias en movilidad.

De los factores más determinantes que están pasando en el mundo y que afecta directamente a las personas es la movilidad. La calidad de las condiciones de vida exigirá nuevos métodos de transporte más sostenibles y amigables con el medio ambiente, además, del espacio que cada vez se encuentra más reducidos en las ciudades, productos de la adquisición de nuevos vehículos. La sostenibilidad por factores de cambio como el medio ambiente a través del calentamiento global son fenómenos de alto impacto.

Con la finalidad de reducir estos impactos en el medio ambiente, calidad de vida, salud y movilidad de las personas es necesaria la implementación de prácticas que busquen reducir la polución, el tráfico y la emisión de dióxido de carbono, es por ello, que los medios de transporte que funcionan con combustibles fósiles serán sustituidos por eléctricos, orientando a la oferta para mayor acceso y economía.

Las ciudades en el mundo están implementando zonas de parqueos gratuitas para las bicicletas, además, de rutas exclusivas cada vez más extensas y seguras, por otra





parte, el transporte es responsable del 64% del consumo global de petróleo y el 23% de los gases invernadero es causado por estos.

Las ciudades están empezando a llevar a cabo este proceso de transición en el transporte público respecto a nueva movilidad atendiendo la necesidad y las demandas del entorno. Helsinki que tiene un Sistema de transporte público busca realizar un proyecto visionario con programas que orienten a la no utilización de carros personales para el 2025

Existen varias mega tendencias que serán retos en contra y a favor de la movilidad, estos son: la hiperconectividad, escases de recursos, urbanización y movilidad, democratización del acceso.

Para reducir el impacto del medio ambiente, existen una serie de propuestas en pro de mejorar la movilidad y mitigar el impacto ambiental que en la actualidad están siendo usadas alrededor del mundo sin mucho impacto, pero con mucho crecimiento: Car-sharing, ride-sharing/ carpooling y vehículos por suscripción.

7.2 Subtendencias

7.2.1 Medios alternativos en la movilidad

Son conocidas por ser amigables con el ambiente, energías limpias y renovables, son recursos que al momento de producirlas no contaminan, se pueden reutilizar; algunas clases de energía que se están explorando en la actualidad incluyen energía solar, eólica, biomasa y biogás, sin embargo, el mundo sigue buscando otras alternativas.

7.2.2 Movilidad eléctrica

El uso de los vehículos eléctricos ha empezado a tener una gran difusión y fuerza en el mercado, es una de las respuestas a las necesidades y los impactos del medio ambiente, se trata de una tecnología que en el momento es costosa, pero cada vez es más accesible a las personas, estas formas de movilidad están llegando en autos, motocicletas, bicicletas, patinetas entre otras.

7.2.3 Seguridad Vial

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, cerca de 1.5 millones de personas fallecen a causa de un accidente de tránsito y más de la mitad de ellas son peatones y ciclistas. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, siendo la principal causa de discapacidad en todo el mundo. (se estima que el efecto económico de los accidentes de tráfico tiene un costo social entre el 1% al 3% del PIB de cada país.





Se estima que el transporte es responsable del 64% del consumo mundial de petróleo y del 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con la energía. Es claro que las consecuencias además de afectar de manera física los entornos que habitamos, pone en riesgo otros factores como la salud física, mental y la convivencia de estas.

El riesgo de la seguridad vial en Colombia ha hecho que en la Tercera conferencia de la OMS Organización Mundial de la Salud asumir el compromiso por parte del país de reducir en el 2030 las víctimas de accidentes fatales en un 50% con los demás países, de acuerdo con la declaración de Estocolmo.

Parte de los compromisos adquiridos por Colombia en la pasada década de acción por la seguridad vial (2011-2020) fue generar una plataforma estratégica para la implementación de acciones que redujeran los siniestros viales y crear una Agencia de Seguridad Vial, para dar alcance a la ejecución de las acciones a implementar. En consecuencia, se expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial, adoptado por la Resolución 1282 de 2012, ajustado mediante Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte, el cual se convierte en una hoja de ruta que orienta y promueve las medidas concertadas en todo el territorio nacional sobre la formulación y aplicación de políticas y acciones a nivel regional, departamental y municipal. También creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), adscrita al Ministerio de Transporte, mediante la Ley 1702 de 2013 con el objeto de planificar, articular y gestionar los temas relacionados con la seguridad vial del país.

Indicador	Cifra 2020	Meta 2020	PNSV	Diferencia absoluta	Cumplimiento
Mortalidad Total	5.641	4.481		1.160	79%
Tasa de mortalidad	11,2	8,9		2,3	79%
Mortalidad de motociclistas	3.140	1.538		1.602	49%
Mortalidad de peatones	1.229	1.501		-272	122%
Cantidad de lesionados	14.458	33.053		- 18.608	229%

Tabla 11. Indicadores de Plan Nacional de Seguridad Vial a 2020 (Tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes)²¹

²¹ Elaborado por ANSV con base en datos del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020)



7.2.4 Legal y Ciencias Forenses

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV proyectó la cantidad de vidas a salvar en Colombia a causa de un siniestro vial, con base en lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo - 2018–2022, en donde se prevé una reducción del 21% en la cantidad de fallecidos para dicho periodo. Este es un indicador que actualmente utiliza la ANSV para realizar un seguimiento a la reducción de este problema de salud pública a partir de estrategias que involucran la participación de distintos actores y diferentes frentes de acción.

Estructura de las metas nacionales del PND 2018- 2022 para reducción de fallecidos en siniestros viales

AÑO	Meta fallecidos PD 2018-2020	Reducción frente al anterior	% al año	Vidas por salvar	Vidas salvadas
2017	6.718	-	-	-	-
2018	6.700	-0,3%		18	-149
2019	6.500	-3.0%		200	-326
2020	6.350	-2.3%		150	709
2021	6.000	-5.5%		350	-
2022	5.320	-11.3%		680	-
TOTAL	30.720	-20,8%		1.398	-

Tabla 12. Metas nacionales del PND 2018-2020 para reducción de muertes en siniestros viales.²²

7.2.5 Objetivos de desarrollo sostenible

Articulación del Plan Estratégico del Instituto de Movilidad de Pereira-IMP- Con los Objetivos del Desarrollo Sostenible- ODS; El 25 de septiembre de 2015, los líderes mundiales adoptaron un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible.²³ Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años. Para alcanzar estas metas, todo el mundo tiene que hacer su parte: los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y personas como usted.

²² Elaborado por ANSV, con base en datos del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2020) a 2020

²³ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo





La Organización de Naciones Unidas aprobó en 2015 la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, en la cual se contemplan 17 objetivos mundiales que pretenden una transformación del mundo sin dejar a nadie atrás. En tal sentido, los objetivos integran las dimensiones económica, ambiental y social, al igual que implican la participación de todos los sectores de la sociedad.



Imagen 8. Objetivos de desarrollo sostenible Naciones Unidas.²⁴

8. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

8.1 Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

El PND cuenta además con 13 Pactos Transversales, 9 Pactos por la Productividad y Equidad de las Regiones. El fundamento y como eje estratégico de Articulación, para Municipio de Pereira y este a su vez para el IMP se encuentra enmarcado dentro del Pacto Transversal número: VI-PACTO POR EL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA, PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACION REGIONAL, el cual tiene como Tema principal: *“La reducción de los costos de transporte es condición para exportar e integrar a millones de ciudadanos a mercados y servicios.”*

8.2 Articulación del Plan Estratégico del IMP con el PND:

Pactos transversales 117: ARTÍCULO 3º, PACTOS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.

²⁴ Objetivos de Desarrollo Sostenible | PNUD (undp.org)





El Plan Nacional de Desarrollo está compuesto por objetivos de política pública denominados pactos, concepto que refleja la importancia del aporte de todas las facetas de la sociedad en la construcción de una Colombia equitativa. El Plan se basa en los siguientes tres pactos estructurales:

1. **Legalidad.** El Plan establece las bases para la protección de las libertades individuales y de los bienes públicos, para el imperio de la Ley y la garantía de los derechos humanos, y para una lucha certera contra la corrupción.
2. **Emprendimiento.** Sobre el sustento de la legalidad, el Plan plantea expandir las oportunidades de los colombianos a través del estímulo al emprendimiento, la formalización del trabajo y las actividades económicas, y el fortalecimiento del tejido empresarial en las ciudades y en el campo.
3. **Equidad.** Como resultado final, el Plan busca la igualdad de oportunidades para todos, por medio de una política social moderna orientada a lograr la inclusión social y la inclusión productiva de los colombianos, y que se centra en las familias como los principales vehículos para la construcción de lazos de solidaridad y de tejido social.
4. El logro de estos objetivos requiere de algunas condiciones habilitantes que permitan acelerar el cambio social. Por lo tanto, el Plan contempla los siguientes pactos que contienen estrategias transversales:
5. **Pacto por la sostenibilidad:** producir conservando y conservar produciendo.
6. **Pacto por la ciencia, la tecnología y la innovación:** un sistema para construir el conocimiento de la Colombia del futuro.
7. **Pacto por el transporte y la logística** para la competitividad y la integración regional.
8. **Pacto por la transformación digital de Colombia:** Gobierno, empresas y hogares conectados con la era del conocimiento.
9. **Pacto por la calidad y eficiencia de los servicios públicos:** agua y energía para promover la competitividad y el bienestar de todos.
9. **Pacto por los recursos minero-energéticos** para el crecimiento sostenible y la expansión de oportunidades.
10. **Pacto por la protección y promoción de nuestra cultura** y desarrollo de la economía naranja.
11. **Pacto por la construcción de paz:** cultura de la legalidad, convivencia, estabilización y víctimas.
12. **Pacto por la equidad de oportunidades** para grupos indígenas, negros, afros, raizales, palenqueros y Rrom.
13. **Pacto por la inclusión de todas las personas con discapacidad.**
14. **Pacto por la equidad de las mujeres.**





15. Pacto por una gestión pública efectiva.²⁵

El IMP primordialmente enmarcaría su acción dentro del Plan Nacional de Desarrollo en los pactos que contienen estrategias transversales entre otros, en primer término, los pactos 5, 6, 13, y 15.

A pesar de los avances propuestos por los anteriores planes de desarrollo, las medidas han sido de carácter reactivo y no responden a una visión estratégica de largo plazo de movilidad integral. Con el PND 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad se propone dentro del Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, en la línea gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros, el objetivo de modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional. Así mismo, en la Línea movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida se prevé aumentar la calidad en la prestación del servicio de transporte público mediante la cofinanciación de sistemas de transporte, la adquisición de buses y trenes nuevos de cero o bajas emisiones, el fortalecimiento de instrumentos de planeación y regulación de la movilidad a través de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura y el fortalecimiento para la implementación y desarrollo de la conectividad urbano regional, con la propuesta de optimizar accesos y pasos urbanos; así como la promoción de alternativas de transporte que minimicen la contaminación y acciones para reducir las cifras de siniestralidad vial, mejorar la competitividad, el abastecimiento y facilitar el comercio de las ciudades.

Adicionalmente, el PND 2018-2022 mediante el Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y conservar produciendo establece la necesidad de mejorar la calidad del aire, Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016. Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones. Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones. Expedido por la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019 del agua y del suelo para la prevención de los impactos en la salud pública y para la reducción de las desigualdades relacionadas con el acceso a recursos. Esto incluye una meta enfocada en la disminución de los niveles de material particulado anuales que consiste en pasar del 22% al 35% de estaciones de monitoreo de PM10, cumpliendo el objetivo intermedio 3 de la Organización Mundial de la Salud de 30 µg/m³.

En materia de accesos y pasos urbanos, específicamente propuso impulsar el desarrollo de acciones articuladas entre el Gobierno nacional y las autoridades

²⁵ <https://funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=93970>



regionales o locales, la definición de mecanismos de financiación, la armonización entre esta infraestructura y el ordenamiento territorial, la revisión de las restricciones vehiculares en corredores nacionales y el diseño de estrategias para mejorar la conectividad de los nodos de comercio exterior, como puertos y aeropuertos, en ámbitos urbanos.²⁶

El Plan de Desarrollo “Risaralda sentimiento de todos” 2020-2023, se articula en la siguiente línea estratégica con el plan de desarrollo de Pereira y de igual forma llega hasta el Instituto de Movilidad.

LINEA ESTRATEGICA 2 Infraestructura y desarrollo económico con sentimiento de todos. La segunda Línea Estratégica es Infraestructura y Desarrollo Económico, en la que el gobierno departamental plantea cuáles son los frentes en que centrará sus acciones, algunas de ellas como líder y ejecutor de los proyectos, y en otras como acompañante institucional de iniciativas privadas y públicas que tienen el propósito de contribuir al crecimiento del departamento.

INFRAESTRUCTURA SOCIAL, VIAL Y DE TRANSPORTE el diagnóstico de este sector se hace partiendo de la premisa que, el principal medio de transporte es el terrestre en este departamento, sin olvidar la importancia de los demás medios y modos de transporte, los cuales con una buena inversión y articulación permiten un mayor desarrollo, y mucha más competitividad en el crecimiento económico y logístico de los 14 municipios.

9. ARTICULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DEL IMP CON EL PLAN DEL DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE PEREIRA.

El enfoque del Plan de Desarrollo “**Gobierno de la Ciudad, Pereira, Capital del Eje 2020-2023**”. Él cual está cimentado en tres líneas estratégicas:

- Pereira para la gente
- Pereira Moderna:
- Pereira Inteligente

CIUDAD MODERNA, EMPRENDEDORA Y ECONOMICAMENTE SOSTENIBLE”

Las ciudades modernas pretenden brindar mayor calidad de vida a sus habitantes desde una perspectiva multidimensional, fomentando la productividad, competitividad y complementariedad económica, abordando la generación de ingresos tanto desde el

²⁶ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3991.pdf>



emprendimiento como la empleabilidad, garantizando las condiciones de un trabajo digno y decente, en coherencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS. La estrategia Pereira moderna, que tiene por objetivo fundamental disminuir la pobreza multidimensional de la población pereirana, mediante la implementación de acciones que aminoren las 15 privaciones que afectan la calidad de vida de la población. Promoviendo el uso de bicicleta, transporte público eléctrico y disminución del vehículo privado para liberar el alto número de automóviles rodando por el municipio; como tercer criterio, propone mayor dotación de espacios públicos con recuperación de comercio, traslapar las generaciones, niños, jóvenes y adultos mayores para mejor diálogo y diversidad social; buscando como cuarto factor, fórmulas para que las plusvalías de la transformación del suelo en el municipio se reinvierta adecuadamente en los ciudadanos.



Imagen 9. Línea estratégica Pereira Moderna.

La articulación principal de la Gestión Institucional del Instituto de Movilidad de Pereira se encuentra principalmente en las líneas estratégicas Pereira Moderna y Pereira para la Gente:

Línea Estratégica PEREIRA MODERNA:

“Acuerdo por una ciudad moderna, segura, emprendedora y económicamente sostenible”

Las ciudades modernas pretenden brindar mayor calidad de vida a sus habitantes desde una perspectiva multidimensional, fomentando la productividad, competitividad y complementariedad económica, abordando la generación de ingresos tanto desde el emprendimiento como la empleabilidad, garantizando las condiciones de un trabajo digno y decente, en coherencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS.

Propiciando de igual forma, espacios de participación ciudadana con instituciones sólidas que soporten un gobierno territorial al servicio de la población; de hecho, Junquera (año) propone cuatro criterios para avanzar “Hacia el modelo de ciudad moderna”:



- Diseños de espacio público en los que se puedan convivir, vivir y trabajar en coherencia con las regulaciones sobre uso del suelo (POT).
- Promover el uso de bicicleta, transporte público eléctrico y disminución del vehículo privado para liberar el alto número de automóviles rodando por el municipio.
- Como tercer criterio, propone mayor dotación de espacios públicos con recuperación de comercio, traslapar las generaciones, niños, jóvenes y adultos mayores para mejor diálogo y diversidad social.
- Buscando como cuarto factor, fórmulas para que las plusvalías de la transformación del suelo en el municipio se reinviertan adecuadamente en los ciudadanos.

En tal sentido, desde “Pereira moderna” se avanzará hacia un Gobierno de la Ciudad Moderna, con alternativas para generar ingresos tanto del emprendimiento, como desde la empleabilidad con fomento de mejores condiciones de trabajo, diversificando las actividades económicas con articulación institucional que permita consolidar una Pereira económicamente sostenible.

De igual forma, es importante reconocer la necesidad de avanzar hacia un sistema multimodal de transporte, articulado con más líneas del cable aéreo que contribuya con un hábitat amigable al medio ambiente.

El segundo condicionamiento de un municipio seguro requiere la aplicación de medidas para la seguridad vial y prevención del delito. Al respecto, la Administración promoverá la caminata y el tránsito ciclista, además de estrategias pedagógicas que le permitan a la población conocer de manera profunda las causas usuales de los accidentes de tránsito.

La presencia de diferentes formas de orientar la población en el municipio (señales, carteles indicadores y buena iluminación en las noches), contribuirán ostensiblemente al mejoramiento de la percepción de seguridad en la zona urbana y rural del ente territorial.

Dicha posibilidad es más factible, cuando se logre que la población sin distinción de estratos elija al sistema integral de transporte masivo del municipio como la opción más importante para trasladarse; además de contar con vías seguras para caminar o utilizar la bicicleta.

La tercera exigencia un municipio sostenible, hace referencia a que a través de diferentes medidas se le brinde prioridad al tráfico peatonal, ciclístico y de cable. En este sentido, se contribuirá a que en el ente territorial se cambie el perfil del sector



transporte, teniendo en cuenta que este es el responsable de una cantidad significativa de polución, por medio de campañas realizadas por la Administración, se promoverá en la población la utilización de las alternativas de transporte anteriormente mencionadas en distancias cada vez más largas.

El sistema integral de transporte masivo del municipio como sistema de transporte ligero, deberá acelerar su transición al sistema eléctrico, a fin de generar confianza a los usuarios en cuanto a frecuencias, tiempos, comodidad, seguridad y calidad en la atención.

Por otro lado, en lo que atañe al condicionamiento de un municipio saludable, se necesitan campañas agresivas que motiven a la población a caminar o utilizar la bicicleta aún más, dentro de su actividad cotidiana. Para ello se deberá contar con rutas peatonales atractivas y ciclo vías seguras en la ciudad. En la ciudad se deberán llevar a cabo proyectos que permitan trazar rutas más directas y atractivas para el tránsito a pie y en bicicleta. Si las acciones del gobernante se concentran en impulsar la caminata o el viaje en bicicleta, se logrará en gran medida darles solución a las necesidades de transporte, disminuirán visiblemente los problemas de salud y se logrará mejorar la calidad de vida de los habitantes del municipio.

Para ello, por parte de las autoridades educativas del ente territorial, se necesita la promoción de acciones desde lo educativo que permitan consolidar una cultura de respeto por lo público, a fin de que el niño, el adolescente y el adulto se conviertan en sus defensores, dispuestos a trabajar articuladamente por el mejoramiento continuo y conservación de dichos espacios.²⁷

De la línea Pereira Moderna se desprenden los proyectos denominados mejoramiento de la gestión administrativa del Instituto de Movilidad de Pereira y compromiso y más seguridad vial para la ciudad de Pereira. Las siguientes tablas son las matrices de costos con proyecciones hasta el año 2024:

²⁷ Plan de Desarrollo “Gobierno de la Ciudad, Pereira, Capital del Eje 2020-2023”



INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA
NIT 816000558-8

Nombre del proyecto														
MEJORAMIENTO DE LA GESTION ADMINISTRATIVA DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE PEREIRA														
Objetivo General Proyecto														
MEJORAMIENTO LOS SISTEMAS DE GESTION ADMINISTRATIVA EN EL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA														
OBJETIVO ESPECIFICO (1)	Productos			Etapa	Actividad	Ruta Critica	Componentes	Insumos	Periodo 0	Periodo 1	Periodo 2	Periodo 3	Periodo 4	Total vigencias
	Producto	Unidad de Medida	Cantidad						2020	2021	2022	2023	2024	
Fortalecer los procesos de capacitación	Documentos de Planeación	Numero	4	Inversión	Fortalecer la gestión administrativa	NO	Administración	Mano de obra calificada	\$ 122.496.000	\$ 128.620.800	\$ 135.051.840	\$ 141.804.432	\$ 148.894.654	676.867.726
					Funcionarios capacitados	SI		Mano de obra calificada	\$ 40.000.000	\$ 42.000.000	\$ 44.100.000	\$ 46.305.000	\$ 48.620.250	221.025.250
					Capacitación y bienestar social	NO		Mano de obra calificada	\$ 100.000.000	\$ 105.000.000	\$ 110.250.000	\$ 115.762.500	\$ 121.550.625	552.563.125
OBJETIVO ESPECIFICO (2)	Productos			Etapa	Actividad	Ruta Critica	Componentes	Insumos	Periodo 0	Periodo 1	Periodo 2	Periodo 3	Periodo 4	Total vigencias
	Producto	Unidad de Medida	Cantidad						2020	2021	2022	2023	2024	
Fortalecer los procesos de comunicación	Servicio de Implementación en Sistemas de Gestión	Numero	1	Inversión	Fortalecimiento de la gestión de cobro	NO	Administración	Mano de obra calificada	\$ 45.344.000	\$ 47.611.200	\$ 49.991.760	\$ 52.491.348	\$ 55.115.915	\$ 250.554.223
					Fortalecimiento del TH para la gestión administrativa	NO		Administración	Mano de obra calificada	\$ 405.536.000	\$ 425.812.800	\$ 447.103.440	\$ 469.458.612	\$ 492.931.543
				Inversión	Adquisición de equipos	SI	Dotación	Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ 100.245.000	\$ 105.257.250	\$ 110.520.113	\$ 116.046.118	\$ 121.848.424	\$ 553.916.905
					Fortalecimiento de la gestión tecnológica			Administración	Servicios para la comunidad sociales y personales	\$ 701.732.000	\$ 736.818.600	\$ 773.659.530	\$ 812.342.507	\$ 852.959.632
									Mano de obra calificada	\$ 222.215.000	\$ 233.325.750	\$ 244.992.038	\$ 257.241.639	\$ 270.103.721
								Total actividad				\$ 1.024.192.000	\$ 970.144.350	\$ 1.018.651.568
				Inversión	Fortalecimiento del Centro de Documentación y archivo	NO	Administración	Mano de obra calificada	\$ 253.231.465	\$ 265.893.038	\$ 279.187.690	\$ 293.147.075	\$ 307.804.428	\$ 1.399.263.696
TOTAL PROYECTO									1.990.799.465	1.985.082.188	2.084.336.298	2.188.553.113	2.297.980.768	10.546.751.832

Tabla 16. Matriz de costos mejoramiento de la gestión administrativa.





INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA
NIT 816000558-8

Nombre del Proyecto		COMPROMISO Y MAS SEGURIDAD VIAL PARA LA CIUDAD DE PEREIRA												
Código del proyecto		2020660010034												
Objetivo General del proyecto		MEJORAR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS ACTORES VIALES, EN LA CIUDAD DE PEREIRA												
Objetivo Especifico 1	PRODUCTOS		Cantidad	Etapa	Actividad	ruta critica	Componente	Insumos	PERIODO 0	PERIODO 1	PERIODO 2	PERIODO 3	PERIODO 4	Total Vigencias
	Producto	Unidad de medida							2020	2021	2022	2023	2024	
Mejorar los sistemas de señalización vial municipal	Servicio de control a la seguridad vial	numero	1	Inversión	Realizar la señalización de las vías de Pereira,	si	administración	materiales	\$ 148.629.531	\$ 156.061.008	\$ 163.864.058	\$ 172.057.261	\$ 180.660.124	
								mano de obra no calificada	\$ 103.500.000	\$ 108.675.000	\$ 114.108.750	\$ 119.814.188	\$ 125.804.897	
								transporte	\$ 136.800.000	\$ 143.640.000	\$ 150.822.000	\$ 158.363.100	\$ 166.281.255	
								Servicios para comunidad sociales y personales	\$ 430.000.000	\$ 150.390.000	\$ 176.400.000	\$ 185.220.000	\$ 194.481.000	
								mano de obra calificada	\$ 173.270.469	\$ 181.933.992	\$ 191.030.692	\$ 200.582.227	\$ 210.611.338	
								Mantenimiento Maquinaria y equipo	\$ 10.000.000	\$ 10.500.000	\$ 11.025.000	\$ 11.576.250	\$ 12.155.063	
								Total actividad	\$ 1.002.200.000	\$ 751.200.000	\$ 807.250.500	\$ 847.613.025	\$ 889.993.676	\$ 4.298.257.201
				otros	Semafización del municipio de Pereira			Servicios para comunidad sociales y personales	\$ 885.835.580	\$ 580.384.000	\$ 505.795.667	\$ 531.085.450	\$ 557.639.723	
								Mano de obra calificada	\$ 70.000.000	\$ 73.500.000	\$ 77.175.000	\$ 81.033.750	\$ 85.085.438	
								Materiales	\$ 255.000.000	\$ 262.500.000	\$ 275.625.000	\$ 289.406.250	\$ 303.876.563	
								Total actividad	\$ 1.210.835.580	\$ 916.384.000	\$ 858.595.667	\$ 901.525.450	\$ 946.601.724	\$ 4.833.942.421





**INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA
NIT 816000558-8**

Objetivo Especifico 2	PRODUCTOS		Cantidad	Etapa	Actividad	ruta crítica	Componente	Insumos	PERIODO 0	PERIODO 1	PERIODO 2	PERIODO 3	PERIODO 4	Total Vigencias	
	Producto	Unidad de medida							2020	2021	2022	2023	2024		
Implementar mecanismos sobre cultura Vial de la ciudadanía	Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	numero	3	Inversión	Realizar actividades para la prevención de la accidentalidad y seguridad vial	si	Administración	Materiales	\$ 305.000.000	\$ 320.250.000	\$ 336.262.500	\$ 353.075.625	\$ 370.729.406		
								Mantenimiento Maquinaria y equipo	\$ 114.000.000	\$ 119.700.000	\$ 125.685.000	\$ 131.969.250	\$ 138.567.713		
								Servicios para comunidad sociales y personales	\$ 789.571.000	\$ 339.256.400	\$ 829.308.218	\$ 870.773.629	\$ 914.312.310		
								Mano de obra calificada	\$ 47.152.000	\$ 32.709.600	\$ 34.345.080	\$ 36.062.334	\$ 37.865.451		
								Total actividad	\$ 1.255.723.000	\$ 811.916.000	\$ 1.325.600.798	\$ 1.391.880.838	\$ 1.461.474.880	\$ 6.246.595.516	
					Operación del sistema público de bicicletas	si	Administración	Mano de obra no calificada	\$ 128.572.000	\$ 78.442.400	\$ 110.250.000	\$ 115.762.500	\$ 121.550.625		
								Mano de obra calificada	\$ 47.152.000	\$ 32.709.600	\$ 34.345.080	\$ 36.062.334	\$ 37.865.451		
								Servicios para comunidad sociales y personales	\$ 151.023.560	\$ 50.000.000	\$ 135.002.845	\$ 141.752.987	\$ 148.840.636		
								Total actividad	\$ 326.747.560	\$ 161.152.000	\$ 279.597.925	\$ 293.577.821	\$ 308.256.712	\$ 1.369.332.018	
								Total Inversión	\$ 1.582.470.560	\$ 973.068.000	\$ 1.605.198.723	\$ 1.685.458.659	\$ 1.770.731.592	\$ 7.615.927.534	
				inversión	Adquisición de especies venales		Administración	Servicios para comunidad sociales y personales	\$ 40.000.000	\$ 40.000.000	\$ 44.100.000	\$ 46.305.000	\$ 48.620.250	\$ 219.025.250	
								mano de obra calificada	\$ 71.000.000	\$ 63.000.000	\$ 66.150.000	\$ 69.457.500	\$ 72.930.375		
								Servicios para comunidad sociales y personales	\$ 1.099.267	\$ 1.154.230	\$ 1.211.942	\$ 1.272.539	\$ 1.336.166		
								Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ 15.000.000	\$ 78.049.770	\$ 16.537.000	\$ 17.364.375	\$ 18.232.594		
								materiales	\$ 10.000.000	\$ 10.500.000	\$ 11.025.000	\$ 11.576.250	\$ 12.155.063		
					Total actividad	\$ 97.099.267	\$ 152.704.000	\$ 94.923.942	\$ 99.670.664	\$ 104.654.197	\$ 549.052.071				
					Realización de los procesos de la escuela de enseñanza		Administración	mano de obra calificada	\$ 138.432.000	\$ 289.480.000	\$ 143.801.280	\$ 150.991.344	\$ 158.540.911		
								materiales	\$ 100.000.000	\$ 105.000.000	\$ 110.250.000	\$ 115.762.500	\$ 121.550.625		
								Total actividad	\$ 238.432.000	\$ 394.480.000	\$ 254.051.280	\$ 266.753.844	\$ 280.091.536	\$ 1.433.808.660	
								Total Inversión	\$ 335.531.267	\$ 546.184.000	\$ 348.975.222	\$ 366.424.508	\$ 384.745.733	\$ 1.982.854.741	
TOTAL PROYECTO	\$ 4.171.037.407,00	\$ 3.227.836.000,35	\$ 3.664.120.111,87	\$ 3.847.326.641,96				\$ 4.039.692.975,36	\$ 18.950.013.137						

Tabla 17. Matriz de costos compromiso y más seguridad vial para la ciudad de Pereira.





10. DIAGNÓSTICO INTERNO

10.1 Muertes en accidentes de tránsito en Pereira

Aunque tradicionalmente la Perla del Otún ha sido una de las ciudades capitales de Colombia con mayor tasa de fallecimientos en accidentes, este año la región registra una importante reducción de casos en los primeros meses del año. Y es que entre el 1 de enero y el 31 de octubre de 2018, la ciudad tuvo un total de 71 muertes en siniestros viales, 16 casos más a los presentados en el mismo periodo del año anterior.

La capital risaraldense rompe con la tendencia nacional, en Colombia se ha presentado un incremento de casos, en el 2018 fueron 5381 las víctimas y en esta vigencia la cifra llega a los 5407.

En la región cafetera Pereira sigue ocupando el primer lugar con más hechos registrados teniendo en cuenta los 10 primeros meses del 2019, en Armenia 35 personas han perdido la vida en accidentes viales y en Manizales la cifra es de 31 personas.

Los peatones son el actor vial más afectado con esta problemática, el exceso de velocidad y la imprudencia de conductores y transeúntes son las principales causas de este flagelo.

Es por esta razón que uno de los corredores viales que más muertes en siniestros viales ocasiona en la ciudad es la vía Pereira-Cerritos.²⁸

Condiciones generales en términos de la movilidad y sus actores viales:

- Cada año mueren cerca de 1.3 Millones de Personas en las carreteras del Mundo.
- Entre 20 y 50 Millones Padecen traumatismos no mortales.
- Los Accidentes de Tránsito son una de las principales causas de muertes en todos los grupos etéreos y la primera entre 15 y 29 años.
- Un 26% de los fallecidos son Peatones.

Al ritmo actual 20 Millones de Personas morirán y 1.000 Millones estarán lesionados en accidentes de tránsito en las próximas 2 Décadas.

²⁸ Menos muertes en accidentes viales en el 2019 - El Diario





Partiendo de las tablas 9 y 10 denotadas en el contexto interno apartado ACCIDENTALIDAD que muestran el índice de muertes en accidentes viales para los años 2018-2019 y su respectivo comparativo según tipo de víctima, por medio de la siguiente grafica se puede denotar el comparativo acumulado mes a mes de víctimas para ambos años que refleja claramente su disminución en la ciudad:

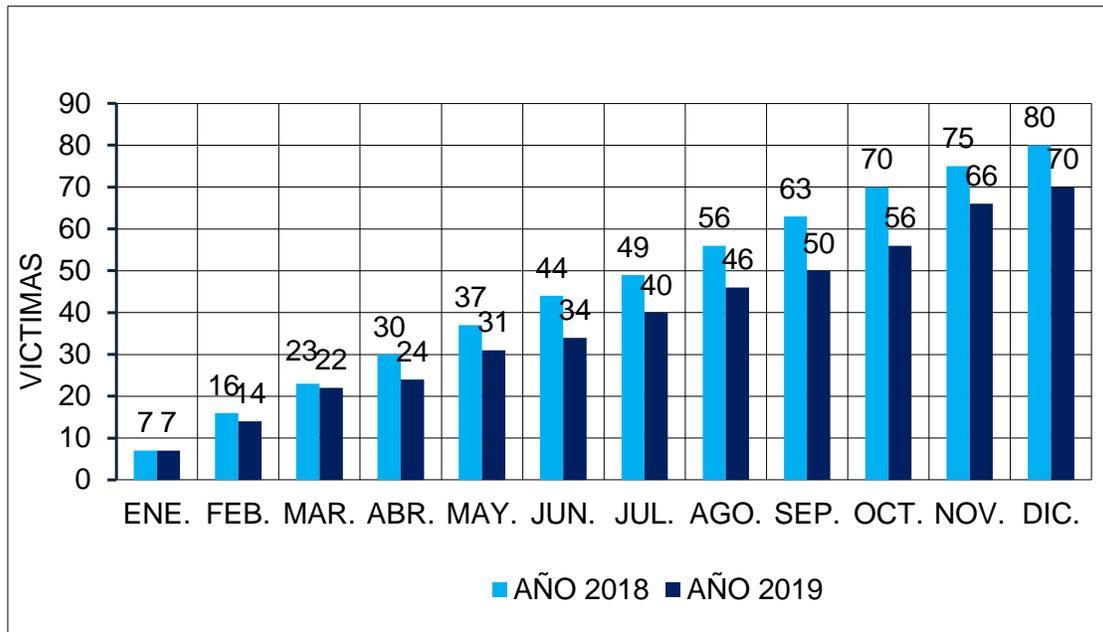


Gráfico 3. Comparativo acumulado de víctimas 2018-2019

10.2 Lesiones en accidentes de tránsito en Pereira

Al igual que las muertes, las lesiones en accidentes viales de Pereira, muestran una importante disminución en el periodo mencionado. Según cifras del Instituto de Medicina Legal, en los primeros 10 meses del año en la capital risaraldense, resultaron lesionados 892 personas en siniestros en las vías, mientras que en el 2018 fueron 1156.

Es de resaltar que, desde el IMP, así como en organismos nacionales como la agencia de Seguridad Vial, se han intensificado las campañas de prevención y así evitar tantos fallecimientos y lesionados viales.

Respecto por los peatones y ciclistas, operativos en carreteras y áreas urbanas de alta accidentalidad han incidido en la disminución de los casos en la capital risaraldense.

Principales factores:

- Comportamiento irresponsable de conductores y pasajeros.
- Consumo de Alcohol.
- Utilización de Dispositivos móviles.



- Estado Técnico Mecánico de los vehículos.
- Calidad de la Infraestructura y señalizaciones viales.

En la siguiente tabla se tienen los datos de colisiones, accidentes y heridos viales:

Descripción	Dic 2016	Dic 2017	Dic 2018	Dic 2019
Colisiones	3.500	3.427	3.257	3.248
Accidentes	1.597	1.445	1.291	1.131
Heridos	2.475	2.335	1.897	1.700
Victimas	80	69	80	70

Tabla 13. Estadísticas de siniestros viales.

10.3 Panorama nacional en términos de fallecidos y lesiones en accidentes

Para el año 2019 la cifra a nivel nacional continua en aumento al incrementar la cifra en 2%, al mes de diciembre registra un total de 6239 personas fallecidas en siniestros viales según cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal.

A nivel nacional las cifras no fueron tan favorables en términos de muertes para el 2019, pero los lesionados si representaron una disminuido en un 7%. Así, entre enero y el 16 de diciembre, 33.539 personas resultaron heridas en choques, mientras que en el mismo periodo del año anterior fueron 35.988.²⁹

10.4 Parque Automotor

En la tabla 2 se presentó la información del parque automotor por año la cual presenta un aumento año tras año, siendo las motocicletas la que mayor porcentaje representan con un 52% de aumento, seguido de automóviles con el 33,4%.

Con las anteriores cifras es claro que existe un aumento significativo de conductores y por ende pasajeros que concuerda con el aumento progresivo de la accidentalidad que desencadena en lesionados y tristemente en personas fallecidas como se puede notar en la tabla 9 de las muertes en accidentes de tránsito para los años 2016 a 2020 en la ciudad de Pereira.

10.5 Infracciones

Las infracciones en general han estado representando una disminución en los últimos años de análisis denotando un esfuerzo por parte del IMP en educación vial al crear conciencia en los usuarios viales que en los últimos años ha venido incrementando y que desencadena en menos sanciones.

²⁹ Balance muertos y heridos en accidentes de tránsito en Colombia en 2019 - Investigación - Justicia - ELTIEMPO.COM





Comportamiento	Dic 2018	Dic 2019	Diferencia	%
No portar chaleco y casco	11.041	6.787	-4.254	-38,5%
Parquear en sitios prohibidos	9.615	7.698	-1.917	-19,9%
No tener o portar revisión tecnicomecanica	4.067	3.447	-620	-15,2%
Conducir sin licencia	2.123	2.074	-49	-2,3%
No usar el cinturón de seguridad	1.460	1.078	-382	-26,2%

Tabla 14. Infracciones más recurrentes 2018-2019.

11. ANÁLISIS EXTERNO OPORTUNIDADES - MATRIZ DOFA

FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
Sede propia adecuada a las necesidades del cliente interno y externo	Demora en la respuesta de los derechos de petición	Medios de transporte público Megabús y Megacable	Incremento del parque Automotor
Implementación y certificación de calidad	Falta de recursos propios para la implementación de proyectos	Implementación y uso más frecuente de vehículos eléctricos, bicicletas y patinetas.	Ausencia de parqueaderos en la zona céntrica de la ciudad
Constantes capacitaciones y oportunidades de crecimiento académico	Falta de fortalecimiento en la atención al usuario de forma digital	Desarrollo de plataformas digitales que hacen más eficaces y eficientes los trámites	Pérdida de la capacidad vial del municipio
Autonomía administrativa y presupuestal	Poca visibilidad de las campañas que se realizan en tema de movilidad y seguridad vial	Ausencia de organismos de tránsito en otros municipios	Crisis económica producto del Covid-19
Cumplimiento de la normatividad establecida	Resistencia al cambio	Gran número de agentes de tránsito proporcional al tamaño del municipio	Destrucción de los bienes públicos de la ciudad por protestas
Capacidad de agentes de tránsito para intervenir en el buen flujo de la movilidad en el municipio	Falta de visibilidad de las campañas y proyectos de impulso a el uso de la bicicleta	Creación de la mesa de bicicleta que permitirá avanzar en los temas dirigido a la seguridad vial y promoción de los medios	Afectaciones presupuestales que impactan la prestación de servicios, ejecución y





FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
		alternativos de transporte, principalmente la bicicleta	direccionamiento de políticas
Fortalecimiento en la atención al cliente	Falta de recuperación de cartera del instituto	Reducción de la tasa de accidentes mortales según la ANSV	Exceso de trámites para la implementación de proyectos para el desarrollo del municipio en Movilidad, sostenibilidad y seguridad vial
Implementación del sistema AMCO		Implementación del trabajo en casa como método de mejoramiento de la movilidad	
Formulación e implementación de estrategias para el impulso del uso de medios alternativos de transporte			

Tabla 15. Matriz DOFA.

11.1 Plan operativo estratégico

Los planes operativos, que son una concreción del Plan Estratégico por áreas de gestión, suelen elaborarse con una perspectiva anual con el fin de planificar las acciones que el IMP debe realizar para alcanzar los objetivos propuestos.

11.2 Plan de acción

Es una hoja de ruta que emprende el instituto cada 1 de enero, que ayuda a lograr sus metas y objetivos. Así como hay muchas formas de llegar a un destino si va de viaje, un programa puede tomar muchos caminos para alcanzar las metas, cumplir los objetivos y lograr resultados.

El Instituto de Movilidad, Partiendo de los antecedentes presentados, se ha planteado el proyecto: **COMPROMISO Y MAS SEGURIDAD VIAL PARA LA CIUDAD DE PEREIRA** y dando cumplimiento a lo dispuesto por la Ley 769 de 2002 modificada por la Ley 1383 de 2010 a través de la cual se fijan normas para realizar el control y vigilancia para el cumplimiento de las normas de tránsito y facilitar así la seguridad, comodidad y movilidad de los habitantes, ya sea que su desplazamiento por las calles y carreras se realice a través de vehículos o sean estos peatones en las vías públicas y toda vez que el desarrollo del municipio está basado en el mejoramiento de la calidad de vida de sus





habitantes y en la prevención de hechos asociados a la accidentalidad que permitan en conjunto garantizar la seguridad vial a todos los habitantes.

Como organismo de tránsito somos responsables de la instalación y operación de sistemas de control de tráfico, lo que incluye la semaforización, demarcación y señalización, ubicación de señales y equipos electrónicos y demás infraestructura que permitan la vigilancia control y detección de eventos de tránsito en la jurisdicción.

Esta labor debe permitir el funcionamiento 24 horas, 7 días de la semana de la infraestructura instalada principalmente en aquellas vías controladas y reguladas electrónicamente por semáforos.

El Instituto de Movilidad a través de la subdirección de movilidad, ha identificado la necesidad de realizar una ampliación de la red de semáforos ampliando la cobertura del servicio de semaforización y realizando un cambio de elementos como son semáforos y módulos de semáforos por desgaste y deterioro y conveniencia de consumo eléctrico y acceso al mantenimiento, logrando así mejorar la movilidad y seguridad en algunos puntos detectados en la ciudad.

Los semáforos han ido evolucionando con el paso del tiempo y actualmente y debido a su rentabilidad, se están utilizando lámparas a LEDS para la señalización luminosa, ya que estas utilizan sólo 10% de la energía consumida. Entre los años 2012 y 2019 se han semaforizado 37 intersecciones viales, adquirido 16 controladores he intervenido 32 controladores de tráfico (wimax2) adecuándolos con UPS.

En el plan de acción institucional, propone la ampliación del sistema de control de tráfico que incluye entre sus componentes: compra de controladores de tráfico que permitan el manejo de tráfico de forma adaptativa, semáforos vehiculares tipo leds, para poste tipo ménsula, semáforos vehiculares tipo led's para poste tipo mástil, semáforos peatonales tipo leds, postes tipo ménsula para semáforos, postes tipo mástil, para ampliar la cobertura del servicio de semaforización, reducir los tiempos de viajes y los riesgos de accidentalidad.

Para lograr lo anterior planteado deben mejorar las condiciones de accesibilidad a bienes y servicios sociales, económicos y naturales en ámbitos urbanos y rurales, generando un equilibrio entre oferta y demanda de transporte como una condición fundamental para avanzar hacia una sociedad más competitiva, justa y responsable, por medio de los siguientes componentes el IMP quiere aportar soluciones a la ciudad:





- Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse.
- Servicio de señalización.
- Seguridad vial.
- Especies venales.
- Programa de gestión ambiental a partir de la cultura vial.
- Modos alternativos de movilidad.
- Mantenimiento a la red semafórica de la ciudad.
- Instalación de nuevos semáforos.

El patrón de crecimiento urbano y rural ha estado enmarcado en modelos de crecimiento enfocados a privilegiar el aumento de la motorización, esta situación ha redundado en situaciones impactantes como el aumento en la congestión, contaminación del aire, accidentalidad, costos sociales y otros que no permiten consolidar a la ciudad como un eje de competitividad socio económico y ecosistémica. Con este subprograma se pretende generar un equilibrio en la relación oferta y demanda de viajes a través del enfoque de empujar y atraer las prácticas, hábitos y comportamientos. En este caso se desea desincentivar la satisfacción de la movilidad individual motorizada y atraer la movilidad basada en el transporte no motorizado y el transporte público, soportado esto en estrategias de reducción de viajes, cambiar a modos más amigables y una optimización tecnológica cimentada en proyectos de gobernabilidad, infraestructura y equipamientos, e integración regional, a partir de las cuales se pretende aportar a la competitividad y sostenibilidad territorial. Lo anterior, será posible mediante una estructura gerencial alrededor de la institucionalidad asociada a instrumentos efectivos que permitan incrementar el nivel de conocimiento sobre el sector y proponer las mejores soluciones al respecto.

Promoviendo el uso de bicicleta, transporte público eléctrico y disminución del vehículo privado para liberar el alto número de automóviles rodando por el municipio; como tercer criterio, propone mayor dotación de espacios públicos con recuperación de comercio, traslapar las generaciones, niños, jóvenes y adultos mayores para mejor diálogo y diversidad social; buscando como cuarto factor, fórmulas para que las plusvalías de la transformación del suelo en el municipio se reinviertan adecuadamente en los ciudadanos.





11.2.1 Señalización-Semaforización, Seguridad Vial:

Línea; Pereira Moderna. Programa, Transporte. Meta; señalización de la ciudad para el mejoramiento de la movilidad.

- Fortalecer el sistema de movilidad del municipio mediante el mantenimiento y ampliación de la señalización vial de tal forma que se oriente, prevenga e informe a los actores de la vía pública en diferentes situaciones que sobre esta se presentan, reduciendo de esta forma los riesgos de accidentalidad.
- Mejorar las condiciones de circulación vehicular en el municipio buscando el uso ordenado y seguro del tráfico, la disminución de los tiempos de desplazamiento en las horas pico y el uso óptimo de la malla vial existente.
- Mejorar y fortalecer la capacidad Institucional para regular el tráfico, mediante la dotación de los instrumentos necesarios para el mejor desarrollo de sus funciones.

11.2.2 Movilidad eléctrica

Línea, Pereira Moderna. Programa, transporte. Meta; movilidad eléctrica.

- Revisión marco normativo nacional y estado del arte local
- Formulación de nueva norma para la regulación y reglamentación local
- Adquisición de vehículos eléctricos para el sector oficial
- Identificación y diseño de piezas de promoción para la divulgación de buenas practicas
- Apropiación de canales de divulgación de buenas practicas
- Apropiación de canales de divulgación para la promoción de la movilidad eléctrica
- compra de bicicletas eléctricas asistidas para el fortalecimiento de los modos alternativos de movilidad
- servicios de apoyo a la gestión para las actividades de planeación y promoción de modos alternativos de movilidad en el municipio de Pereira
- Fortalecer el sistema de movilidad del municipio mediante el mantenimiento y ampliación de la señalización vial de tal forma que se oriente, prevenga e informe a los actores de la vía pública en diferentes situaciones que sobre esta se presentan, reduciendo de esta forma los riesgos de accidentalidad.
- Mejorar las condiciones de circulación vehicular en el municipio buscando el uso ordenado y seguro del tráfico, la disminución de los tiempos de desplazamiento en las horas pico y el uso óptimo de la malla vial existente.





- Mejorar y fortalecer la capacidad institucional para regular el tráfico, mediante la dotación de los instrumentos necesarios para el mejor desarrollo de sus funciones.

11.2.3 Educación Vial y Escuela de Enseñanza

Línea; Pereira Moderna. Programa, Cultura y seguridad vial. Meta de producto. Señalización de la ciudad para el mejoramiento de la movilidad.

- Transformar los comportamientos de la población en materia de tránsito y movilidad, sensibilizando a la población por medio de la difusión de cultura y la educación vial.
- Formar íntegramente conductores idóneos, conscientes de su responsabilidad social y ambiental.
- Desarrollar proyecto de infraestructura y promoción de modos alternativos de movilidad

Línea; Pereira Moderna. Programa, Transporte. Meta; sensibilización a usuarios en relación con la seguridad vial. Inversión 238 millones.

- Transformar los comportamientos de la población en materia de tránsito y movilidad, sensibilizando a la población por medio de la difusión de cultura y la educación vial.
- Formar íntegramente conductores idóneos, conscientes de su responsabilidad social y ambiental.
- Desarrollar proyecto de infraestructura y promoción de modos alternativos de movilidad.
-

El Instituto de Movilidad, Partiendo de los antecedentes presentados, se ha planteado el PROYECTO: **MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE PEREIRA.**

11.2.4 Sistemas de información actualizados

Línea, Pereira Moderna. Programa, Gobierno Territorial. Meta, servicios tecnológicos aplicados en el IMP.

- Adoptar Tecnología de última generación de manera integral, logrando una entidad más ágil, eficiente, e interactiva con el fin de ofrecer un servicio con excelencia tanto al cliente interno como externo.



11.2.5 Gestión Documental y Archivo

Línea, Pereira Moderna. Programa Gobierno Territorial. Meta; servicios de gestión documental en el IMP actualizado.

- Implementar un programa de gestión documental a fin de conservar el archivo del Instituto como elemento fundamental y sustento natural de sus procesos informativos, con sujeción a los principios de eficiencia y racionalidad que rigen la función administrativa.

11.2.6 Financiación de los proyectos

Para el caso del Instituto de Movilidad en el acuerdo 137 de diciembre 24 de 1994 artículo 10: PATRIMONIO. Las fuentes principales del patrimonio y renta del instituto son las siguientes:

- a. Sumas recaudadas por conceptos ordenados por la Ley.
 - b. Partidas o aportes que con destino al Instituto se provean en el presupuesto departamental de Risaralda y en general en los presupuestos de los municipios, de las entidades descentralizadas o de cualquier otra entidad pública.
 - c. Los recursos especiales que establezcan Leyes, Ordenanzas o Acuerdos.
 - d. Auxilios o donaciones que reciban de entidades o personas públicas o privadas, nacionales o extranjeras.
 - e. Los derechos o tasas que puedan percibir por la prestación o venta de servicios derivados de la movilidad.
 - f. Las sumas que se reciban por contrato de prestación de servicios.
 - g. El producto que las multas que se imponga.
 - h. El producto o rendimiento de su patrimonio o de la enajenación de sus bienes.
 - i. Los recursos provenientes del crédito interno o externo.
 - j. Los demás bienes muebles o inmuebles que adquiera a cualquier título.
- Además, las partidas asignadas en el presupuesto de gastos del Municipio de Pereira.

12. LINEAMIENTOS PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO.

12.1 Política de administración del riesgo

La definición de la Política de Administración del Riesgo está a cargo del Representante Legal de la Entidad, el Comité Institucional de Coordinación de Control Interno y Comité Institucional de Gestión y Desempeño; a fin de garantizar una adecuada gestión del riesgo, se requiere el compromiso de todo el personal para cumplir con cada una de las





instancias que participan en la definición y ejecución de las acciones, métodos, y procedimientos de control de riesgos.

Cabe resaltar que la primera línea- los líderes de proceso, o a quienes corresponde, deben:

- Identificar y valorar los riesgos que puedan afectar el logro de los Objetivos Institucionales.
- Definir y diseñar los controles a los riesgos.
- Cumplir con los planes de acción establecidos para cada uno de los riesgos materializados, establecidos en el Plan de Tratamiento de Riesgos.

A continuación, se detalla cada nivel de responsabilidad frente al riesgo desde las líneas de defensa:

12.1.1 Primera Línea:

- Revisar los cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno y cómo estos puedan generar nuevos riesgos o modificar los que ya se tienen identificados en cada uno de sus procesos, para la actualización de la matriz de riesgos de su proceso.
- Verificar el adecuado diseño y ejecución de los controles establecidos para la mitigación de los riesgos.
- Examinar que las actividades de control de sus procesos se encuentren documentadas y actualizadas en los procedimientos.
- Chequear el cumplimiento de los objetivos de sus procesos y sus indicadores de desempeño, e identificar en caso de que no se estén cumpliendo, los posibles riesgos que se están materializando en el cumplimiento de los objetivos.
- Verificar y reportar a planeación, los eventos de riesgos que se han materializado en la entidad, incluyendo los riesgos de corrupción, así como las causas que dieron origen a esos eventos de riesgos materializados, como aquellas que están ocasionando que no se logre el cumplimiento de los objetivos y metas, a través del análisis de indicadores asociados a dichos objetivos.
- Examinar los planes de acción establecidos para cada uno de los riesgos materializados, con el fin de que se tomen medidas oportunas y eficaces para evitar en lo posible la repetición del evento y lograr el cumplimiento a los objetivos.
- **Revisar y hacer seguimiento al cumplimiento de las actividades y planes de acción acordados con la Línea Estratégica, Segunda y Tercer Línea de Defensa con relación a la Gestión de Riesgos.**





Responsables: Gerentes Públicos, Líderes de proceso.

12.1.2 Segunda Línea:

- Revisar los cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno y como estos puedan generar nuevos riesgos o modificar los que ya se tienen identificados en cada uno de los procesos, con el fin de solicitar y apoyar en la actualización de las matrices de riesgos.
- Revisión de la adecuada definición y desdoblamiento de los objetivos institucionales a los objetivos de los procesos, que han servido de base para llevar a cabo la identificación de los riesgos, y realizar las recomendaciones a que haya lugar.
- Revisar el adecuado diseño de los controles para la mitigación de los riesgos que se han establecido por parte de la Primer Línea de Defensa y realizar las recomendaciones y seguimiento para el fortalecimiento de estos.
- Revisar el perfil de riesgo inherente y residual por cada proceso y consolidado y pronunciarse sobre cualquier riesgo que este por fuera del perfil de riesgo de la entidad.
- Hacer seguimiento a que las actividades de control establecidas para la mitigación de los riesgos de los procesos se encuentren documentadas y actualizadas en los procedimientos.
- **Revisar los planes de acción establecidos para cada uno de los riesgos materializados, con el fin de que se tomen medidas oportunas y eficaces para evitar en lo posible que se vuelva a materializar el riesgo y lograr el cumplimiento a los objetivos.**

Responsables: Subdirector de Planeación, Supervisores e interventores de contratos o proyectos, Líderes de los Sistemas de Gestión.

12.1.3 Tercera Línea:

- Revisar los cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno y como estos puedan generar nuevos riesgos o modificar los que ya se tienen identificados en cada uno de los procesos, con el fin de que se identifiquen y actualicen las matrices de riesgos por parte de los responsables.
- Revisión de la adecuada definición y desdoblamiento de los objetivos institucionales a los objetivos de los procesos, que han servido de base para llevar a cabo la identificación de los riesgos, y realizar las recomendaciones a que haya lugar.





- Revisar que se hayan identificado los riesgos significativos que afectan en el cumplimiento de los objetivos de los procesos, incluyendo los riesgos de corrupción.
- Revisar el adecuado diseño y ejecución de los controles para la mitigación de los riesgos que se han establecido por parte de la Primer Línea de Defensa y realizar las recomendaciones y seguimiento para el fortalecimiento de los mismos.
- Revisar el perfil de riesgo inherente y residual por cada proceso y consolidado y pronunciarse sobre cualquier riesgo que este por fuera del perfil de riesgo de la entidad o que su calificación del impacto o probabilidad del riesgo no es coherente con los resultados de las auditorías realizadas.
- Hacer seguimiento a que las actividades de control establecidas para la mitigación de los riesgos de los procesos se encuentren documentadas y actualizadas en los procedimientos y los planes de acción establecidos como resultados de las auditorías realizadas, se realicen de manera oportuna, cerrando las causas raíz del problema, evitando en lo posible la repetición de hallazgos o materialización de riesgos.

Además de las líneas de defensa y las responsabilidades designadas en la “Guía para la Administración del Riesgo en la Gestión, Corrupción y Seguridad Digital. Diseño de Controles en Entidades Públicas” del DAFP: V5 de diciembre de 2020_ es necesario indicar las responsabilidades designadas al responsable de Seguridad Digital, de acuerdo con el Modelo Nacional de gestión de riesgos de seguridad de la información para entidades públicas, establecido por el Min TIC.

Responsables: Oficina de Control Interno o Auditoría Interna.

12.2 Plan Anticorrupción y atención al ciudadano

El Instituto de Movilidad de Pereira, en cumplimiento de lo estipulado en la Ley 1474 de 2011: Estatuto Anticorrupción, siguiendo los planteamientos de la metodología diseñada por las diferentes entidades del orden Nacional, ha elaborado el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano para el 2021, un instrumento de tipo preventivo para el control de la corrupción, su metodología incluye cinco componentes autónomos e independientes, que contienen parámetros y soporte normativo propio y un sexto componente que contempla iniciativas adicionales. Este Plan Anticorrupción y de Atención al ciudadano, busca aunar esfuerzos de todos los procesos y niveles de la Entidad, generando valor público en la prestación de sus servicios, priorizando la transparencia en la gestión y la no tolerancia de la Corrupción a través de sus componentes:



1. Gestión del Riesgo de Corrupción.
2. Racionalización de trámites.
3. Rendición de cuentas.
4. Mecanismos para mejorar la atención a la ciudadanía.
5. Mecanismos para la transparencia y el acceso a la información pública.
6. Iniciativas adicionales - Integridad.

Financiación del plan

El presupuesto anual de las entidades territoriales es la estimación, tanto de los ingresos que se recaudarán durante el año fiscal como de los egresos o gastos de funcionamiento, de deuda y de inversión. El año fiscal inicia el 1o de enero y termina el 31 de diciembre de cada año.

Seguimiento y monitoreo

Para el cuatrienio 2020-2023 el Instituto de movilidad bajo los lineamientos de MIPG versión 2, articulando con los proyectos de inversión y operativos de los diferentes subprocesos de la Entidad con, objetivos, políticas y dimensiones del modelo:

Se realiza por medio del seguimiento trimestral al plan de acción de inversión, los indicadores de gestión, los planes de acción de MIPG entre otros, con el apoyo de la oficina de control y los planes de mejoramiento que se hallan originado en el periodo a evaluar.

13. CONCLUSIONES

Es de anotar que en las últimas administraciones la ciudad ha crecido y obras que estaban estancadas y abandonadas han sido terminadas produciendo una sensación de respiro respecto a las décadas pasadas, pero esto ha ido acompañado de un crecimiento desaforado del parque automotor que no permite ver la magnitud de las obras realizadas por la saturación de vehículos en una red vial deteriorada.

El crecimiento del parque automotor de la ciudad ha sido vertiginoso con un crecimiento de 157.628 al 2016 y 187.426 al 2019, Dadas las facilidades que tienen los usuarios para adquirir vehículos el crecimiento del parque automotor parece no tener límites (tanto motos como automóviles) con promociones irresistibles, acompañadas del ahorro que genera tener vehículo propio dado que el transporte público es costoso e ineficiente.

La falta de cultura ciudadana, la desidia y corrupción de algunas autoridades y administradores son los aspectos más importantes que atacar para poder generar las





220 condiciones apropiadas para tener una ciudad con la movilidad que la ciudadanía merece.

Finalmente, existen muchas maneras para mejorar la movilidad, pero todo debe arrancar desde el sentido de pertenencia y de cultura ciudadana que debemos tener los habitantes de Pereira, porque queriendo a nuestra ciudad es más fácil establecer y promover sistemas que nos permitan restablecer la movilidad pensando de una manera colectiva y dejando los intereses individuales a un lado para hacer de nuestra querida ciudad un lugar amable y ágil a los procesos de crecimiento que se avecinan.

14. REFERENCIAS

- Alcaldía de Pereira. (2016). *Pereira cómo vamos*. Obtenido de Plan de desarrollo Municipal 2016-2019: <http://www.pereiracomovamos.org/es/plan-de-desarrollo-municipal-2016-2019-PG381>
- Alcaldía de Pereira. (2020). *web.pereira.gov.co*. Obtenido de Plan de Desarrollo Gobierno de la Ciudad Capital del Eje 2020-2023: <http://web.pereira.gov.co/NuestraAlcaldia/Paginas/Plan-de-Desarrollo.aspx>
- Departamento Nacional de Planeación. (2018). *dnp.gov.co*. Obtenido de Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022: <https://www.dnp.gov.co/DNPN/Paginas/Plan-Nacional-de-Desarrollo.aspx>
- Gobernación de Risaralda. (2016). *risaralda.gov.co*. Obtenido de Plan de Desarrollo 2016 - 2019: <https://www.risaralda.gov.co/documentos/150117/plan-de-desarrollo-2016---2019/>
- Instituto de Movilidad de Pereira. (2020). *proyecto: mejoramiento de la gestión administrativa del instituto de movilidad de la ciudad de Pereira*. Obtenido de MGA.web.
- Instituto de Movilidad de Pereira. (2020). *MovilidadPereira.gov.co*. Obtenido de <https://movilidadpereira.gov.co/>
- Instituto de Movilidad de Pereira. (2020). *proyecto: compromiso y más seguridad vial para la ciudad de Pereira*. Obtenido de MGA.web.
- Ministerio de Transporte. (2020). *Mintransporte.gov.co*. Obtenido de <https://mintransporte.gov.co/>
- SURA. (2020). Cartilla Tendencias en Movilidad. *Suramericana S.A Observatorio Movilidad*.



