



**Instituto de Movilidad
de Pereira**

**PLAN ESTRATEGICO INSTITUCIONAL
2024-2027**

INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA

SUBDIRECCIÓN DE PLANEACIÓN
Oficina a cargo del proceso de recolección de información y redacción

Pereira, diciembre de 2024

**Carrera 14 No. 17 - 60 Locales 4 - 5 y 6 Centro Comercial APEX
PBX: (606) 329 4920 - PEREIRA, RISARALDA
contactenos@movilidadpereira.gov.co
www.movilidadpereira.gov.co**



Instituto de Movilidad de Pereira

Director General

Edwin Alberto Quintero Sánchez

Subdirector General de Planeación

Jhon Diego Molina Molina

Asesora de Control Interno

Gloria Patricia Londoño Londoño

Subdirectora Oficina Jurídica (E)

Aydée Yasmín Cantillo Castro

Subdirector General de Movilidad

Andrés Felipe Vanegas Cardona

Subdirector General de Sistemas de Información y Telemática

Carlos Andrés Gallego Pérez

Subdirectora General de Registros y Procedimientos Administrativos Y Sancionatorios

Luisa María Sepúlveda García

Subdirector General Operativo Administrativo y Financiero

Ancizar Ortiz Quintero



Contenido

1.	INTRODUCCION	10
2.	JUSTIFICACION	12
3.	ALCANCE	13
4.	DEFINICIONES	14
5.	MARCO LEGAL.....	16
6.	PLATAFORMA ESTRATÉGICA.....	17
6.1	Misión	17
6.2	Visión	17
6.3	Objetivos Institucionales	17
6.4	Principios y valores	18
6.4.1	Principios	18
6.4.2	Valores.....	19
6.5	Política Integrada de Gestión	20
6.6	Gestión Institucional.....	20
6.6.1	Modelo de Gestión por Resultados (GPR): Este modelo se centra en alinear los objetivos estratégicos del Instituto con resultados medibles y concretos que impacten positivamente en la movilidad de Pereira.	20
6.6.2	Modelo de Gobernanza Participativa: Fomenta la inclusión de los ciudadanos y actores clave en los procesos de planificación y evaluación.	21
6.6.3	Modelo de Gestión por Competencias: Enfocado en el desarrollo del talento humano del Instituto para fortalecer sus capacidades y desempeño.	21
6.6.4	Gestión del Talento Humano:	21
6.6.5	Planeación estratégica:	22
6.6.6	Transparencia y Rendición de Cuentas:	22
6.6.7	Transformación digital:	22
6.6.8	Seguimiento y evaluación:	23
6.7	MIPG- Modelo Integrado de Planeación y Gestión	23
7.	ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL Y MODELO DE OPERACIÓN POR PROCESOS.....	26
7.1	Organigrama	26
7.2	Personal de Planta	28



7.3	Mapas de Procesos.....	29
7.4	Procesos Estratégico.....	29
7.4.1	Gestión general.....	29
4.4.1.1	Direccionamiento:.....	29
4.4.1.2	Planeación:.....	30
7.5	Procesos Misionales.....	30
7.5.1	Movilidad Vial.....	30
4.5.1.1	Administración Del Tráfico:.....	31
4.5.1.2	Control y Vigilancia vial:.....	31
4.5.1.3	Cultura Ciudadana Vial:.....	31
4.5.1.4	Educación Vial:.....	31
7.5.2	Registros y Procedimientos Administrativos.....	31
7.5.2.1	Procedimientos y Sanciones:.....	31
7.5.2.2	Registro de Automotores y Licencias de Trafico:.....	32
7.5.2.3	Registro de Conductores.....	32
7.5.2.4	Registro Parque Automotor.....	32
7.5.3	Enseñanza Automotriz.....	32
7.6	Procesos de Apoyo.....	33
7.6.1	Gestión de recursos.....	33
7.6.1.1	Gestión Talento Humano.....	33
7.6.1.2	Sistemas de Información y Telemática.....	33
7.6.1.3	Gestión Financiera.....	33
7.6.1.4	Gestión Tesorería.....	34
7.6.1.5	Gestión de Compras y Logística.....	34
7.6.1.6	Gestión Documental.....	34
7.6.2	Control de Legalidad.....	34
7.6.2.1	Defensa Judicial (Jurídica).....	34
7.6.2.2	Contratación (Gestión Contractual).....	34
7.6.2.3	Control Interno Disciplinario – Sede Instrucción.....	35
8.	DIAGNOSTICOS DE LA ORGANIZACIÓN.....	35
8.1	Diagnóstico del Entorno: Diagnóstico externo y tendencias en movilidad.....	35
8.2	Subtenencias.....	36
8.2.1	Medios alternativos en la movilidad.....	36



8.2.2	Movilidad sostenible	36
8.2.3	Seguridad Vial.....	37
8.2.4	Legal y Ciencias Forenses	39
8.2.5	Objetivos de Desarrollo Sostenible	40
8.2.6	Situación Actual del entorno.....	41
8.2.7	Transporte aéreo.....	43
8.2.8	Transporte Terrestre	44
8.2.9	Transporte Urbano	46
8.2.10	Taxis	46
8.2.11	Megabús	46
8.2.12	Megacable.....	47
8.2.13	Megabici.....	48
9.	DIAGNOSTICO INTERNO.....	49
9.1	Muertes en accidentes de tránsitos en Pereira.....	49
9.2	Lesiones en accidentes de tránsito en Pereira	51
9.3	Parque Automotor.....	52
9.4	Centro Control y Gestión de Trafico	52
9.5	Infracciones	53
10.	CARACTERIZACION DE USUARIOS.....	54
	Segmentos de Usuarios.....	54
11.	ANÁLISIS DOFA	56
11.1	Matriz DOFA	56
12.	ARTICULACIÓN PLANES DE DESARROLLO	59
12.1	Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026	59
12.2	Articulación del Plan Estratégico del IMP con el PND:	60
12.3	Plan de Desarrollo del Municipio de Pereira 2024-2027.....	62
12.4	Articulación entre el Plan de Desarrollo del Municipio de Pereira 2024-2027 y el Plan Estratégico del Instituto de Movilidad de Pereira 2024-2027 (IMP).	63
13.	PLAN DE ACCIÓN DE INVERSIÓN.....	72
13.1	Componente Señalización y Semaforización - Proceso movilidad-Subproceso Administración del tráfico. 73	
13.1.1	Semaforización- proceso administración del trafico	74
13.1.2	Señalización- Proceso administración del trafico	77



13.2	Componente Educación vial - Proceso movilidad-Subproceso educación vial-cultura ciudadana vial	80
13.2.1	Educación vial – del Subproceso Proceso Educación vial.	80
13.2.2	Educación vial – del Subproceso Cultura Ciudadana Vial.	81
13.3	Componente Seguridad vial - Proceso movilidad- Subproceso control y vigilancia-vial- Centro de enseñanza automovilística CEA – Subproceso educación vial.	85
13.3.1	Seguridad vial- del Subproceso Control y vigilancia vial.	85
13.3.2	Seguridad vial- del Subproceso Centro de enseñanza automovilístico CEA.	89
13.3.3	Seguridad vial- del Subproceso educación vial.	91
13.4	Especies venales – Proceso Registros y procedimientos administrativos-Centro de enseñanza automovilística.	91
13.5	Nodos alternativos de movilidad – Proceso movilidad-subproceso cultura ciudadana vial.	92
13.6	Fortalecimiento institucional – IMP	96
14.	FINANCIACIÓN	101
15.	LINEAMIENTOS PARA SEGUIMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO.	101
15.1	Indicadores de Gestión.	102
15.2	Comités de Gestión y Desempeño Institucional	103
15.3	Política de Administración del Riesgo	103
	Línea Estratégica	104
	Primera Línea de Defensa	105
	Segunda Línea de Defensa	106
	Tercera Línea de Defensa.	108
15.4	PROGRAMA DE TRANSPARENCIA Y ÉTICA PÚBLICA	109
16.	CONCLUSIONES	111
17.	BIBLIOGRAFÍA.	113



ILUSTRACIONES

Ilustración 1 definición del modelo integrado de planeación y gestión - MIPG.....	24
Ilustración 2 organigrama por procesos	26
Ilustración 3 personal de planta	28
Ilustración 4 Mapa de procesos IMP	29
Ilustración 5 Cantidad víctimas por actor vial por año corte noviembre 2024 - ONSV.....	39
Ilustración 6 Objetivos de Desarrollo sostenible Naciones Unidas.....	40
Ilustración 7. Cabina Megacable Pereira. Fuente: Poma.net	48
Ilustración 8. Bicicletas violetas MEGABICI Fuente: Gestión Ambiental IMP	49
Ilustración 9. Meta asociada plan de desarrollo Nacional Fuente: Plan nacional de desarrollo Colombia potencia mundial de la vida 2023-2026	61
Ilustración 10. Meta asociada plan de desarrollo municipal Fuente: Plan municipal de desarrollo Pereira 2024-2027	64
Ilustración 11. Meta asociada plan de desarrollo municipal-Instituto de Movilidad de Pereira Fuente: Plan municipal de desarrollo Pereira 2024-2027	66
Ilustración 12. Árbol de objetivos proyecto de inversión modernización e innovación del instituto de movilidad de Pereira Fuente: Subdirección General e planeación IMP	68
Ilustración 13. Árbol de objetivos proyecto de inversión movilidad segura, accesible y sostenible para Pereira Fuente: Subdirección General e planeación IMP	71



TABLAS

Tabla 1 políticas adoptadas en el IMP de MIPG	25
Tabla 2 Variación Porcentual y Diferenciación absoluta de víctimas ANSV a 2024.....	38
Tabla 3 Parque automotor matriculado y rodante en Pereira 2024.	42
Tabla 4. Comparativo Incremento porcentual parque automotor por año	43
Tabla 5. Movimiento pasajeros nacionales e internacionales AIM.....	44
Tabla 6. Comparativo Movimiento pasajeros SIT Ciudades del País.....	47
Tabla 7. Comparativos accidentes, heridos y victimas viales en Pereira.....	51
Tabla 8. Actividades señalización metros lineales julio -noviembre.....	53
Tabla 9. Actividades infracciones Municipio de Pereira 2024	54
Tabla 10. matriz DOFA.....	59
Tabla 11 Proyección de inversión en proyecto de modernización e innovación del IMP. .	69
Tabla 13. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Señalización y Semaforización.....	74
Tabla 14. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad - Administración del trafico	76
Tabla 15. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad- Administración del trafico.....	79
Tabla 16. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-educacion vial	80
Tabla 17. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027- Cultura ciudadana vial.....	81
Tabla 18. Proyección de inversión 2024-2027 educación vial- cultura ciudadana vial.....	84
Tabla 19.. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Seguridad vial.....	85
Tabla 20. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad- control y vigilancia vial	88
Tabla 21. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad-CEA.....	90
Tabla 22. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Especies Venales	91
Tabla 23. Proyección de inversión 2024-2027 Especies venales-Registro y procedimientos admirativos	92
Tabla 24. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Cultura ciudadana vial.....	92
Tabla 25. Proyección de inversión 2024-2027 Nodos Alternativos De Transporte-Cultura ciudadana vial.....	95
Tabla 26. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Modernización e innovación institucional del IMP	96
Tabla 27. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización IMP- Mejoramiento de la Gestión Administrativa.....	97
Tabla 28. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización IMP - Centro de Documentación y Archivo	98
Tabla 29. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización IMP- Capacitación.....	99
Tabla 30. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización imp- Mantenimiento y Mejoramiento de Equipos	100



GRAFICOS

Gráfico 1 cantidad de víctimas por mes, variación 2023 -202440
Gráfico 2. Víctimas siniestros viales ciudades capitales 202450



1. INTRODUCCION

El Plan Estratégico del Instituto de Movilidad de Pereira es una herramienta fundamental para consolidar una visión compartida de la movilidad en la ciudad, adaptándose a los desafíos urbanos actuales y futuros. En un contexto de crecimiento urbano acelerado, cambios demográficos y demandas por una movilidad más eficiente y sostenible, este plan busca sentar las bases para la transformación integral del sistema de transporte, a través de un proceso de planificación participativa, análisis técnico y tecnológico, el Instituto se compromete a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, fortalecer y mejorar la administración del tráfico y fomentar medios de transporte que contribuyan a un desarrollo urbano sustentable.

Este enfoque permite que tanto el Instituto como la ciudad de Pereira cuenten con un documento estratégico que guía sus esfuerzos hacia un sistema de movilidad moderno, eficiente y alineado con las aspiraciones de sus habitantes.

- **Alineación y Dirección Estratégica:** Permite al Instituto establecer metas claras y alcanzables, alineando todos sus esfuerzos hacia una visión compartida de movilidad. Esto facilita la coordinación de actividades, recursos y proyectos bajo un mismo propósito.
- **Mejora en la Toma de Decisiones:** Al establecer objetivos y estrategias específicas, el plan facilita la toma de decisiones informadas, optimizando el uso de los recursos y priorizando las acciones que tengan un mayor impacto en la movilidad de Pereira.
- **Seguimiento y Evaluación de Resultados:** El plan estratégico proporciona indicadores claros y metas medibles, lo que permite al Instituto evaluar sus progresos y ajustar estrategias de ser necesario, mejorando su efectividad y eficiencia.
- **Atracción de Inversiones y Alianzas:** Contar con un plan bien estructurado fortalece la capacidad del Instituto para atraer fondos, generar alianzas y participar en programas nacionales e internacionales de financiamiento, apoyando proyectos de infraestructura y tecnología en movilidad.
- **Fomento de la Cultura de Movilidad:** Facilita el desarrollo de campañas educativas y de sensibilización que buscan transformar los hábitos de los ciudadanos hacia un uso más consciente y seguro de los medios de transporte.



- **Promueve la Movilidad Sostenible:** El plan estratégico impulsa el desarrollo de sistemas de transporte menos contaminantes y más eficientes, ayudando a reducir el impacto ambiental y a mejorar la calidad del aire en la ciudad.
- **Aumenta la Competitividad Urbana:** Una movilidad ágil y efectiva es clave para el crecimiento económico de Pereira, facilitando el transporte de bienes y personas, y atrayendo inversiones en sectores de infraestructura y tecnología.
- **Mejora la Calidad de Vida de los Ciudadanos:** A través de iniciativas que prioricen el bienestar de los usuarios, el plan estratégico busca reducir los tiempos de viaje, mejorar la seguridad vial y brindar mayor accesibilidad a los diferentes modos de transporte.
- **Impulsa el Ordenamiento Territorial:** El plan estratégico fomenta un crecimiento urbano organizado, orientando el desarrollo de la infraestructura de transporte en áreas prioritarias y fomentando la conectividad de la ciudad con su entorno metropolitano.
- **Fortalecer la Participación Ciudadana:** La elaboración del plan incluye la consulta y participación de diversos actores sociales, lo cual promueve un sentido de pertenencia y compromiso ciudadano con el sistema de movilidad.
- **Fortalecimiento e innovación tecnológica:** Se desarrollan nuevos mecanismos y estrategias tecnológicas (foto detección) para fomentar y aumentar cultura de la legalidad y la no invasión al carril Megabús y sitios donde sean requeridos.

El presente plan estratégico se encuentra en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo – *Colombia potencia mundial de la vida*, 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.



2. JUSTIFICACION

El plan estratégico 2024-2027 del Instituto de Movilidad de Pereira en adelante (IMP) destaca su importancia como una herramienta integral para la toma de decisiones informadas y para avanzar hacia un sistema de movilidad eficiente, accesible y sustentable en la ciudad de Pereira, brindando una hoja de ruta clara para el desarrollo de este, permitiendo a los responsables tomar decisiones coherentes y alineadas con los objetivos a largo plazo. Esto asegura que las iniciativas y recursos del instituto se enfoquen en mejorar la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos.

El Plan estratégico proporcionará una base sólida para la rendición de cuentas, al establecer metas medibles y plazos específicos; así, el IMP podrá evaluar y reportar su desempeño ante los ciudadanos y autoridades locales, permitiendo integrar la participación ciudadana, reforzando la legitimidad de las acciones del Instituto y asegurando que se aborden las necesidades y expectativas de los usuarios del sistema de movilidad.



3. ALCANCE

El alcance del presente documento es definir la visión, misión y estrategias del IMP para mejorar la movilidad urbana de manera sostenible, eficiente y segura con una cobertura total del Municipio de Pereira y zonas de influencia, para el periodo de implementación de la vigencia 2024-2027.

Entre los actores involucrados para el desarrollo y participación de dicho Plan se encuentran: el Instituto de Movilidad de Pereira quien liderará el plan, la Alcaldía de Pereira y otras entidades gubernamentales, el Área Metropolitana, las empresas de transporte público y privado, los ciudadanos y usuarios de la movilidad, las entidades académicas y ONG especializadas en movilidad.

Dentro de las Líneas de Acción que se identifican en el plan Estratégico se tienen:

- ✓ **Infraestructura vial y peatonal:** Planes de mejoramiento de vías, señalización, semaforización y espacios públicos.
- ✓ **Transporte público:** Optimización de rutas, modernización del sistema y fomento del uso de transporte masivo.
- ✓ **Movilidad sostenible:** Estrategias para fomentar el uso de la bicicleta, caminabilidad y transporte eléctrico.
- ✓ **Regulación y normatividad:** Actualización y cumplimiento de normativas locales y nacionales.
- ✓ **Seguridad vial:** Reducción de accidentes y estrategias de educación vial.
- ✓ **Tecnología y digitalización:** Implementación de herramientas tecnológicas para gestión del tráfico y servicios de movilidad.

Los resultados esperados para el desarrollo del plan son:

- ✓ Reducción de la congestión vehicular
- ✓ Mejora en tiempos de desplazamiento y calidad del transporte
- ✓ Aumento en el uso de modos de transporte sostenibles
- ✓ Disminución de accidentes de tránsito
- ✓ Implementación de estrategias innovadoras de movilidad



4. DEFINICIONES

En el Plan Estratégico del Instituto de Movilidad de Pereira, es fundamental incluir una sección de definiciones clave para asegurar claridad y un lenguaje común entre todos los actores involucrados, entre los cuales tenemos:

- ✓ **Big Data en movilidad:** Recolección y análisis de grandes volúmenes de datos para mejorar la planificación y gestión del tráfico.
- ✓ **Ciclo-infraestructura:** Vías exclusivas o compartidas destinadas a la movilidad en bicicleta, incluyendo ciclorrutas y ciclo parqueaderos.
- ✓ **Electromovilidad:** Uso de vehículos eléctricos como alternativa sostenible a los combustibles fósiles.
- ✓ **Infraestructura vial:** Conjunto de vías, puentes, túneles y demás estructuras que facilitan la circulación vehicular y peatonal.
- ✓ **Instituto de Movilidad:** Entidad encargada de la planeación, regulación y control de la movilidad en el municipio de Pereira.
- ✓ **Movilidad Inteligente (Smart Mobility):** Uso de tecnología para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del transporte, incluyendo plataformas digitales y análisis de datos.
- ✓ **Movilidad sostenible:** Modelo de transporte que busca reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, promoviendo el uso de transporte público, bicicleta y caminabilidad.
- ✓ **Movilidad Urbana:** Conjunto de desplazamientos que realizan las personas y bienes dentro de la ciudad, utilizando diferentes modos de transporte.
- ✓ **Normativa de tránsito:** Conjunto de leyes, decretos y resoluciones que regulan la circulación de vehículos y peatones en la ciudad.



- ✓ **Plan Estratégico:** Documento que establece la visión, misión, objetivos, estrategias y acciones necesarias para mejorar la movilidad en un periodo determinado.
- ✓ **Plataformas de Movilidad como Servicio (MaaS):** Integración de diferentes modos de transporte en una única plataforma digital para facilitar la movilidad de los ciudadanos.
- ✓ **Red peatonal:** Espacios diseñados para la circulación segura y cómoda de los peatones, incluyendo andenes y pasos peatonales.
- ✓ **Seguridad vial:** Conjunto de medidas y estrategias destinadas a prevenir accidentes y garantizar la protección de los usuarios de la vía.
- ✓ **Sistema de control de tráfico:** Tecnología y regulaciones que permiten gestionar la movilidad, como semáforos inteligentes, cámaras y sensores.
- ✓ **Transporte público:** Servicios colectivos de movilidad como buses, colectivos y otros medios de transporte de pasajeros regulados por el estado.
- ✓ **Transporte activo:** Modalidades de transporte impulsadas por el esfuerzo humano, como caminar y andar en bicicleta.



5. MARCO LEGAL

Artículos de la Constitución Política	Artículo 339 – Plan Nacional de Desarrollo, Artículo 340 – Consejo Nacional de Planeación, Artículo 341 – Trámite y aprobación del Plan Nacional de Desarrollo, Artículo 209 – Principios de la Función Administrativa, Artículo 267 – Control Fiscal, Artículo 298 – Autonomía Departamental, Artículo 311 – Funciones de los Municipios, Artículo 2 – Fines del Estado, Artículo 270 – Participación en el Control de la Gestión Pública,
Ley 152 de 1994 – Ley orgánica del Plan de desarrollo	Esta ley establece los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control del Plan Nacional de Desarrollo y los planes de las entidades públicas. En su artículo 29, dispone que los organismos de la administración pública nacional deben elaborar un plan indicativo cuatrienal, que luego se exprese en planes de acción anuales, constituyéndose en la base para la evaluación de resultados
Directiva presidencial 09 de 2010	Directrices para la elaboración y articulación de los planes estratégicos e institucionales e implementación del sistema de monitoreo de Gestión de resultados
Ley 1474 de 2011 – Estatuto anticorrupción	El artículo 74 de esta ley obliga a las entidades públicas a formular un Plan de Acción anual que integre los diferentes planes institucionales y estratégicos, con el fin de garantizar una gestión transparente y eficiente.
Ley 1712 de 2014	Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, tiene un impacto directo en la formulación, ejecución y seguimiento del Plan Estratégico de las entidades públicas, ya que establece obligaciones en materia de publicidad, acceso a la información y rendición de cuentas.
Decreto 1499 de 2017	Modifica el Decreto 1083 de 2015 y desarrolla el Sistema de Gestión, integrando los Sistemas de Desarrollo Administrativo y de Gestión de la Calidad. Crea el Consejo para la Gestión y el Desempeño Institucional, encargado de proponer políticas, normas, herramientas, métodos y procedimientos en materia de gestión y desempeño institucional.
Decreto 648 de 2011	Establece normas sobre la estructura, administración y nomenclatura de los empleos en las entidades públicas del orden nacional y territorial, con especial énfasis en la gestión del talento humano en el sector público
Decreto 612 de 2018	Este decreto fija directrices para la integración de los planes institucionales y estratégicos al Plan de Acción de las entidades del Estado. Establece que las entidades deben integrar en su Plan de Acción anual diversos planes, como el Plan Institucional de Archivos (PINAR), el Plan Anual de Adquisiciones, el Plan Anual de Vacantes, entre otros, y publicarlo en su página web a más tardar el 31 de enero de cada año.
Circular 01 del Consejo Nacional para la gestión y el Desempeño Institucional de 2018	El Consejo para la Gestión y el Desempeño Institucional, mediante la Circular No. 001 de 2018, expone los lineamientos para la planeación estratégica e institucional dirigidos a las entidades de los órdenes nacional y territorial. Estos lineamientos buscan orientar a las entidades en la formulación de sus planes estratégicos, asegurando su alineación con las políticas gubernamentales y las necesidades de la ciudadanía.
Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG)	El MIPG es el marco de referencia para la gestión y el desempeño de las entidades públicas en Colombia. Promueve que las entidades optimicen su trabajo para alcanzar sus objetivos institucionales y los del Gobierno, generando capacidades internas para la creación de valor público. El MIPG orienta la planeación estratégica, la gestión presupuestal, la integridad y la participación ciudadana, entre otros aspectos



6. PLATAFORMA ESTRATÉGICA

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 Objetivos Institucionales

- **Fomentar la movilidad sostenible:** Promover el uso de medios de transporte sostenibles, como la bicicleta, mediante la creación de campañas de concienciación y la implementación de sistemas de transporte alternativo.
- **Optimizar la seguridad vial:** Implementar programas de educación y campañas de sensibilización para reducir accidentes de tránsito y mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía e implementar mecanismos y herramientas digitales (foto detección) que generen mayor cultura de legalidad y la no invasión de espacios exclusivos como el carril del Megabús.
- **Fortalecer y mejorar la administración del tráfico:** Modernizar y optimizar la red semafórica incorporando sistemas de gestión de tráfico y transporte inteligentes que faciliten la movilidad y reduzcan la congestión vehicular, contemplando el control del tráfico mediante la presencia de agentes de tránsito capacitados.
- **Fortalecer la participación ciudadana:** Crear espacios para la participación de la comunidad en la planificación y evaluación de políticas de movilidad, asegurando que las necesidades de los ciudadanos sean escuchadas.



- **Monitorear y evaluar el desempeño del sistema:** Establecer indicadores de desempeño para evaluar la efectividad de las políticas de movilidad y realizar ajustes basados en datos concretos.
- **Desarrollar programas de formación y capacitación:** Ofrecer programas de capacitación para conductores, peatones y ciclistas que promuevan un comportamiento responsable y seguro en las vías.
- **Modernizar la institucionalidad:** Modernización e innovación que optimice los procesos internos del IMP, fortaleciendo su capacidad institucional para abordar de manera proactiva los desafíos actuales y futuros en movilidad urbana, a través de la adopción de tecnologías avanzadas, la mejora de la eficiencia operativa y la promoción de la sostenibilidad.

6.4 Principios y valores

Para el Instituto de Movilidad de Pereira, los principios y valores son fundamentales para guiar sus acciones y decisiones e impactar positivamente en la movilidad y calidad de vida de los ciudadanos de forma permanente.

6.4.1 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 Entidad.
- **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 del IMP.
- **Difusión de la Educación Vial:** Una de las prioridades de la entidad 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 IMP.

- **Preservación y Cuidado del Medio Ambiente:** El IMP se ha comprometido con liderazgo y emprendimiento en la búsqueda de alternativas para mejorar y mitigar los impactos ambientales generados por sus acciones, 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 entidad, 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 IMP 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

6.4.2 Valores

Éticos

- **Honestidad:** Moderación en la persona, para actuar con rectitud, honradez y decencia. Actúo siempre con fundamento en la verdad cumpliendo mis deberes con transparencia y rectitud y siempre favoreciendo el interés general.
- **Respeto:** Reconocimiento de la legitimidad del otro para ser distinto a uno. Reconozco, valoro y trato de manera digna a todas las personas con sus virtudes y defectos, sin importar su labor, su procedencia, títulos o cualquier otra condición.
- **Compromiso:** Soy consciente de la importancia de mi rol como servidor público y estoy en disposición permanente para comprender y resolver las necesidades de las personas con las que me relaciono en mis labores cotidianas, buscando siempre mejorar su bienestar.
- **Diligencia:** Cumpló con los deberes, funciones y responsabilidades asignadas a mi cargo de la mejor manera posible, con atención, prontitud, destreza y eficiencia, para así optimizar el uso de los recursos del Estado.
- **Justicia:** Actúo con imparcialidad garantizando los derechos de las personas, con equidad, igualdad y sin discriminación.



6.5 Política Integrada de Gestión

El Instituto de Movilidad de Pereira está comprometido con el mejoramiento continuo, realizando acciones orientadas a lograr la eficiencia en la educación, la movilidad y la seguridad vial a través de medios tecnológicos, 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 ambiente, con el fin de satisfacer las expectativas de los grupos de valor y de interés.

De igual manera, declara su compromiso de proteger la salud y la seguridad laboral de sus trabajadores, gestionando los riesgos presentes en la ejecución de sus actividades, destinando los recursos físicos, humanos y financieros requeridos, garantizando un Sistema de Gestión Integral teniendo en cuenta la normatividad vigente aplicable, cumpliendo y haciendo cumplir el código de integridad del instituto.

6.6 Gestión Institucional

La gestión institucional del IMP se estructura sobre la base de modelos de gestión organizacional que garantizan el cumplimiento de su misión y visión, enfocándose en eficiencia, sostenibilidad e innovación entre ellos:

6.6.1 Modelo de Gestión por Resultados (GPR): Este modelo se centra en alinear los objetivos estratégicos del Instituto con resultados medibles y concretos que impacten positivamente en la movilidad de Pereira.

Aplicación:

- ✓ Definición de indicadores clave de desempeño en áreas como seguridad vial, sostenibilidad y satisfacción ciudadana.
- ✓ Monitoreo constante del cumplimiento de metas, ajustando estrategias en tiempo real.
- ✓ Priorización de proyectos de alto impacto basados en resultados esperados.



6.6.2 Modelo de Gobernanza Participativa: Fomenta la inclusión de los ciudadanos y actores clave en los procesos de planificación y evaluación.

Aplicación:

- ✓ Realización de mesas de trabajo, consultas y encuestas para recoger las necesidades y opiniones de la comunidad.
- ✓ Transparencia en la gestión institucional, con rendición de cuentas periódica.
- ✓ Articulación con otras entidades gubernamentales y privadas para proyectos integrales.

6.6.3 Modelo de Gestión por Competencias: Enfocado en el desarrollo del talento humano del Instituto para fortalecer sus capacidades y desempeño.

Aplicación:

- ✓ Identificación y fortalecimiento de las competencias clave del personal en áreas técnicas, sociales y digitales.
- ✓ Programas de capacitación y formación continua para asegurar la calidad del servicio.
- ✓ Promoción de un ambiente de trabajo colaborativo y motivador.

Con base en el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), la gestión institucional del IMP puede estructurarse como sigue, alineándose con los pilares, dimensiones y políticas del modelo para garantizar una administración eficiente, transparente y orientada al ciudadano.

6.6.4 Gestión del Talento Humano:

- ✓ Fortalecer competencias técnicas y habilidades blandas del personal mediante planes de formación y capacitación continua en áreas como movilidad sostenible, transformación digital y servicio al ciudadano.
- ✓ Promover el bienestar y la motivación del equipo a través de incentivos, evaluación del desempeño y ambientes laborales saludables.

Resultados esperados:

- ✓ Un equipo capacitado, motivado y orientado a cumplir la misión y visión del instituto.
- ✓ Dirección Estratégica y Planeación



6.6.5 Planeación estratégica:

- ✓ Establecer objetivos estratégicos alineados con la misión, visión y metas del instituto para 2027.
- ✓ Utilizar herramientas como el **Plan Estratégico Institucional (PEI)** y planes de acción operativa para guiar la ejecución.
- ✓ Asegurar la integración de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible), especialmente en temas de movilidad sostenible y ciudades inclusivas.

Resultados esperados:

- ✓ Coherencia entre las acciones diarias y las metas estratégicas a largo plazo.
- ✓ Gestión con Valores para Resultados

6.6.6 Transparencia y Rendición de Cuentas:

- ✓ Diseñar mecanismos de participación ciudadana para evaluar y retroalimentar los proyectos del Instituto.
- ✓ Realizar reportes de rendición de cuentas claros y periódicos sobre la ejecución presupuestal, indicadores de gestión y resultados de impacto.

Resultados esperados:

- ✓ Mayor confianza ciudadana en la gestión del IMP.
- ✓ Gestión del Conocimiento y la Innovación

6.6.7 Transformación digital:

- ✓ Implementar sistemas tecnológicos avanzados como los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) y plataformas digitales de atención al ciudadano.
- ✓ Establecer repositorios de conocimiento institucional para sistematizar buenas prácticas y lecciones aprendidas.

Resultados esperados:

- ✓ Innovación en los procesos internos y una interacción más eficiente con los ciudadanos.
- ✓ Evaluación de Resultados



6.6.8 Seguimiento y evaluación:

- ✓ Implementar un sistema de indicadores basado en los objetivos estratégicos de la entidad (ejemplo: reducción de accidentes, mejora en tiempos de desplazamiento, satisfacción ciudadana).
- ✓ Establecer informes periódicos y auditorías internas para garantizar el cumplimiento de metas.

Resultados esperados:

- ✓ Toma de decisiones basada en evidencia y mejora continua.

6.7 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.

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 AVANCE DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN MIPG, en un nivel satisfactorio del 66,7%, que se encuentra por encima del promedio nacional.



El modelo integrado de planeación y gestión se define como un marco de 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.



*Ilustración 1 definición del modelo integrado de planeación y gestión - MIPG
Fuente: Departamento administrativo de la función pública.*

MIPG opera a través de 7 dimensiones, que agrupan 19 políticas de 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	POLÍTICAS DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO INSTITUCIONAL	DEPENDENCIA LÍDER DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA
1. Talento Humano	1. Gestión Estratégica del Talento Humano	Gestión del Talento
	2. Integridad	
2. Direccionamiento Estratégico y Planeación	3. Planeación Institucional	Dirección General y subdirección de planeación
	5. Compras y contratación pública	Subdirección administrativa operativa y financiera
3. Gestión con Valores para Resultados	Ventanilla hacia adentro:	
	6. Fortalecimiento Organizacional y Simplificación de Procesos	Gestión talento humano
	7. Gobierno Digital: TIC para la Gestión y Seguridad de la información	Subdirección de Sistemas de información y telemática
	8. Seguridad Digital	Subdirección de Sistemas de información y telemática y Subdirección de planeación



	Relación Estado Ciudadano:	
	11, Servicio al ciudadano	Subdirección de registros y procedimientos administrativos.
	12. Racionalización de Trámites	Subdirección de movilidad y Subdirección de registros y procedimientos administrativos
	13.Participación Ciudadana en la Gestión Pública	Dirección General
4. Evaluación de Resultados	14.Seguimiento y Evaluación del Desempeño Institucional	Dirección General, Subdirección de Planeación y asesoría Control interno
5. Información y Comunicación	15.Transparencia, acceso a la información pública y lucha contra la corrupción	Subdirección operativa administrativa y financiera
	16.Gestión Documental	Subdirección Administrativa, Operativa y Financiera
6. Gestión del Conocimiento y la Innovación	18.Gestión del Conocimiento y la Innovación	Dirección General, Subdirección Administrativa, Operativa y Financiera, Gestión Talento Humano
7.Control Interno	19.Control Interno	Asesoría control Interno

*Tabla 1 Políticas adoptadas en el IMP de MIPG
Fuente: Sistema de Gestión de Calidad del IMP*

Resultados generales esperados con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG)

- ✓ Mejor alineación estratégica con los objetivos del Instituto y el bienestar ciudadano.
- ✓ Mayor eficiencia en la gestión pública, reflejada en procesos transparentes y ágiles.
- ✓ Incremento en la confianza ciudadana mediante rendición de cuentas y participación.
- ✓ Impacto positivo en la movilidad a través de soluciones innovadoras y sostenibles.



7. ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL Y MODELO DE OPERACIÓN POR PROCESOS

7.1 Organigrama

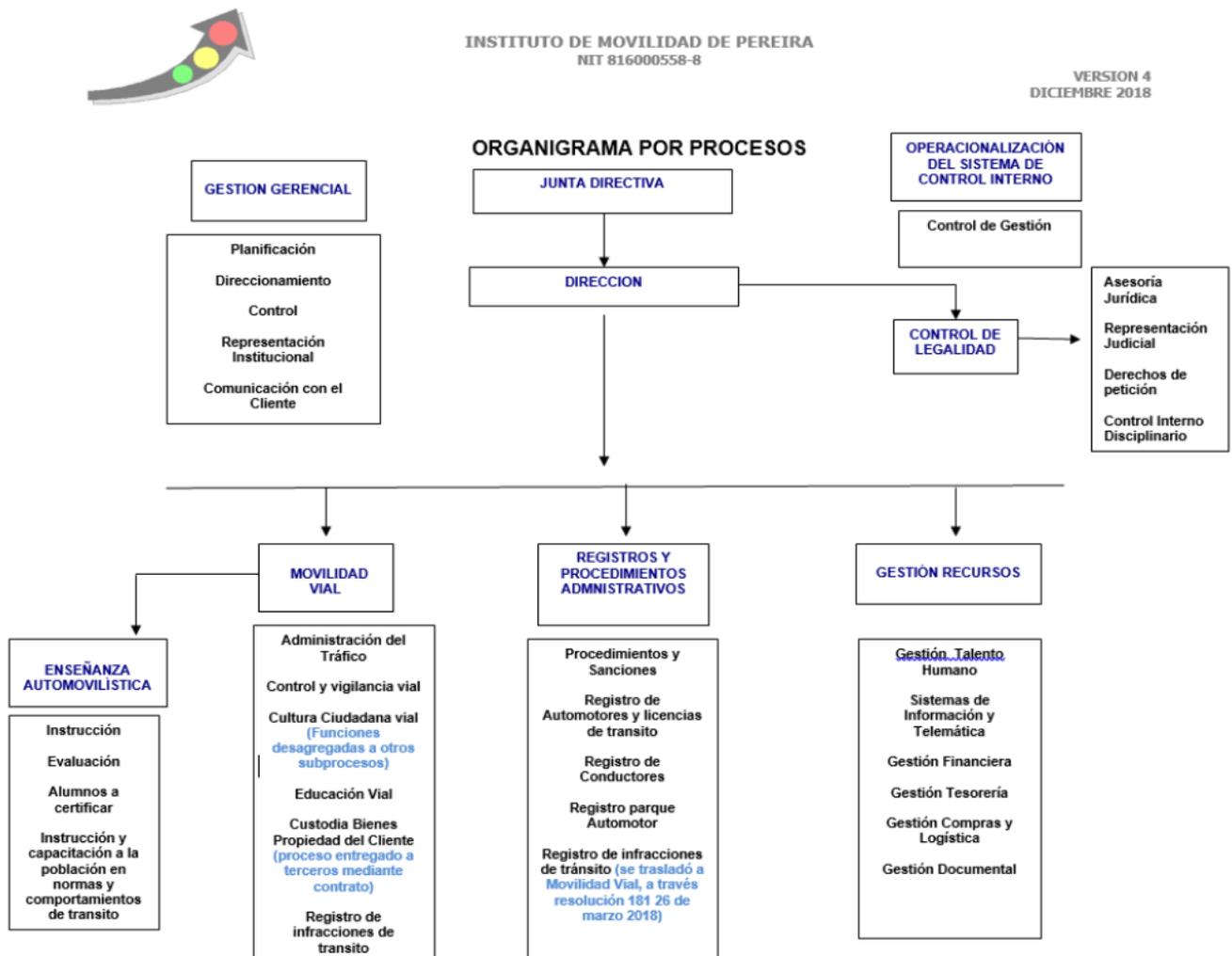


Ilustración 2 Organigrama por procesos

Fuente: Fuente: Sistema de Gestión de Calidad del IMP



El Instituto de Movilidad de Pereira es la entidad encargada de planificar, regular y gestionar la movilidad en el municipio de Pereira. Su estructura organizacional está diseñada para garantizar una gestión eficiente y efectiva de las políticas de tránsito y transporte. De acuerdo con el organigrama actual de la entidad se cuenta con dependencias importantes para el desarrollo del objeto misional de la entidad entre las cuales se destaca:

- ✓ **Dirección General:** Encabezada por el director general, quien lidera y supervisa todas las actividades del Instituto, asegurando el cumplimiento de su misión y objetivos estratégicos.
- ✓ **Subdirección General de Registros y Procedimientos Administrativos y Sancionatorios:** Esta subdirección se encarga de la atención directa al ciudadano, gestionando todos los trámites relacionados con el parque automotor y los actores viales de la ciudad. Sus funciones incluyen la administración de registros y la ejecución de procedimientos sancionatorios en materia de tránsito.
- ✓ **Subdirección de Movilidad:** Responsable de coordinar y supervisar las operaciones relacionadas con el control del tráfico vehicular y peatonal en Pereira. Esta subdirección implementa estrategias para mejorar la movilidad y garantizar la seguridad vial.
- ✓ **Subdirección de Planeación:** Encargada de la formulación y seguimiento de planes, programas y proyectos orientados al desarrollo del sistema estratégico de movilidad en el municipio. Trabaja en la estructuración y promoción de modos de transporte sostenibles y no motorizados.
- ✓ **Oficina de Gestión del Talento Humano:** Se ocupa de la administración del personal del instituto, incluyendo procesos de selección, capacitación y bienestar laboral, asegurando que el equipo humano esté alineado con los objetivos institucionales.
- ✓ **Oficina de Control Interno:** Su función es evaluar y garantizar la eficiencia de los procesos internos, promoviendo la transparencia y la mejora continua en la gestión de la entidad.

Esta estructura organizacional permite al IMP abordar de manera integral los desafíos relacionados con la movilidad urbana, asegurando una gestión efectiva y orientada al servicio de la comunidad.



7.2 Personal de Planta

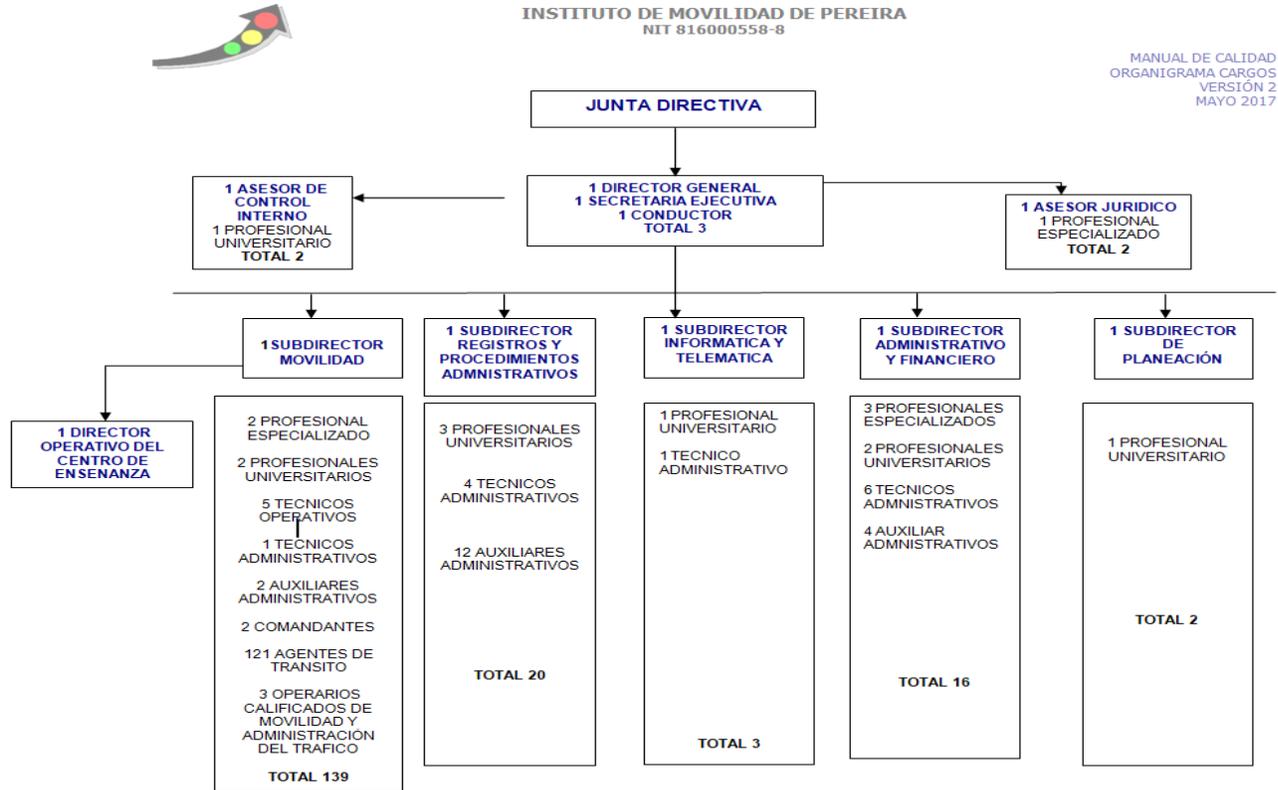


Ilustración 3 Personal de planta

Fuente: Sistema de Gestión de Calidad del IMP



7.3 Mapas de Procesos



Ilustración 4 Mapa de procesos IMP
Fuente: Sistema de Gestión de Calidad del IMP

El Instituto de Movilidad de Pereira organiza sus actividades mediante un Mapa de Procesos que estructura y define las interacciones entre sus diferentes áreas, asegurando una gestión eficiente y orientada al cumplimiento de su misión. Este Mapa de Procesos permite al IMP coordinar de manera efectiva sus funciones, asegurando una gestión integral y orientada al servicio de la comunidad.

7.4 Procesos Estratégico.

7.4.1 Gestión general.

4.4.1.1 Direccionamiento:

Planear, desarrollar y ejecutar las actividades establecidas para la gestión administrativa y operativa actual del IMP, que permita generar eficazmente resultados con valor e impacto para la comunidad en cumplimiento a la misión, visión, objetivos institucionales



y los fines esenciales del estado en concordancia con el plan de acción, plan operativo, plan estratégico y planes de desarrollo nacional y municipal.

Director General: Representar legalmente al IMP a través del cumplimiento de la misión y visión y la formulación de política 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.

4.4.1.2 Planeación:

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 y Municipal y demás planes sectoriales.

Gestión de calidad: Garantizar la actualización y mantenimiento en forma integral y eficaz del SGC, procurando siempre su mejora continua en el marco del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) de acuerdo con la normatividad vigente establecida.

7.5 Procesos Misionales.

7.5.1 Movilidad Vial

Subdirector General 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.



4.5.1.1 Administración Del Tráfico:

Ejecutar lo establecido en la ley 769 de 2002 con relación a la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito, establecidas por el Ministerio de Transporte, en las vías del municipio de Pereira.

4.5.1.2 Control y Vigilancia vial:

Formular estrategias de control para reducir los tiempos de desplazamiento y mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad de Pereira. Esto se logrará mediante la regulación y el control del tránsito y el transporte, aplicando el Código Nacional de Tránsito y con el objetivo de disminuir la cantidad de siniestros viales en la ciudad.

4.5.1.3 Cultura Ciudadana Vial:

Fortalecer la gestión ambiental interna y externa del IMP mediante la aplicación y actualización permanente del Plan de Acción Ambiental de la entidad.

4.5.1.4 Educación Vial:

Generar estrategias de capacitación en materia de educación vial y cultura ciudadanía para ayudar a disminuir la siniestralidad en las vías del municipio de Pereira.

7.5.2 Registros y Procedimientos Administrativos.

Subdirector General de Registros y Procedimientos Administrativos: Coordinar los trámites de matrícula, archivos, 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.

7.5.2.1 Procedimientos y Sanciones:

Aplicar los conocimientos propios de la disciplina universitaria para el ejercicio de la autoridad de tránsito mediante el conocimiento de los procesos administrativos sancionatorios y sus medidas previas y cautelares en materia de contravenciones de



tránsito y las demás funciones asignadas por la ley y el reglamento a las inspecciones de tránsito.

7.5.2.2 Registro de Automotores y Licencias de Trafico:

Realizar actividades profesionales, relacionadas con el registro de automotores orientadas al logro de los objetivos, planes y programas establecidos de acuerdo con las políticas institucionales e instrucciones impartidas.

7.5.2.3 Registro de Conductores

Realizar actividades profesionales, relacionadas con el registro de conductores y licencias de conducción, orientadas al logro de los objetivos, planes y programas establecidos de acuerdo con las políticas institucionales e instrucciones impartidas.

7.5.2.4 Registro Parque Automotor

Efectuar la custodia de las carpetas con los documentos respectivos de los diferentes vehículos matriculados y/o registrados en el Instituto de Movilidad de Pereira, de igual forma establecer los niveles de control requeridos con el fin de garantizar el buen uso y conservación de estos.

7.5.3 Enseñanza Automotriz

Coordinar y dirigir la ejecución de las políticas, adopción de los planes generales y programas relacionados con la enseñanza automovilística mediante técnicas de instrucción, capacitación y certificación en técnicas de conducción teórico-práctica a fin de garantizar la movilidad de una forma eficiente y segura a los ciudadanos de Pereira.

Director operativo del centro de enseñanza y automovilística: 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.



7.6 Procesos de Apoyo

7.6.1 Gestión de Recursos

7.6.1.1 Gestión Talento Humano

Coordinar las actividades relacionadas con el subproceso de gestión de talento humano, orientados al logro de los objetivos, planes y programas establecidos de acuerdo con las políticas institucionales e instrucciones impartidas.

7.6.1.2 Sistemas de Información y Telemática

Mantener y gestionar el funcionamiento y seguridad de la plataforma tecnológica existente; implementando tecnologías que mejoren la eficiencia de la organización, formulando lineamientos relacionados con estándares y buenas prácticas para el manejo y protección de la información; con el fin de garantizar el manejo, almacenamiento, procesamiento, difusión y seguridad de la información y cumplimiento de los fines misionales del IMP.

Subdirector General de Sistemas de Información y Telemática: Administrar los recursos informáticos de la entidad para la optimización de la presentación de los servicios y trámites, así como la buena gestión en las áreas estratégicas y de apoyo.

7.6.1.3 Gestión Financiera

Definir y establecer las actividades para la proyección de los recursos que deberán ser incorporados al presupuesto de la vigencia fiscal siguiente, que permita la ejecución de los planes y programas desarrollados por la entidad, garantizando el cumplimiento de su misión institucional y el logro de sus objetivos estratégicos, haciendo un balance entre los ingresos y los gastos o apropiaciones.

Subdirector General Operativo, Administrativo y Financiero: Garantizar el uso, administración y aprovechamiento de los recursos humanos, financieros y físicos del IMP para el desarrollo de los procesos estratégicos, misionales, apoyo y de evaluación.



7.6.1.4 Gestión Tesorería

Desempeñar actividades administrativas, requeridas para el desarrollo y ejecución de funciones asignadas a la subdirección operativa, administrativa y financiera, en especial las relacionadas con la gestión de tesorería teniendo en cuenta las políticas de la entidad, normas vigentes, con el fin de contribuir a la consecución de objetivos y metas propuestas.

7.6.1.5 Gestión de Compras y Logística

Ejecutar las actividades relacionadas con el subproceso de gestión de compras y logística, orientada al logro de los objetivos, planes y programas establecidos de acuerdo con las políticas institucionales e instrucciones impartidas.

7.6.1.6 Gestión Documental

Adelantar actividades que permitan de manera transversal servir de soporte a las áreas misionales y administrativas manejando integralmente la información recibida y producida en la entidad.

7.6.2 Control de Legalidad

Subdirector de Oficina Jurídica: Brindar asesoría y apoyo legal al IMP en sus diferentes actuaciones administrativas con las normas que reglamenta la función administrativa

7.6.2.1 Defensa Judicial (Jurídica)

Defender los derechos e intereses jurídicos y legales en donde sea sujeto procesal o vinculado el IMP de conformidad con la misionalidad de la entidad. Lo anterior ajustado a la normatividad aplicable y vigente.

7.6.2.2 Contratación (Gestión Contractual)

Asesorar y apoyar legalmente el procedimiento mediante el cual la entidad gestiona los procesos de contratación para la adquisición de bienes y servicios del IMP.



7.6.2.3 Control Interno Disciplinario – Sede Instrucción

Ejercer el control interno disciplinario – sede instrucción respecto de los servidores públicos adscritos a la planta de personal del IMP en los términos establecidos en la Ley 1952 de 2019 y demás normas que la modifiquen deroguen o sustituya.

7.6.2.4 Control Interno

Tiene como objetivo garantizar la correcta ejecución de las actividades y asegurar que estas se alineen con los objetivos establecidos, cumpliendo con las normativas, principios de eficiencia, eficacia y transparencia. Este proceso de control, seguimiento y evaluación es esencial para optimizar los recursos, identificar riesgos y mejorar la gestión en el día a día.

8. DIAGNOSTICOS DE LA ORGANIZACIÓN

8.1 Diagnóstico del Entorno: Diagnóstico externo y tendencias en movilidad

Uno de los desafíos más relevantes a nivel mundial es, sin duda alguna, la movilidad urbana. El rápido aumento de la población, la distribución ineficiente del tráfico, el crecimiento desmedido del parque automotor, impulsado en gran parte por el crecimiento económico que facilita la adquisición de vehículos privados, y la falta de cultura en el uso del transporte público, son factores que obstaculizan la dinamización de la movilidad. Esta falta de eficiencia no solo afecta directamente la calidad de vida de los usuarios, sino que también genera impactos negativos en el medio ambiente.

Para hacer frente a estos desafíos, es fundamental implementar acciones efectivas que contribuyan a la reducción de los impactos negativos en la calidad de vida, la salud y el ambiente. Es necesario promover prácticas que favorezcan la disminución de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) y otros contaminantes, así como la reducción de la contaminación urbana. Además, la optimización de la infraestructura vial debe ser prioritaria, para garantizar una circulación vehicular más fluida y una mejor organización del tráfico.



En este contexto, muchas ciudades alrededor del mundo están comenzando a llevar a cabo procesos de transición en su sistema de transporte público. Estas iniciativas buscan atender las necesidades y demandas del entorno urbano, implementando soluciones sostenibles, tecnológicas e innovadoras que favorezcan tanto la movilidad como el bienestar de sus habitantes.

Sin embargo, se analizan los aspectos positivos, pero también los negativos que conllevan a la realización de estos proyectos como:

- **Resistencia al cambio:** La mayoría de los ciudadanos tienen su estilo de vida parametrizado con el uso del vehículo privado por comodidad, seguridad y mayor desplazamiento.
- **Financiamiento y Costos:** La implementación de estos proyectos requiere una inversión significativa en aras de alcanzar los objetivos de culturización e impacto eficaz.
- **Accesibilidad:** Las posibles soluciones de movilidad deben llegar a todos los habitantes que así lo requieran sin importar su nivel socioeconómico, garantizando la igualdad e inclusión.

Existen varias ideas alrededor del mundo que tienen cierto grado de operabilidad pero que aún no son de aplicación completa y no han obtenido el impacto deseado para la favorabilidad de la movilidad y en pro del cuidado del medio ambiente: **Sistemas de compartición de vehículos, Smart City, zonas de bajas emisiones y peajes urbanos.**

8.2 Subtenencias

8.2.1 Medios alternativos en la movilidad

Son conocidas por ser amigables con el ecosistema, su utilización de energía ya sea solar, eólica o biogás como principal fuente, permiten la No-contaminación del medio ambiente

8.2.2 Movilidad sostenible

El uso de estos medios ya sea auto eléctrico, patineta o motocicleta eléctrica se ha masificado como consecuencia de las inquietudes medioambientales que surgen por el uso del vehículo particular a base de combustible fósil y las repercusiones negativas que este último trae hacia el ecosistema.



8.2.3 Seguridad Vial

De acuerdo con el informe más reciente de la OMS, la cifra anual de defunciones por accidentes de tránsito ha descendido ligeramente. No obstante, 1.19 millones de personas fallecen cada año por esta causa, lo que significa que los accidentes de tránsito matan a una persona cada dos minutos y que se producen más de 3200 defunciones al día. Estos accidentes siguen siendo la principal causa de muerte de los niños y jóvenes de 5 a 29 años.

El riesgo de la seguridad vial en Colombia ha hecho que en la Tercera conferencia de la Organización Mundial de la Salud OMS se deba asumir el compromiso por parte del país de reducir para 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.

De acuerdo con la Ley 2294 de 2023 por medio del cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “*Colombia Potencia mundial de la Vida*” establece en su ARTÍCULO 181. “Adiciónese el párrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, así:
ARTÍCULO 2. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.
(...)



PARÁGRAFO SEGUNDO. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público”.

A continuación, se presentan las cifras reportadas de víctimas entre las vigencias 2022 y 2024:

Usuario/Vía	Cifra Año 2022	Cifra Año 2023	Cifra Año 2024
Peatón	29	27	35
Vehículo individual	3	6	5
Transporte de Carga	2	5	0
Usuario de Bicicleta	8	8	5
Usuario de Moto	42	39	41
TOTAL	84	85	86

*Tabla 2 Variación Porcentual y Diferenciación absoluta de víctimas ANSV a 2024
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial*

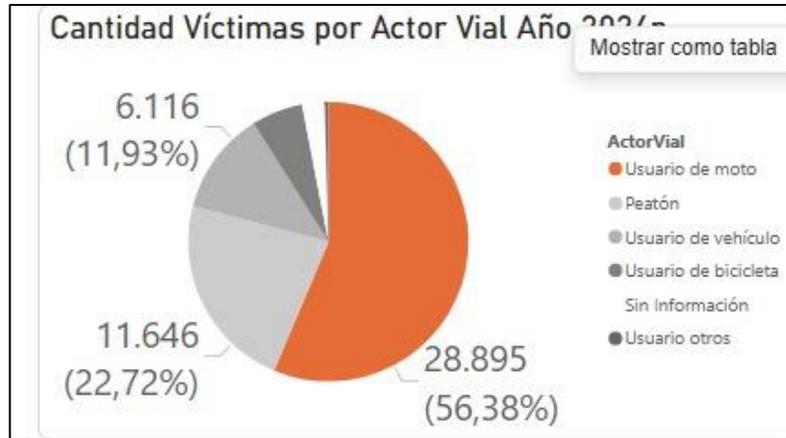


Ilustración 5 Cantidad víctimas por actor vial por año corte noviembre 2024 - ONSV

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

8.2.4 Legal y Ciencias Forenses

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV proyectó la cantidad de víctimas que se han tenido en el territorio nacional por causa de siniestros viales, donde se muestra un aumento significativo para el año 2023 y una leve disminución para el año 2024 en comparación con el año inmediatamente anterior, lo que significa que existe una mejora porcentual, y lo que es más importante, se resalta la observancia de los objetivos dictaminados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, donde la meta está basada en la reducción de la tasa de víctimas fatales hasta un 50% menos, y aunque aún no se ha logrado establecer el marcador trazado, se espera disminuir el margen porcentual de las víctimas en los siniestros viales salvando más vidas a través de programas y estrategias que conlleven a la consecución de un marcador positivo en todo el país.

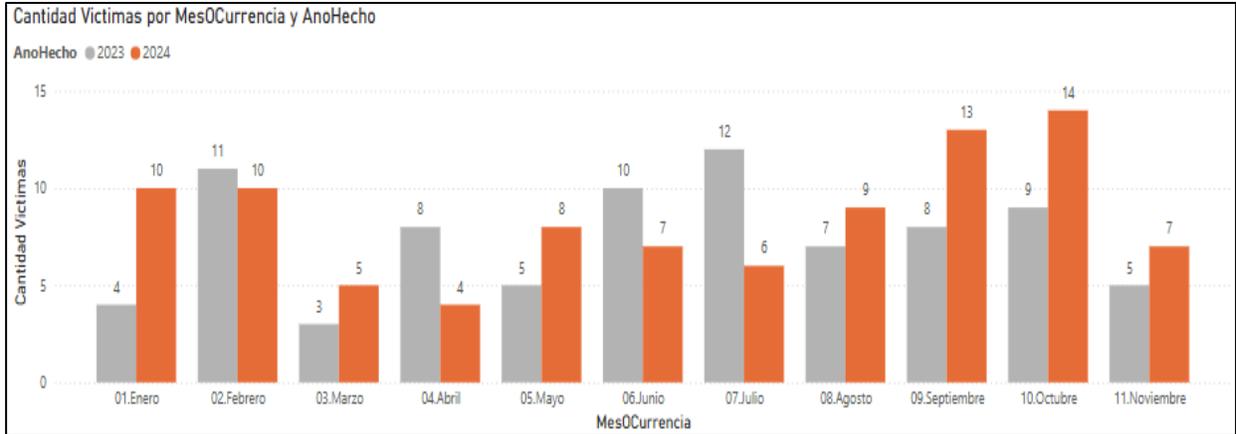


Gráfico 1 Cantidad de víctimas por mes, variación 2023 -2024
Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

8.2.5 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. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años.

Existen 17 objetivos mundiales que están correlacionados y la consecución de uno de ellos afecta el desempeño de los demás.



Ilustración 6 Objetivos de Desarrollo sostenible Naciones Unidas.
Fuente: Naciones Unidas



Sin embargo, existen 4 objetivos enfocados específicamente a la movilidad que abarcan importantes escenarios que se deben adoptar dentro del plan estratégico de movilidad.

 <p>3 SALUD Y BIENESTAR</p>	<p>En este objetivo se hace hincapié en la prevención de los accidentes de tráfico.</p>
 <p>11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES</p>	<p>Se busca la correcta planificación de las ciudades a nivel urbanístico y de servicios, con un especial énfasis en el sistema de transporte, buscando su accesibilidad a toda la población y la seguridad en el mismo.</p>
 <p>7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE</p>	<p>Se hace hincapié en la búsqueda de nuevas fuentes de energía, no contaminantes y el desarrollo de estas.</p>
 <p>9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA</p>	<p>Las vías de comunicación representan un factor clave en la consecución de los objetivos y en el desarrollo de los pueblos.</p>

8.2.6 Situación Actual del entorno

El sector Transporte y Movilidad, presenta una visión ambiciosa que toca temas relevantes y los esboza como metas impostergables como las siguientes:



- La disminución de los tiempos de desplazamientos de las personas.
- Las acciones en favor del fortalecimiento del Transporte Público
- La mejora del ambiente.
- 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 las premisas anteriores actualmente se cuenta con un Sistema Integrado de Transporte Masivo Multimodal (Cable y Bicicleta) como variantes para la movilidad urbana, incrementando el número de personas que se transportan en el sistema, mejorando con ello la movilidad y la conexión con el entorno Rural.

Se estima que en la ciudad de Pereira existen 230.779 vehículos matriculados, con un mayor número de motocicletas matriculadas con 107.957 presentando un crecimiento de 30% y el segundo es el vehículo particular con un total de 74.124 matriculados con un crecimiento de 19.1%.

CLASE DE VEHÍCULO	PARQUE MATRICULADO PEREIRA	PARQUE RODANTE PEREIRA
Motocicletas	107.957	112.034
Automóvil	74.124	7.850
Camionetas	29.687	3.059
Camperos	10.407	2.000
Buses	621	850
Microbuses (transporte escolar- empresarial)	700	650
Camiones	2.724	3.234
Volquetas	592	700
Busetas - tracto camiones - maquinaria Agrícola – otros	3.967	4.300
TOTAL	230.779	365.446

*Tabla 3 Parque automotor matriculado y rodante en Pereira 2024.
Fuente: IMP*



Se estima que rueda por el municipio Pereira **365.446** vehículos por la influencia de los municipios del Área Metropolitana y por municipios vecinos de Risaralda, Norte del Valle, Quindío y Cali.

Año de Registro	Número de Parque Automotor Pereira	(%) INC. 2022-2024
2022	216.378	5.0%
2023	220.379	4.2%
2024	230.779	4.7%

Tabla 4. Comparativo Incremento porcentual parque automotor por año
Fuente: IMP

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.

8.2.7 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 Décimo (10°) puesto figurando en el top ten de los aeropuertos más importantes del país; y el 1er lugar en el Eje Cafetero, teniendo actualmente un mercado creciente ya que con la modernización de la nueva terminal de pasajeros potencializa su operatividad y contribuye a un ambiente sostenible ya que tiene instalados 1.454 paneles que abastecen el 30% de su demanda energética, evitando de esta manera una emisión a la atmósfera de unas 280 toneladas de CO₂.



AÑO/MES	2022	2023	2024
Enero	218.447	218.549	224.014
Febrero	193.609	184.879	198.905
Marzo	234.058	165.438	215.874
Abril	223.358	148.631	226.112
Mayo	230.295	161.938	241.450
Junio	236.792	174.563	248.983
Julio	248.257	197.079	253.249
Agosto	240.131	205.605	270.659
Septiembre	215.538	176.866	235.624
Octubre	219.434	179.317	235.592
Noviembre	213.787	213.906	236.422
Diciembre	230.874	240.816	247.593
TOTAL-PAX	2.704.580	2.267.586	2.834.477

*Tabla 5. Movimiento pasajeros nacionales e internacionales AIM
Fuente: Aeropuerto Internacional Matecaña*

Con respecto a los pasajeros movilizados en lo que va corrido del año, el Aeropuerto Internacional Matecaña actualizó a diciembre de 2024, un totalizado de 2.834.477 pasajeros, registrando un incremento del 24.9% en comparación con el 2023, lo que nos muestra un porcentaje positivo apuntando a una cifra muy superior al final del año en curso.

8.2.8 Transporte Terrestre

Según el Área Metropolitana Centro de Occidente, se transportaron 9,3 millones de pasajeros, equivalente al 57,7% de los usuarios movilizados en el área metropolitana, lo que significó una variación de 6,0% en el número de pasajeros transportados. Los buses troncales en servicio transportaron 4,7 millones de usuarios, correspondientes al 28,9% del total de pasajeros movilizados. Por su parte, los buses alimentadores en servicio presentaron un incremento anual en el número de pasajeros transportados (7,4%).



En el 2024, el sistema de transporte urbano Megabús en el área metropolitana de Pereira, contó con un parque automotor en servicio de 241 vehículos en promedio cada mes, aumentando 5,5% con respecto al mismo período 2023. De igual forma, el número de pasajeros transportados por el sistema presentó un incremento de 3,7%, transportando a 18,1 millones de usuarios que equivalen al 57,6% del total de los usuarios en el área metropolitana.

Por su parte la Terminal de Transportes de Pereira para el año 2022 indica un comportamiento positivo a nivel de pasajeros movilizados que llegó a la suma de 5.773.162 y un total de 627.978 vehículos despachados registrando una diferencia de 18% superior en referencia al año 2021, siendo los mayores números de destinos para las ciudades de Bogotá, Medellín y Cali respectivamente. Para el 2023 el movimiento de pasajeros fue de 6.029.098 obteniendo un crecimiento de 4.4% comparado con el año inmediatamente anterior, logrando avances en los despachos de vehículos con un total de 652.671 lo que significa un dato positivo de aumento del 3.9%, y finalizando el año 2024 basado en un corte al 20 de diciembre, según los datos suministrados por la terminal de transportes de Pereira, se totalizaron 5.845.516 pasajeros desde Pereira hacia el resto del país, lo que nos muestra una cifra un tanto menor en comparación con el año 2023, sin embargo, se espera que al 31 de diciembre la cantidad de pasajeros superen los datos que se evidenciaron al cierre de la vigencia del año anterior dando como resultado un aumento positivo que sigue enriqueciendo el turismo en nuestra región cafetera y especialmente en nuestra perla del Otún.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS			
MES	2022	2023	2024
Enero	483.893	555.257	564.781
Febrero	392.060	406.479	446.051
Marzo	445.006	472.710	516.999
Abril	486.407	478.644	449.413
Mayo	441.107	472.363	473.761
Junio	445.276	490.415	496.172
Julio	494.597	530.406	485.298
Agosto	498.170	515.355	496.536
Septiembre	471.929	480.771	444.554
Octubre	528.843	517.280	528.245
Noviembre	489.541	497.348	512.597
Diciembre	596.333	612.070	431.109



TOTAL	5.773.162	6.029.098	5.845.516
--------------	------------------	------------------	------------------

Tabla 4. Comparativo Cantidad de pasajeros años 2022-2023-2024
Fuente: Terminal de Transporte de Pereira

8.2.9 Transporte Urbano

La capital de Risaralda cuenta con un Sistema Integrado de Transporte Masivo llamado Megabús que surge a través de la necesidad de un mayor flujo de transporte público en la ciudad, este, ha mejorado ostensiblemente la vida en cuanto a movilidad se refiere de los pereiranos ya que cuenta con los denominados intercambiadores en los cuales las rutas de los alimentadores facilitan el movimiento de los ciudadanos a través de la perla del Otún; también, cuenta con los buses y/o busetas que se desplazan según las rutas asignadas en la ciudad y la flota de taxis que circula en las vías de la capital de Risaralda contando entonces con un sistema de transporte relativamente completo.

8.2.10 Taxis

Para la fecha se estima que en la ciudad de Pereira y dentro AMCO circulan alrededor de 2.900 taxis, prestando el servicio entre Pereira y Dosquebradas principalmente. Se estima que el cupo de taxi para la ciudad de Pereira se encuentra alrededor de los \$ 73'000.000 de pesos y cuya mínima en cuanto a cobro dentro de la ciudad es por un valor de \$ 6.000 pesos.

8.2.11 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.

Lo que respecta al servicio prestado por MEGABÚS S.A., como ente gestor del sistema de transporte masivo en el Área Metropolitana Centro Occidente, informa que, en términos de movilidad a través del sistema integrado de transporte masivo, se estima la incorporación de nuevos sistemas que disminuyan las emisiones de gases efecto invernadero dentro del crecimiento de nuevas coberturas y/o la generación de nuevos procesos contractuales en



la materia, en armonía con las disposiciones establecidas en el actual Plan de Desarrollo Municipal y acuerdo de Estocolmo.

SIT	CANTIDAD
MEGABÚS (Pereira)	20.4 Millones de Personas
TRANSCARIBE (Cartagena)	17.5 Millones de Personas
TRANSMETRO (Barranquilla)	13.0 Millones de Personas
METROLÍNEA (Bucaramanga)	5.7 Millones de Personas

*Tabla 6. Comparativo Movimiento pasajeros SIT Ciudades del País
Fuente: Megabús*

En la tabla inmediatamente anterior podemos observar la cantidad de personas movilizadas en cada sistema integrado de transporte para cada ciudad, pero es importante acotar que Cartagena tiene un total de 1'052.015 habitantes, Barranquilla posee 1'327.209 habitantes, Bucaramanga 625.114 habitantes, mientras que Pereira cuenta con un total de 481.768 habitantes, por cuanto el flujo de pasajeros que moviliza Megabús en la perla del Otún es supremamente significativo, lo que nos indica que este SIT le cumple a la ciudadanía facilitando la movilidad dentro de la capital Risaraldense.

8.2.12 Megacable





8.2.13 Megabici

El Sistema de Bicicletas Públicas del Municipio de Pereira - SBP MEGABICI, es una estrategia de promoción de los modos alternativos de movilidad y la movilidad sostenible, este a su vez es una de las medidas que soporta los compromisos del municipio y el país con el cambio climático a nivel global. Cuenta con *Usuarios totales registrados con corte al 30 de noviembre de 2024* de 5.672 usuarios y posee un total de 15 personas atendiendo las estaciones y distribuidas de la siguiente forma:

- Doce (12) anfitriones para atención en estaciones y turno rotativo de relevo.
- Un (1) coordinador operativo en campo.
- Un (1) mecánico de bicicletas.
- Un (1) promotor de sistema MEGABICI

Actualmente tiene Ocho (8) estaciones de préstamo en servicio permanentes:

- Libertad
- Bolívar
- Lago
- Olaya
- La 40
- Cuba
- El Encuentro
- Arboleda

El sistema MEGABICI, gestionado por el Instituto de Movilidad de Pereira, busca ofrecer una alternativa de transporte sostenible y eficiente en la ciudad. Con el creciente número de usuarios, en particular mujeres, es crucial abordar y promover la seguridad y el bienestar de todas las ciclistas. En este sentido, la integración de la oficina de la Mujer de Pereira, a través de su gestora social, y el pacto por la seguridad de las mujeres ciclistas representa un avance significativo para crear un entorno más seguro e inclusivo; Así mismo, esta estrategia ha contado con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) quien ha brindado apoyo técnico para el lanzamiento y actividades de capacitación.



El pacto por la seguridad de las mujeres ciclistas busca establecer compromisos y acciones concretas para mejorar la seguridad y el respeto hacia las mujeres que utilizan la bicicleta como medio de transporte. La articulación del sistema MEGABICI con este pacto implica:

- **Creación de Espacios Seguros:** Diseñar y mantener infraestructuras que prioricen la seguridad, como carriles exclusivos para bicicletas bien iluminados y estaciones con vigilancia adecuada.
- **Promoción de Normas de Convivencia:** Establecer y promover normas de convivencia que incentiven el respeto entre ciclistas y otros usuarios de la vía, además de campañas de sensibilización sobre el respeto hacia las mujeres en el transporte público.
- **Monitoreo y Evaluación:** Implementar mecanismos de monitoreo para evaluar la eficacia de las medidas de seguridad y ajustar las políticas según sea necesario, en consulta con las mujeres ciclistas y las organizaciones participantes en el pacto.



*Ilustración 8. Bicicletas violetas MEGABICI
Fuente: Gestión Ambiental IMP*

9. DIAGNOSTICO INTERNO

9.1 Muertes en accidentes de tránsito en Pereira

Según información suministrada por el Instituto de Movilidad de Pereira, en la región cafetera, Pereira sigue ocupando el primer lugar con más hechos registrados teniendo en cuenta los primeros 11 meses del 2024, pues el número total de personas fallecidas registra



un total de 68, mientras que en Armenia 36 personas han perdido la vida en accidentes viales y en Manizales la cifra es de 35 personas respectivamente; Sin embargo, en el último informe del IMP las víctimas en la ciudad finalizando el 30 de noviembre de la vigencia 2024 ascienden a 92.

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 algunos de los corredores viales que más muertes en siniestros viales presentan en la ciudad son la vía Pereira-Cerritos y la vía Romelia – El Pollo. Partiendo de la premisa anterior, mediante el siguiente gráfico se puede denotar el acumulado de víctimas durante los 11 meses de lo que va corrido del año 2024 en algunas ciudades del país incluyendo Pereira, así:



Gráfico 2. *Victimas siniestros viales ciudades capitales 2024*
Fuente: *Agencia Nacional de Seguridad Vial*



9.2 Lesiones en accidentes de tránsito en Pereira

Caso contrario a las cifras mostradas de forma anterior, en el periodo mencionado, según cifras del IMP, a 30 de noviembre del 2024 en la capital Risaraldense, resultaron lesionados 1.325 personas en siniestros en las vías, mientras que en el 2023 fueron 758. Es de resaltar que, desde el IMP, así como en organismos nacionales como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se han intensificado las campañas de prevención y así evitar tantos fallecimientos y lesionados viales, sin embargo, es de suma importancia dejar en evidencia los principales factores que inciden en las tasas de colisiones, accidentes y siniestralidad.

- Comportamiento imprudente 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 accidentes y heridos viales:

Descripción	2022	2023	2024
Accidentes	605	505	1.251
Heridos	915	758	1.325
Víctimas	44	37	92

Tabla 7. Comparativos accidentes, heridos y víctimas viales en Pereira
Fuente: IMP

NOTA: *La accidentalidad ha disminuido un -18%, los lesionados un -18%, sin embargo, la fatalidad ha aumentado en +21%, esto debido al fenómeno que se ha presentado en el corredor vial cerritos (Puerto Caldas – Caimalito).*



9.3 Parque Automotor

En la tabla 3 se presentó la información del parque automotor por año la cual presenta un aumento tras cada vigencia, siendo las motocicletas la que mayor porcentaje representan con un 2.8%, seguido de automóviles con el 1%. Con las anteriores cifras es claro que existe un aumento de conductores y por ende pasajeros que concuerda con el aumento progresivo de la accidentalidad que desencadena en lesionados y tristemente en personas fallecidas y es por ello por lo que desde el IMP se hace continua capacitación para tratar de aminorar este flagelo.

9.4 Centro de Control y Gestión de Tráfico

El CCGT es una instalación estratégica dedicada a la supervisión y coordinación de las operaciones de transporte en la ciudad y su principal objetivo es mejorar la eficiencia, seguridad y fluidez del tráfico y el transporte público; para ello se ha adquirido a través de un proceso público de mínima cuantía por medio de tipología suministro, con el fin de adquirir elementos de fibra óptica y mantenimiento de la red de fibra óptica del instituto y lograr así avanzar en interconexión entre los centros de datos de MEGABUS e IMP, así como lograr la expansión de la actual red de fibra óptica de las cámaras de tráfico del instituto, para identificar la disponibilidad de hilos de fibra óptica vacantes para definir el flujo del tráfico. Es de vital importancia resaltar que es una constante la modernización de la entidad y los esfuerzos financieros se han enfocado en la adquisición de tecnologías nuevas que tengan un enfoque superlativo para la mejora continua del transporte en la ciudad de Pereira.

Es por ello que cabe resaltar que se contrata un desarrollador de software que avance en las labores de articulación e integración tecnológica concatenados con el Centro de Control de Tráfico CCGT y el proceso contravencional, para lograr eventualmente tener comparendos efectivos para el control del carril MEGABUS, como también se han hecho acercamientos con la **Federación Colombiana de Municipios FCM** y el concesionario **Registro Único Nacional de Tránsito RUNT** en búsqueda de la **INTEROPERABILIDAD** para acceder a las bases de datos y sistemas de consultas necesarios para el proceso contravencional y se instalan cámaras, las cuales se encuentran en pruebas por parte de los distribuidores en Colombia, situadas en la Avenida 30 de Agosto con Calle 28 dirigidas al carril del Solo Bus.



En cuanto a señalización se ejecutó el contrato de obra 147-202, este, abarcó el tramo comprendido entre las calles 13 y 25, las carreras 7a y 8a, y sus respectivas intersecciones viales, dando como resultado la demarcación en un 100% para este tramo. Para el segundo semestre del 2024 se realizaron trabajos de demarcación vial, alcanzando un total de metros cuadrados y metros lineales correspondientes a la señalización horizontal, distribuidos de la siguiente manera:

Meses	Marcas viales	Líneas de carril
	m2	ml
Julio	4639	802
Agosto	1514	4238
Septiembre	5104	7482
Octubre	1128	6941
Noviembre	2014	2290
Totales	14399	21753

*Tabla 8. Actividades señalización metros lineales julio -noviembre
Fuente: Subdirección General de Movilidad*

9.5 Infracciones

Las infracciones en general se encuentran mostrando un aumento basado en la vigencia actual 2024, sin embargo, se sigue realizando un esfuerzo por parte del IMP en educación vial para crear conciencia en los usuarios sobre las practicas correctas en las vías y así aminorar el número de sanciones.

Comportamientos	2024
No portar Chaleco – Casco	283
Parquear en sitio prohibido	6.583
No tener o portar Tecnicomecanica	7.036
Conducir sin Licencia	1.280
Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas	7.194
No tener o portar SOAT	2.479
Conducir con licencias vencida	1.186
Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas	3.847



Conductas que constituyan infracciones de tránsito	1.316
Conducir utilizando sistemas móviles de comunicación	438
No acatar las señales de tránsito	1.165
Conductor que no porta la licencia de tránsito	347
Otras infracciones	1.767
TOTAL	34.921

*Tabla 9. Actividades infracciones Municipio de Pereira 2024
Fuente: Subdirección General de Movilidad*

10. CARACTERIZACION DE USUARIOS

La caracterización de usuarios del Instituto de Movilidad de Pereira además de ser un componente estratégico fundamental que le permite identificar y comprender las necesidades, expectativas y comportamientos de los diferentes grupos de ciudadanos que utilizan el sistema de movilidad urbana, le proporciona una base sólida para la toma de decisiones estratégicas y así diseñar políticas más inclusivas, eficientes, sostenibles, para el mejoramiento de la movilidad alineadas con la visión de una ciudad más conectada, segura, innovadora y tecnológica, fortaleciendo la relación entre la ciudadanía y el Instituto, promoviendo así una mejor y mayor cultura de movilidad responsable y colaborativa en Pereira.

El Instituto de movilidad de Pereira dentro de cada uno de sus procesos, segmenta a los usuarios en diferentes categorías como peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y en general, conductores particulares, transportistas comerciales y usuarios vulnerables; así se logra una visión integral de sus patrones de movilidad y prioridades, orientando la formulación de políticas y estrategias centradas en el ciudadano, enfocadas en mejorar la experiencia del usuario, optimizando la eficiencia del tránsito, aumentando la seguridad vial y promoviendo la movilidad sostenible.

Segmentos de Usuarios

Los usuarios del sistema de movilidad en Pereira se pueden clasificar en varios segmentos con base en los diferentes procesos establecidos dentro del Instituto conforme a los siguientes segmentos:



SEGMENTO USUARIOS	DESCRIPCIÓN
Peatones	Incluyen estudiantes, trabajadores, turistas, personas de la tercera edad y personas con movilidad reducida. Este grupo demanda infraestructuras seguras, accesibles y confortables, como andenes amplios, pasos peatonales señalizados y accesos universales.
Ciclistas	Usuarios de bicicletas tradicionales y eléctricas que buscan ciclovías y ciclobandas seguras, estacionamientos adecuados y una integración efectiva con otros modos de transporte.
Conductores de vehículos particulares	Principalmente residentes y visitantes que valoran la eficiencia en el tránsito, la disponibilidad de parqueaderos y la claridad en la señalización vial.
Conductores de transporte de carga y comercial	Compuesto por repartidores, transportistas y vehículos de servicio público. Sus necesidades giran en torno a la optimización de rutas, horarios de circulación y zonas de carga y descarga adecuadas.
Usuarios del transporte público	Incluye pasajeros del sistema Megabús y buses urbanos. Este segmento prioriza la puntualidad, la cobertura de rutas, la accesibilidad y la seguridad durante sus desplazamientos.
Usuarios vulnerables	Personas con movilidad reducida, adultos mayores y niños, quienes requieren infraestructuras inclusivas, señalización accesible y seguridad reforzada en sus desplazamientos.
Usuarios Megabici	Personas jóvenes y adultas que buscan una alternativa económica y saludable (bicicletas) como medio de transporte sostenible.
Usuarios educación vial	El programa de Educación Vial está orientado a promover comportamientos responsables y seguros en la vía pública en estudiantes de Instituciones Educativas (niños y jóvenes), conductores y motociclistas, peatones y ciclistas.
Usuarios de registro y procedimientos	Este servicio incluye la gestión de trámites vehiculares, como matrículas, licencias de conducción, y otros procedimientos administrativos, y los usuarios se clasifican en propietarios de vehículos particulares y motocicletas y ciudadanos en general que requieran el servicio de trámites
Usuarios PQRSDF	El sistema de PQRSDF es diseñado para facilitar la comunicación entre los ciudadanos y el Instituto de Movilidad, mejorando la transparencia y la calidad del servicio, aquí se encuentran todos los ciudadanos afectados por algún servicio.
Usuarios centro de enseñanza automovilística	Incluye a las personas que se forman y estudian para obtener las licencias de conducción, donde realizan las evaluaciones teóricas y prácticas justas y transparentes y se actualizan en normativas de tránsito y seguridad vial.
Usuarios Veedurías ciudadanas	Son ciudadanos o grupos organizados que ejercen vigilancia sobre la gestión del Instituto de Movilidad de Pereira, asegurando la transparencia y la correcta ejecución de recursos y políticas públicas relacionadas con la movilidad.

Cada grupo de usuarios presenta necesidades específicas las cuales se han abordado en el plan estratégico:

- **Seguridad Vial:** Reducción de accidentes mediante la mejora de la infraestructura vial y campañas de educación vial.



- **Accesibilidad y Conectividad:** Facilitar desplazamientos fluidos e inclusivos mediante la integración modal y la eliminación de barreras arquitectónicas.
- **Eficiencia y Rapidez:** Optimización de rutas, reducción de tiempos de viaje y gestión eficiente del tráfico.
- **Sostenibilidad:** Promoción de medios de transporte no motorizados y reducción de la huella de carbono en el sistema de movilidad.

11. ANÁLISIS DOFA

11.1 Matriz DOFA

MATRIZ DOFA			
	ASPECTOS	FORTALEZAS	DEBILIDADES
FACTORES INTERNOS	Políticos	Autonomía administrativa que facilita decisiones ágiles y rápidas.	Cambios de directrices administrativas constantes generan resistencia a los cambios.
	Económicos	Fuente de financiación propia. Procesos de contratación internos que facilitan la ejecución de los proyectos. Existen mecanismos claros y efectivos para imponer sanciones a los infractores. Existen mecanismos claros y efectivos para la gestión de los trámites.	Falta de recursos suficientes para el trámite de proyectos que retrasan la implementación de nuevas iniciativas. Falta de estrategias efectivas para la recuperación de cartera en el Instituto de Movilidad.
	Sociales	Oportunidades de crecimiento académico para el cliente interno. Presencia de personal idóneo para la atención al cliente. Programas educativos y campañas de sensibilización sobre seguridad vial, normas de tránsito y comportamiento.	Poca participación e incentivo hacia el ciudadano. Insuficiencia en la cobertura de agentes de tránsito en zonas críticas. Poca capacitación para mejorar la sensibilidad y tolerancia ante la ciudadanía por parte de la autoridad de tránsito en la vía, lo que ha afectado la imagen y gestión del Instituto.
	Tecnológicos	Implementación del centro de control para gestionar y monitorear el tráfico en tiempo real. Uso de aplicativos y herramientas tecnológicas como apoyo a la gestión del tránsito Implementación de tecnologías SAST para detección de posibles infractores.	Proceso de atención digital al usuario para la atención de consultas o trámites de forma intermitente. Limitada precisión en la recolección de datos estadísticos sobre movilidad.



	Ambientales	<p>Administración del sistema transporte público MEGABICI.</p> <p>Fomento del uso del transporte público y sostenible MEGACABLE, MEGABICI, MEGABUS.</p> <p>Incentivo a la movilidad no motorizada (ciclismo y caminar - Vías activas)</p> <p>Operativos de control de regulación de la contaminación ambiental para vehículos.</p>	Falta de control permanente para la regulación de vehículos contaminantes
	Legales	<p>Cumplimiento de las normas y el Código de Tránsito Nacional en la ciudad mediante control y vigilancia vial.</p> <p>Emisión de regulaciones locales en materia de movilidad (pico y placa)</p>	Aplicación eventual inadecuada del procedimiento y del régimen normativo establecido en el Instituto de Movilidad de Pereira.
	Infraestructura	<p>Estudios, datos e información (análisis de accidentalidad, estudios de flujo vehicular y movilidad) conocidos en el instituto frente a las necesidades y prioridades sobre la infraestructura de señalización requerida para la adecuada movilidad en la ciudad.</p> <p>Autonomía para la gestión de la infraestructura de la señalización de la ciudad de Pereira.</p>	Falta de un cubrimiento total en la señalización en algunos lugares de Pereira. (Carencia de recursos y personal para lograr la totalidad)
FACTORES EXTERNOS	ASPECTOS	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	Políticos	Mejora de la relación estado-ciudadano mediante la participación ciudadana y la rendición de cuentas.	<p>Desinterés por parte de la ciudadanía frente al cumplimiento de las normas de tránsito y poca cultura ciudadana.</p> <p>Falta de cultura de legalidad</p>
	Económicos	<p>Cultura de pago en la ciudad, lo que permite mejorar los ingresos del IMP.</p> <p>Desarrollo e implementación de plataformas digitales que permitan aumentar más eficientemente los trámites administrativos.</p>	Falta de recursos por inversión para la implementación de proyectos de movilidad (tecnológicos, de modernización, de señalización, de educación vial)
	Sociales	<p>Creación de más contenido digital que permita mayor visibilidad en temas de seguridad vial y promoción de medios alternativos de transporte.</p> <p>Incentivo al uso de medios alternativos de transporte que fomenten el uso de bicicletas y otros medios sostenibles.</p>	<p>Disminución de la capacidad vial del municipio debido a la congestión, mal estado de las vías y poco mantenimiento de estas.</p> <p>Aumento del parque automotor generando mayor congestión vehicular y disminuyendo los tiempos de desplazamiento.</p> <p>Falta de cultura ciudadana en la utilización de los espacios autorizados (parqueaderos, zonas azules).</p>



	Tecnológicos	<p>Desarrollo e implementación de plataformas digitales y tecnológicas que permitan aumentar más eficientemente los trámites y servicio administrativos.</p> <p>Implementación de plataformas digitales y tecnológicas (SAST), para el monitoreo de la movilidad en tiempo real, facilitando la gestión del tráfico y la toma de decisiones en situaciones de congestión o accidentes.</p>	<p>Deficiencia en el proceso de atención digital, lo que puede generar insatisfacción en los usuarios.</p> <p>Ciberataques y vulnerabilidades de seguridad en los sistemas, aplicativos.</p> <p>Dependencia de proveedores tecnológicos externo.</p>
	Ambientales	<p>Aumento de iniciativas de sensibilización sobre el impacto ambiental del transporte motorizado y la importancia de la movilidad sostenible.</p> <p>Aumento de control, regulación y vigilancia ambiental mediante más agentes de tránsito.</p> <p>Fortalecimiento entre entidades gubernamentales - Instituto de movilidad de Pereira – CARDER</p>	<p>Contaminación del aire debido al aumento del tráfico vehicular el uso masivo de vehículos particulares motorizados, especialmente si no se promueven alternativas sostenibles, puede generar altos niveles de contaminación del aire, afectando la salud de los ciudadanos y la calidad ambiental en la ciudad.</p> <p>Desbalance en el uso del transporte público frente al privados no se promueven alternativas sostenibles de transporte (como el uso de bicicletas o transporte público), el uso del transporte privado seguirá incrementando, lo que contribuirá a la saturación de las vías y a la mayor emisión de gases de efecto invernadero.</p>
	Legales	<p>Creación de políticas que incentiven el uso del servicio público o medios alternativos de transporte (pico y placa, otras) y mejoren la movilidad de la ciudad de Pereira</p>	<p>Aplicabilidad y desconocimiento de la normatividad en seguridad vial por parte de la ciudadanía, generando inseguridad y riesgos en las vías</p>
	Infraestructura	<p>Ampliación y mejora de la red de ciclobandas, y ciclovías para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, contribuyendo a la movilidad sostenible y reduciendo la congestión vehicular.</p> <p>Renovación y modernización del sistema de semáforos y señalización para mejorar la circulación vehicular y peatonal, reduciendo tiempos de espera y evitando accidentes.</p> <p>Modernizar el modelo de operación y los sistemas del Instituto de Movilidad de Pereira, mediante la implementación de tecnología avanzada, la digitalización de trámites y la optimización de la gestión del tránsito, lo que permitirá mejorar la eficiencia operativa, la movilidad</p>	<p>Daños y destrucción de bienes públicos de la ciudad, afectando la infraestructura vial actual.</p> <p>Ausencia de parqueaderos en la zona céntrica de la ciudad, afectando la movilidad.</p>



		urbana y la calidad en la atención a la ciudadanía.	
--	--	---	--

Tabla 10. Matriz DOFA
Fuente: Subdirección General de Planeación

12. ARTICULACIÓN PLANES DE DESARROLLO

12.1 Plan Nacional de Desarrollo 2023-2026

El Plan Nacional de Desarrollo de Colombia, titulado “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, establece cinco ejes estratégicos fundamentales que guiarán el futuro del país en los próximos años. Estos ejes buscan promover un desarrollo integral, equitativo y sostenible, alineado con los desafíos globales y nacionales. Los ejes son los siguientes:

- **Ordenamiento del Territorio Alrededor del Agua y Justicia Ambiental:** Este eje se centra en el manejo responsable del territorio, con un enfoque prioritario en la gestión del agua como recurso vital. Se promueve un ordenamiento territorial que garantice la sostenibilidad ambiental, la conservación de los ecosistemas y la adaptación al cambio climático. Además, busca asegurar que las políticas ambientales sean inclusivas y garanticen la justicia social y ambiental para todas las regiones del país.
- **Seguridad Humana y Justicia Social:** En este eje se busca garantizar la protección integral de los derechos humanos, promoviendo una sociedad más segura, equitativa e inclusiva. Se enfoca en la creación de condiciones para la paz, la seguridad personal y la justicia social, mejorando el acceso a servicios públicos de calidad, educación, salud y oportunidades para todos los ciudadanos, especialmente los más vulnerables.
- **Derecho Humano a la Alimentación:** Este eje promueve la seguridad alimentaria como un derecho fundamental, asegurando que todas las personas en Colombia tengan acceso a alimentos suficientes, nutritivos y culturalmente adecuados. A través de políticas públicas y estrategias de producción agrícola sostenible, se busca fortalecer la soberanía alimentaria y mejorar la nutrición de la población, combatiendo la pobreza y la desigualdad.



- **Transformación Productiva, Internacionalización y Acción Climática:** Este eje busca fomentar una transformación estructural de la economía colombiana, impulsando la diversificación productiva, la innovación y la competitividad en sectores clave como la agricultura, la industria y los servicios. A su vez, se promueve la internacionalización de la economía colombiana, con un enfoque en la sostenibilidad y la acción climática. Se impulsan políticas de mitigación y adaptación al cambio climático, buscando posicionar a Colombia como un líder global en la transición hacia una economía verde y baja en carbono.
- **Convergencia Regional:** Este eje tiene como objetivo reducir las desigualdades entre las diferentes regiones del país, promoviendo el desarrollo territorial equilibrado. Se enfoca en mejorar la infraestructura, la conectividad, la educación, la salud y los servicios en las zonas más afectadas por la pobreza y el rezago, con el fin de garantizar que todas las regiones puedan acceder a las mismas oportunidades de desarrollo y bienestar.

12.2 Articulación del Plan Estratégico del IMP con el PND:

En articulación con el Plan Nacional de Desarrollo, en el eje estratégico de Seguridad Humana y Justicia Social, específicamente en el catalizador "*Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades para la población para lograr sus proyectos de vida*", en el numeral 1, letra c, del subcomponente Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida, se establece lo siguiente:

Se implementará el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, con la definición de Planes de Acción orientados a mitigar los riesgos que afectan la seguridad vial. Además, se brindará apoyo a las entidades territoriales en la formulación e implementación de los Planes de Movilidad Escolar, con énfasis en la educación vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial deberán fomentar el uso de medios de transporte con menores tasas de siniestralidad.

Será fundamental mejorar la calidad de los datos relacionados con la seguridad vial. Se llevará a cabo una modificación del Código Nacional de Tránsito Terrestre, con el fin de fortalecer la capacidad de control de las autoridades de tránsito mediante la incorporación de tecnologías que promuevan la mejora de los indicadores de siniestralidad, con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y bajo el control y seguimiento de la Superintendencia de Transporte.



Se desarrollarán estrategias orientadas a promover incentivos, descuentos y campañas que serán implementadas por los organismos de apoyo al tránsito. Además, se cualificará el control operativo en vía y se adoptarán estrategias educativas a través de campañas de concientización sobre seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, con un enfoque en el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.

Asimismo, se revisarán los plazos de la revisión técnico-mecánica de vehículos automotores y de emisiones contaminantes, así como el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, para garantizar su cobertura, eficiencia y propósito. También se fortalecerá el proceso de imposición y cobro oportuno de multas de tránsito, y la Superintendencia de Transporte incorporará al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) a las entidades que realicen cursos para ofrecer descuentos en las sanciones por infracciones a las normas de tránsito.

Finalmente, se realizarán reformas institucionales para crear una entidad encargada de la prevención de la siniestralidad, la investigación de accidentes, el registro de siniestros y la definición de los requisitos técnicos mínimos de seguridad en los modos férreo y fluvial, a su vez se asocia la siguiente meta.

Disminuir las muertes viales: en cuatro años las muertes por accidentes viales en Colombia bajarán un 23% pasando de 7.238 en 2021 a 5.723 en 2026.

*Ilustración 9. Meta asociada plan de desarrollo Nacional
Fuente: Plan Nacional de Desarrollo Colombia Potencia Mundial de la Vida 2023-2026*

Así mismo, en la Ley 2294 de 2023, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia, Potencia Mundial de la Vida", establece en su artículo 178 la eficacia de las campañas para la seguridad vial. Con el objetivo de contribuir a la construcción de una cultura ciudadana en torno a la seguridad vial y garantizar la eficiencia de los recursos destinados a las campañas para la protección de la vida de los actores viales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un plazo no superior a tres (3) meses, implementará una estrategia integral de prevención de la siniestralidad.

Esta estrategia incluirá campañas masivas de concientización sobre seguridad vial, así como hábitos y comportamientos seguros, dirigidas a todos los actores viales.



Las campañas se basarán en mensajes que han demostrado ser efectivos en el país, tales como “**estrellas negras**”, “**inteligencia vial**”, “**entregue las llaves**”, “**algunos animales no utilizan casco**”, “**abróchate el casco**”, y “**tu ángel de la guarda tiene límite de velocidad**”, entre otros. Además, se desarrollarán sin perjuicio de las demás campañas y estrategias que la Agencia Nacional de Seguridad Vial implemente o proyecte llevar a cabo, conforme a sus competencias. Para ello, será fundamental la articulación de esfuerzos con las autoridades territoriales, con el fin de garantizar que los mensajes sean apropiados y se difundan con mayor efectividad.

Asimismo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá realizar un monitoreo continuo del impacto y alcance de sus estrategias y campañas, y comunicar los resultados de dichas mediciones a través de su página web.

12.3 Plan de Desarrollo del Municipio de Pereira 2024-2027

El **Plan de Desarrollo de la Ciudad de Pereira "Pereira 2024-2027"** está cimentado en cuatro ejes estratégicos fundamentales, que guiarán el progreso de la ciudad en los próximos años. Estos ejes son:

- **Bienestar social y calidad de vida para la familia pereirana:** Este eje busca mejorar la calidad de vida de las familias en Pereira, promoviendo el acceso a servicios de salud, vivienda, empleo y bienestar social, así como el fortalecimiento de las redes de apoyo familiar y comunitario.
- **Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente:** Se enfoca en fortalecer la seguridad, la innovación y la competitividad de la ciudad. Impulsa el uso de tecnologías para la gestión pública y privada, promoviendo la integración de soluciones inteligentes que mejoren la eficiencia de los servicios y la seguridad para los ciudadanos.
- **Educación con calidad, Inclusión y Cultura:** Este eje tiene como objetivo garantizar una educación de calidad para todos, promoviendo la inclusión educativa y el acceso a la cultura. Busca formar a los jóvenes como ciudadanos responsables y competitivos, preparados para los retos del futuro.
- **Ordenamiento territorial y gestión ambiental sostenible:** Este eje promueve un desarrollo urbano ordenado, planificado y sostenible. Busca mejorar la infraestructura de la ciudad, el transporte y la conectividad, así como implementar estrategias para la protección del medio ambiente y la conservación de los recursos naturales



12.4 Articulación entre el Plan de Desarrollo del Municipio de Pereira 2024-2027 y el Plan Estratégico del Instituto de Movilidad de Pereira 2024-2027 (IMP).

COMPONENTE 2. PEREIRA SEGURA, INNOVADORA, COMPETITIVA E INTELIGENTE

El Plan de Desarrollo de Pereira 2024 -2027 en su componente **PEREIRA SEGURA, INNOVADORA, COMPETITIVA E INTELIGENTE** se enfoca en varios aspectos clave para el progreso de la ciudad, destacando especialmente la movilidad como un pilar fundamental dentro de las iniciativas de infraestructura y conectividad. La movilidad eficiente y moderna es crucial para garantizar un desarrollo urbano ordenado y una circulación fluida, que a su vez contribuye a la competitividad y mejora la calidad de vida de los ciudadanos. El plan propone medidas concretas para mejorar la infraestructura vial y la conectividad, asegurando que la movilidad en la ciudad sea más accesible, segura y eficiente para todos los habitantes. Estas mejoras no solo impactan en el transporte de personas, sino también en el desarrollo del comercio y la atracción de inversiones, elementos esenciales para el crecimiento económico y la innovación en la ciudad. Además, se trabaja de la mano con entidades como el Instituto de Movilidad, Megabús, el Aeropuerto Internacional Matecaña, la Secretaría de Planeación y el Terminal de transporte, para integrar acciones conjuntas que aseguren una movilidad integral, que responda a las necesidades del sector productivo, el turismo, y los ciudadanos en general. De esta manera, la movilidad no solo se ve como una herramienta para el traslado físico, sino como un elemento clave para la creación de entornos más competitivos, sostenibles y accesibles, que favorezcan el desarrollo de la ciudad en su conjunto.

El Componente Estratégico 2: Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente del Plan de Desarrollo 2024-2027 se enfoca en mejorar la seguridad, la innovación, la competitividad y el uso de tecnologías inteligentes para el desarrollo de la ciudad. En este contexto, el Instituto de Movilidad de Pereira (IMP) juega un papel fundamental en el cumplimiento de las metas de este componente. A continuación, se detallan las principales metas de resultado de este componente y el aporte específico del IMP:



Meta de Resultado	Fuente	Unidad de medida	Línea Base	Meta Cuatrienio
2. Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente				
Disminuir a 16,6 minutos, el tiempo promedio de viaje en la zona urbana de Pereira (6 tramos principales)	Secretaría de Planeación municipal, 2024	Minutos	17,9	16,6
Disminuir a 15 por 100.000 habitantes, la tasa mortalidad por accidentes de tránsito en el municipio de Pereira.	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2022	Tasa x 100.000 habitantes	18%	15%

*Ilustración 10. Meta asociada plan de desarrollo municipal
Fuente: Plan municipal de desarrollo Pereira 2024-2027*

El Componente Estratégico 2: Pereira Segura, Innovadora, Competitiva e Inteligente del Plan de Desarrollo de Pereira 2024-2027, tiene como uno de sus ejes clave el **Programa No. 27: Transporte y Movilidad Sostenible**, el cual busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante un sistema de transporte eficiente, seguro, inclusivo y sostenible. A través de este programa se busca impulsar la movilidad de la ciudad, alineándola con los estándares de sostenibilidad, innovación y competitividad.

Este programa también busca fomentar el uso de **medios de transporte más limpios**, como **bicicletas y vehículos eléctricos**, contribuyendo a la reducción de la contaminación del aire y mitigando el cambio climático. Además, se espera que el sistema de transporte eficiente mejore la accesibilidad a zonas de trabajo, educación y recreación, lo que a su vez impulsará el desarrollo económico local.

Programa No. 27: Transporte y Movilidad Sostenible – Instituto de Movilidad de Pereira (IMP)

El **Instituto de Movilidad de Pereira**, en el marco del **Plan de Desarrollo 2024-2027**, tiene asignadas actividades fundamentales para mejorar la movilidad y seguridad vial en la ciudad. Su enfoque estará en fortalecer la señalización vial, modernizar la infraestructura semafórica y ejecutar campañas integrales de educación vial. Estas acciones están diseñadas para garantizar



la seguridad de todos los usuarios de las vías, promover una cultura vial responsable y asegurar el cumplimiento efectivo de las normas de tránsito.

Dentro de este Plan, se incluyen programas de sensibilización dirigidos a conductores, peatones y ciclistas, con el objetivo de fomentar comportamientos seguros y conscientes en las vías. Se llevará a cabo una mejora continua de la señalización vial mediante inspecciones regulares y el mantenimiento adecuado de señales de tráfico, cruces peatonales y otros elementos clave para la seguridad vial. Asimismo, se implementarán medidas para optimizar la seguridad, como un incremento en la presencia de agentes de tránsito y campañas de concientización sobre peligros asociados con el consumo de alcohol y drogas al volante.

El **Plan de Desarrollo** también pone un énfasis especial en la **movilidad sostenible**, promoviendo el uso de **bicicletas públicas** a través del **Programa Megabici**, lo que brindará una alternativa ecológica y saludable para los ciudadanos. Además, se llevará a cabo una modernización de la red semafórica con tecnologías de última generación, con el fin de optimizar el flujo vehicular y reducir los tiempos de espera.

Finalmente, se implementará un **programa de innovación y modernización** en el **Instituto de Movilidad de Pereira**, cuyo objetivo es mejorar los procesos internos de la institución y fortalecer su capacidad para abordar de manera efectiva los desafíos que impone la movilidad urbana del futuro.

Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible Asociadas al Instituto de Movilidad de Pereira



Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo de meta	Línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector inversión DNP 24 y 45)					
Sensibilizar durante el cuatrienio a 289.0000 personas en Normas de Tránsito y en comportamientos seguros.	Personas sensibilizadas	Número	Incremento	204.240	289.000
Mantener la señalización del municipio de Pereira.	Señalización horizontal mantenida.	Porcentaje	Mantenimiento	100%	100%
Mantener la Seguridad vial y control operativo en el municipio de Pereira	Servicio de control a la seguridad vial mantenida	Porcentaje	Mantenimiento	100%	100%
Mantener las Especies venales en el municipio de Pereira.	Especies venales expedidos a los usuarios mantenidas	Porcentaje	Mantenimiento	100%	100%
Mantener el programa de gestión ambiental a partir de la cultura vial del municipio de Pereira.	Programa Ambiental mantenido	Porcentaje	Mantenimiento	100%	100%
Incrementar durante el cuatrienio a 18.000 préstamos de bicicletas públicas en el marco del Programa Megabici como modo alternativo de movilidad en el municipio de Pereira.	Prestamos de bicicletas	Número	Incremento	15.200	18.000
Ampliar en un 20% la red semafórica del municipio de Pereira	Ampliación de la Red Semafórica mejorada.	Porcentaje	Incremento	10%	20%
Implementar un programa de modernización e innovación institucional en el instituto de Movilidad de Pereira	Programa implementado	Número	Mantenimiento	-	1

*Ilustración 11. Meta asociada plan de desarrollo municipal-Instituto de Movilidad de Pereira
Fuente: Plan Municipal de Desarrollo Pereira 2024-2027*

Ejecución A través De 2 Proyectos De Inversión

Para el cumplimiento de los objetivos del componente “Pereira Segura, Innovadora y Competitiva”, específicamente en el marco del Programa No. 27: Transporte y Movilidad Sostenible, la ejecución de las metas de seguridad vial y movilidad sostenible en Pereira se llevará a cabo mediante dos proyectos de inversión que abordarán las áreas clave de mejora:



PROYECTO 1: MODERNIZACIÓN E INNOVACIÓN DEL INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA

CODIGO: 202466-947980

En el **Componente 2: Pereira Segura, Innovadora y Competitiva**, el **Instituto de Movilidad de Pereira (IMP)**, incluido en el **Programa No. 27: Transporte y Movilidad Sostenible**, tiene como objetivo mejorar sus procesos internos y su capacidad para afrontar los desafíos actuales y futuros de la movilidad urbana. Para ello, se plantea el proyecto denominado **"Modernización e Innovación del IMP"**, que busca transformar la gestión y operación del instituto, adaptándolo a los estándares de innovación y sostenibilidad requeridos para una ciudad moderna.

La **innovación y la tecnología** juegan un papel crucial en este proceso, ya que permiten la creación de soluciones inteligentes que mejoran la seguridad ciudadana y la eficiencia del transporte.

La implementación de sistemas de **videovigilancia, análisis de datos, aplicaciones móviles** y otras tecnologías de comunicación optimiza la capacidad de las autoridades y la comunidad para coordinar acciones, compartir información en tiempo real y tomar medidas rápidas ante situaciones de riesgo o emergencias. Este enfoque contribuye a crear un entorno confiable y seguro para el desarrollo de las actividades cotidianas de la ciudad, mejorando la calidad de vida de los pereiranos.

El proyecto de **modernización e innovación del Instituto de Movilidad de Pereira** tiene como meta también recuperar la confianza de la ciudadanía en la institución, mejorando la interacción entre el IMP y los ciudadanos. Esto se logrará a través de un **enfoque de servicio al público** más cercano, eficiente y transparente, resolviendo problemas de movilidad de manera oportuna y satisfactoria. Se trabajará en **fortalecer la relación con la comunidad**, dando respuestas rápidas y adecuadas a las necesidades y expectativas de los usuarios del transporte público.

La **prioridad** de este proyecto es mejorar la **calidad de vida** de los ciudadanos mediante la implementación de **estrategias innovadoras** que ofrezcan servicios públicos de **alta calidad**, fáciles de acceder y con procesos transparentes e inclusivos. Para ello, se fomentará la **transformación digital** del IMP, integrando tecnologías que faciliten la interacción de los ciudadanos con el estado y mejoren la gestión de la movilidad. Además, se promoverá la **capacitación constante de los funcionarios** y la **actualización de la gestión documental institucional** para garantizar un funcionamiento eficiente, ágil y moderno.



En resumen, el **proyecto de modernización e innovación del IMP** busca hacer de Pereira una ciudad más **inteligente, competitiva y segura**, mediante el uso de la tecnología para mejorar la gestión de la movilidad y la seguridad vial, así como para fomentar una cultura de **innovación y servicio** al ciudadano en todo el proceso de transformación digital.

Objetivo General Del Proyecto: Modernización, innovación y fortalecimiento de la infraestructura tecnológica y los sistemas de gestión.

Árbol De Objetivos:

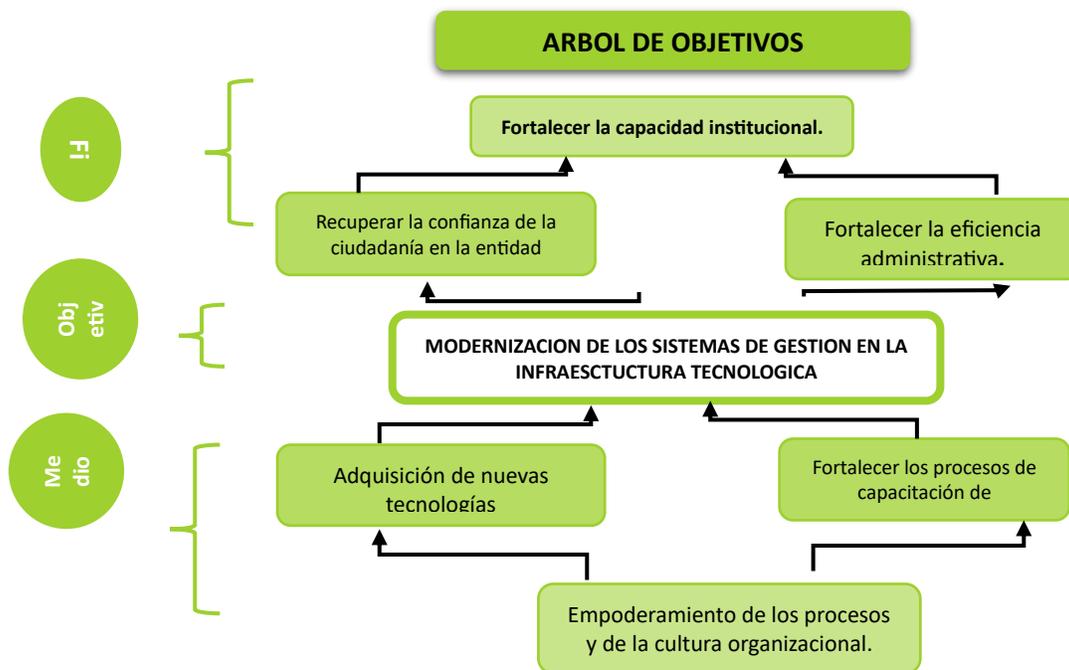


Ilustración 12. Árbol de objetivos proyecto de inversión modernización e innovación del Instituto de Movilidad de Pereira
Fuente: Subdirección General de planeación IMP



Objetivos Específicos del Proyecto de Modernización e Innovación del IMP

- **Renovar los equipos informáticos:**
Adquirir nuevos equipos informáticos de alto rendimiento y última generación.
Reemplazar equipos obsoletos que no cumplen con las necesidades actuales del Instituto.
- **Actualizar el software:**
Implementar las últimas versiones de software para mejorar la seguridad, el rendimiento y la funcionalidad.
Adquirir licencias de software adecuadas para las necesidades del Instituto.
- **Mejorar la red de datos:**
Ampliar el ancho de banda de la red para satisfacer la creciente demanda de conectividad.
Implementar tecnologías de red de última generación para mejorar la confiabilidad y el rendimiento.
Asegurar la seguridad de la red para proteger los datos del Instituto.
- **Ampliar la capacidad de almacenamiento**
Implementar soluciones de almacenamiento en la nube o en las instalaciones para aumentar la capacidad de almacenamiento de datos.
Asegurar la protección y la disponibilidad de los datos almacenados.
- **Fortalecer las capacidades de gestión de talento humano del instituto**
Reclutar y contratar personal con las habilidades y experiencia necesarias para la gestión administrativa, la capacitación y el bienestar del Instituto.
Brindar capacitación continua al personal para mantener sus habilidades actualizadas

Proyecciones Recursos Proyecto Modernización e Innovación del Instituto de Movilidad de Pereira

VIGENCIA	2024	2025	2026	2027	2028
RECURSOS	\$4.845.618.246	\$5.428.671.067	\$5.492.161.265	\$5.743.321.022	\$6.001.770.468

Tabla 11 Proyección de inversión en proyecto de modernización e innovación del IMP.
Fuente: Subdirección General de planeación IMP



PROYECTO 2: MOVILIDAD SEGURA, ACCESIBLE Y SOSTENIBLE PARA PEREIRA

CODIGO: 202466-1009564

El Componente 2: "**Pereira Segura, Innovadora y Competitiva**" del Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027, incluye el Programa No. 27: "**Transporte y Movilidad Sostenible**", que establece estrategias y metas para mejorar la movilidad en la ciudad. Entre las acciones clave, se contempla:

- Implementación de programas de sensibilización y educación vial: Estos programas estarán dirigidos a conductores, peatones y ciclistas, con el objetivo de promover comportamientos seguros y el cumplimiento de las normas de tránsito.
- Fortalecimiento de la señalización vial: Se realizará un mantenimiento regular de señales de tráfico, cruces peatonales y otros elementos de seguridad vial para garantizar una orientación clara y precisa.
- Seguridad vial y control operativo: Se priorizarán medidas para prevenir accidentes, aumentar la presencia policial en áreas críticas y realizar campañas de concientización sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y drogas.
- Promoción de la movilidad sostenible: Se continuará con el fomento del uso de bicicletas públicas a través del programa Megabici, buscando incrementar los préstamos de bicicletas y ofreciendo una alternativa de transporte ecológica y saludable.

Con base en estos enfoques, el Instituto de Movilidad de Pereira (IMP) deberá desarrollar un proyecto que cumpla con las normativas nacionales, regionales y municipales, con el fin de fortalecer la seguridad vial y la movilidad sostenible en la ciudad, contribuyendo así al desarrollo y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes. Este proyecto será denominado "**Movilidad Segura, Accesible y Sostenible para Pereira**"

Objetivo General Del Proyecto: Mejorar El Desplazamiento De Los Actores Viales, En La Ciudad De Pereira.



Árbol De Objetivos:

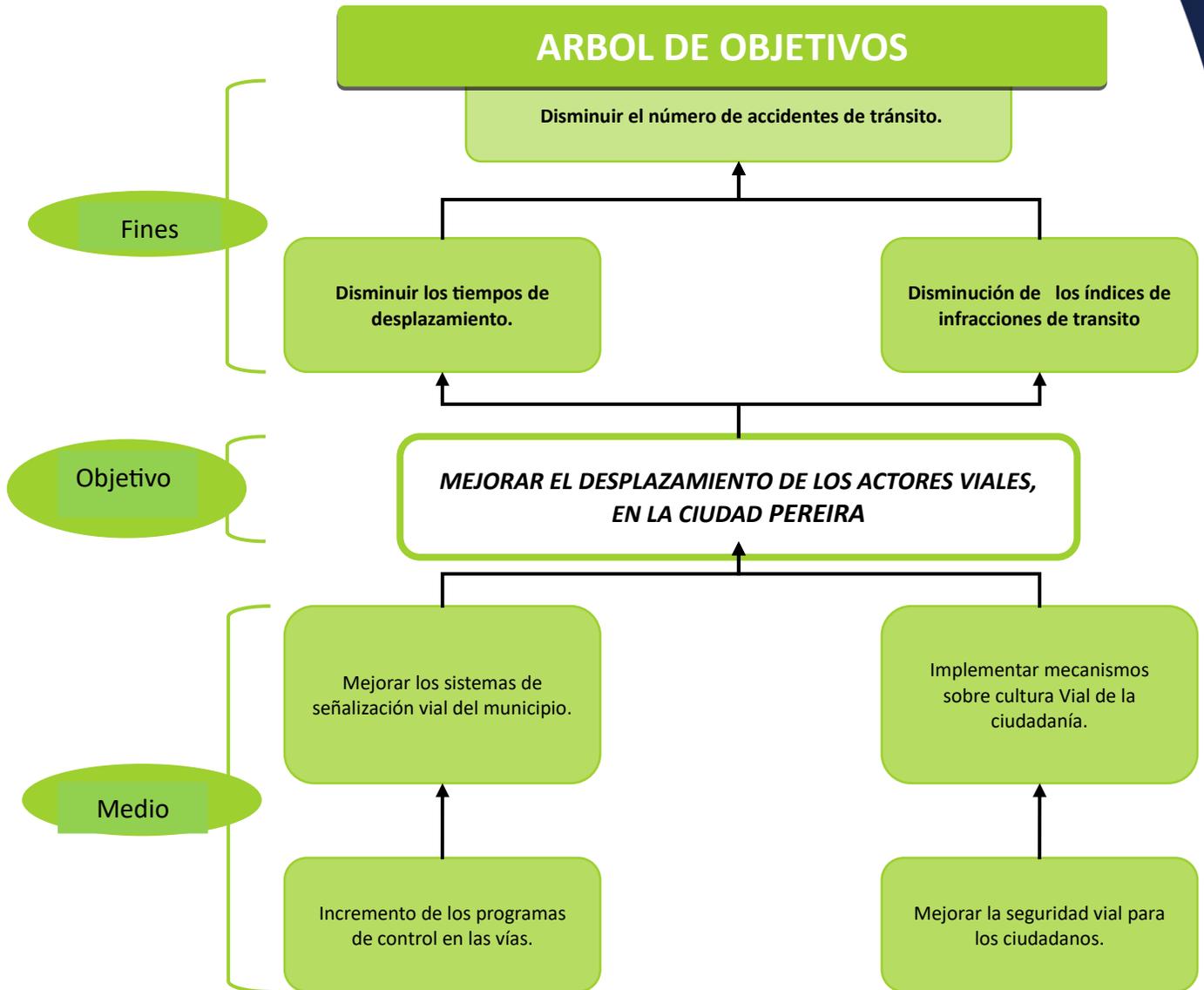


Ilustración 13. Árbol de objetivos proyecto de inversión movilidad segura, accesible y sostenible para Pereira
Fuente: Subdirección General de planeación IMP



13. PLAN DE ACCIÓN DE INVERSIÓN

El Instituto de Movilidad, en consecuencia con lo proferido dentro del Plan de Desarrollo Municipal tiene como parte fundamental el programa N° 27: **TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**, para dar 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, 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. Es por ello por lo que en la zona centro se cambiaron el 100% de los semáforos, y para el resto de la ciudad culminado el mes de agosto se realizó el cambio correspondiente al 85% en la red semafórica de Pereira, con una inversión de \$650.000.000 de pesos.

Sin embargo, en aras de la mejora continua en la ciudad, el IMP en concordancia con lo dispuesto dentro del Plan de Desarrollo Municipal, debe seguir trabajando para 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. Es así como por medio de los siguientes componentes se espera aportar en soluciones para la ciudad:

Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse.

- Servicio de señalización.
- Especies venales
- Seguridad vial.
- 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.

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, a partir de las cuales se pretende aportar a la competitividad y sostenibilidad territorial, promoviendo el uso de bicicleta, transporte público eléctrico y disminución del vehículo privado para liberar el alto número de automóviles rodando por el municipio. También se pretende una mayor dotación de espacios públicos con recuperación de comercio, traslapar las generaciones, niños, jóvenes y adultos mayores para mejor diálogo y diversidad social; fórmulas para que las plusvalías de la transformación del suelo en el municipio se reinviertan adecuadamente en los ciudadanos.

13.1 Componente Señalización y Semaforización - Proceso Movilidad-Subproceso Administración del tráfico.

Componente: Pereira Segura, Innovadora y Competitiva **Programa 27:** Transporte y Movilidad. **Proyecto de inversión:** Movilidad segura, accesible y sostenible para Pereira 202466-1009564.



Meta asociadas al plan de desarrollo

Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo meta	Línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP)					
Mantener la señalización del municipio de Pereira.	Señalización horizontal mantenida.	Porcentaje	Mantenimiento	100%	100%
Ampliar en un 20% la red semafórica del municipio de Pereira	Ampliación de la Red Semafórica mejorada.	Porcentaje	Incremento	10%	20%

Tabla 12. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Señalización y Semaforización
Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible

13.1.1 Semaforización- proceso administración del tráfico

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, asociadas al componente de semaforización, se desarrollarán cinco grandes macro actividades que se ejecutarán a través del proceso de movilidad, específicamente a través de su subproceso de Administración del Tráfico. Estas macro actividades están orientadas a mejorar la movilidad de la ciudad en lo que respecta a semaforización, alineándose con los objetivos estratégicos de la ciudad, con el fin de optimizar el flujo vehicular, reducir la congestión y mejorar la seguridad vial. A continuación, se describen las macro actividades clave:

- **Actualización y Modernización del Sistema Semafórico:** Fortalecer el sistema de movilidad mediante la actualización y la modernización del sistema semafórico en Pereira, lo que implica reemplazar los semáforos obsoletos por tecnologías LED de bajo consumo energético, instalar controladores inteligentes que permitan la programación dinámica de los semáforos y la sincronización en las principales arterias viales, así como la integración de sensores de tráfico y cámaras de monitoreo para ajustar los tiempos de los semáforos según el flujo vehicular en tiempo real. Se implementarán pruebas piloto y ajustes continuos, priorizando



intersecciones de alto tráfico y puntos críticos, con el objetivo de mejorar la eficiencia y reducir la congestión.

- **Mantenimiento de Intersecciones Viales Semaforizadas** El mantenimiento de las intersecciones viales semaforizadas incluirá un plan preventivo anual que abarque la revisión y actualización de semáforos, sensores, cables y controladores, garantizando su buen funcionamiento. Se establecerán revisiones periódicas, reemplazo de equipos defectuosos, actualización de software y firmware, así como la instalación de un sistema de monitoreo remoto para detectar fallos y coordinar reparaciones de manera eficiente, asegurando que el sistema semafórico de la ciudad se mantenga actualizado y operativo.
- **Aprestamiento y Operación del Centro de Control de Tráfico** Gestionar y monitorear el tráfico de la ciudad de Pereira en tiempo real mediante un software avanzado de gestión de tráfico, integrando datos de semáforos, sensores, cámaras y otros sistemas de monitoreo. Este centro se encargará de la optimización del flujo vehicular, la programación dinámica de los semáforos y la respuesta ante incidentes.
- **Implementación de soluciones inteligentes de tráfico** incluirá la instalación de sensores de tráfico, cámaras de monitoreo y sistemas de fotodetección de vehículos para ajustar los semáforos de manera dinámica según el flujo de tráfico.
- **El fortalecimiento del proceso de movilidad en Pereira** se centrará en la capacitación continua del personal del Instituto de Movilidad, incluyendo formación en nuevas tecnologías de tráfico, análisis de datos, y gestión de soluciones inteligentes y la implementación de nuevos mecanismos y herramientas tecnológicas (fotodetección) que garanticen la seguridad vial y el cumplimiento normativo vigente en los servicios de la institución.



Proyección de inversión 2024-2027 Semaforización

SEMAFORIZACION										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
ACTUALIZACION Y MODERNIZACION DEL SISTEMA SEMAFORICO	580.000.000		606.100.000		633.374.500		661.876.353		2.481.350.853	
MANTENIMIENTO INTERSECCIONES VIALES SEMAFORIZADAS	360.000.000	194	376.200.000	190	393.129.000	190	410.819.805	190	1.540.148.805	764
APRESTAMIENTO OPERACIÓN CENTRO DE CONTROL DE TRAFICO	300.000.000	100%	313.500.000	100%	327.607.500	100%	342.349.838	100%	1.283.457.338	100
IMPLEMENTACION DE SOLUCIONES INTELIGENTES DE TRAFICO	150.000.000	100%	156.750.000	100%	163.803.750	100%	171.174.919	100%	641.728.669	1
FORTALECIMIENTO DEL PROCESOS DE MOVILIAD CON TALENTO HUMANO	50.000.000	100%	52.250.000	100%	54.601.250	100%	57.058.306	100%	213.909.556	100
TOTAL, SEMAFORIZACION	1.440.000.000		1.504.800.000		1.572.516.000		1.643.279.220		6.160.595.220	

Tabla 13. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad - Administración del tráfico
Fuente: Subdirección General de planeación IMP



13.1.2 Señalización- Proceso administración del tráfico

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, asociadas al componente de señalización, se desarrollarán cinco grandes macro actividades que se ejecutarán a través del proceso de movilidad, específicamente en su subproceso de Administración del Tráfico. Estas macro actividades están orientadas a mejorar la movilidad de la ciudad en lo que respecta a señalización, alineándose con los objetivos estratégicos del municipio, con el fin de optimizar el flujo vehicular, reducir la congestión y mejorar la seguridad vial. A continuación, se describen las macro actividades clave:

- **Demarcación de Marcas Viales en Metros Cuadrados (m²):** Esta macro actividad incluye la renovación y expansión de la demarcación vial en las principales arterias viales de Pereira, con el objetivo de mejorar la visibilidad de los carriles y garantizar una circulación vehicular más ordenada. Se priorizarán las zonas de mayor congestión y puntos críticos, utilizando materiales de alta durabilidad y visibilidad, como pinturas reflectivas y termoplásticas.
- **Demarcación de Líneas de Carril en Metros Lineales (ml):** Se llevará a cabo la demarcación de líneas de carril a lo largo de las vías principales y secundarias de la ciudad, asegurando una correcta delimitación de los carriles de circulación. Esto permitirá mejorar la organización del tráfico, reducir maniobras erráticas y garantizar una circulación más fluida y segura para todos los usuarios de la vía, incluidos conductores, ciclistas y peatones.
- **Mantenimiento de Señales Verticales:** Esta actividad incluirá el mantenimiento, reposición y actualización de las señales verticales existentes en la ciudad, garantizando que estén en condiciones óptimas de visibilidad y legibilidad. El mantenimiento abarcará tanto las señales de tránsito como las informativas, de manera que los conductores y peatones puedan contar con información clara y precisa para facilitar su desplazamiento y aumentar la seguridad vial.
- **Mantenimiento de Ciclo Bandas:** El mantenimiento de ciclo bandas es esencial para asegurar la seguridad y el bienestar de los ciclistas en Pereira. Esta actividad incluirá la renovación y conservación de ciclo bandas existentes, garantizando su visibilidad y correcta demarcación. También se evaluarán las rutas de bicicletas para asegurar que estén correctamente señalizadas y sean seguras para el tránsito de ciclistas, con especial atención a la adecuación de los cruces y su integración con el



resto de la infraestructura vial.

- **Adquisición de un Sistema de Información Señalética para Pereira:** En esta macro actividad, se contempla la implementación de un sistema digital de información señalética que permita a los ciudadanos y conductores acceder a información en tiempo real sobre las condiciones del tráfico, incidentes, rutas alternas y disponibilidad de espacios de estacionamiento. Este sistema mejorará la experiencia del usuario, optimizando la gestión del tráfico y proporcionando datos importantes sobre el estado de las vías, lo que ayudará a reducir la congestión y facilitará una circulación más eficiente.



Proyección de inversión 2024-2027 Señalización

SEÑALIZACIÓN										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
DEMARCACIÓN MTS2 DE MARCAS VIALES	580.795.000	25.000	606.930.775	30.000	634.242.660	27.000	662.783.580	35.000	2.484.752.014	117.000
DEMARCACIÓN ML DE LÍNEAS DE CARRIL	280.000.000	100.000	292.600.000	55.000	305.767.000	60.000	319.526.515	65.000	1.197.893.515	280.000
MANTENIMIENTO DE SEÑALES VERTICALES	210.000.000	100	219.450.000	100	229.325.250	100	239.644.886	100	898.420.136	400
REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LAS CICLO BANDAS	60.000.000	100%	62.700.000	100%	65.521.500	100%	68.469.968	100%	256.691.468	100%
ADQUISICIÓN SISTEMA DE INFORMACIÓN SEÑALÉTICA DE PEREIRA			140.000.000	100%	14.000.000	100%	14.630.000	100%	168.630.000	100%
TOTAL SEÑALIZACIÓN	1.130.795.000		1.321.680.775		1.248.856.410		1.305.054.948		5.006.387.133	

Tabla 14. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad- Administración del tráfico
Fuente: Subdirección General de planeación IMP



13.2 Componente Educación vial - Proceso movilidad-Subproceso educación vial-cultura ciudadana vial

Componente: Pereira Segura, Innovadora y Competitiva **Programa 27:** transporte y movilidad.

Proyecto de inversión: Movilidad segura, accesible y sostenible para Pereira 202466-1009564

13.2.1 Educación vial – Subproceso Educación vial.

Meta asociadas al plan de desarrollo

Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo meta	Línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP)					
Sensibilizar durante el cuatrienio a 289.0000 personas en Normas de Tránsito y en comportamientos seguros.	Personas sensibilizadas	Número	Incremento	204.240	289.000

Tabla 15. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-educacion vial

Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, asociadas al componente de educación vial, se desarrollarán 4 grandes macro actividades que se ejecutarán a través del proceso de movilidad, específicamente en su subproceso de educación vial. Estas macro actividades están orientadas a mejorar la movilidad de la ciudad mediante la concientización y la promoción de comportamientos responsables en las vías, alineándose con los objetivos estratégicos del municipio, con el fin de optimizar la seguridad vial, reducir la congestión y fomentar el respeto por las normas de tránsito. A continuación, se describen las macro actividades clave:

- **Sensibilización de la Ciudadanía en Normas de Tránsito:** Se implementarán campañas de sensibilización dirigidas a la población en general, promoviendo el respeto por las normas de tránsito. Estas acciones se llevarán a cabo mediante actividades en medios de comunicación, redes sociales, talleres comunitarios y puntos de encuentro en zonas clave de la ciudad. El objetivo es crear una cultura de responsabilidad vial que impacte a todos los actores del tráfico, desde conductores hasta peatones.



- **Sensibilización en Cultura Vial para Niños y Niñas de Grado 0 a 5:** Esta macro actividad tiene como objetivo sensibilizar a los niños y niñas en edad preescolar y primaria (de grado 0 a 5) sobre la importancia de las normas de tránsito y la seguridad vial. Se implementarán programas educativos adaptados a su edad, a través de actividades lúdicas, juegos interactivos y material audiovisual, con el fin de fomentar desde temprana edad una conciencia sobre los riesgos y la importancia de comportarse de manera segura en las vías.
- **Sensibilización en Normas de Tránsito para Estudiantes de Grado 6 a 11:** Se desarrollarán programas educativos para estudiantes de secundaria (grados 6 a 11), centrados en la enseñanza de las normas de tránsito, el manejo responsable, y el respeto por las señales viales. Estos programas incluirán charlas, simulaciones, y actividades prácticas para reforzar el aprendizaje de las reglas de tráfico y sensibilizar a los jóvenes sobre su rol en la reducción de accidentes y la mejora de la seguridad vial en la ciudad.
- **Desarrollo de Campañas de Prevención de la Accidentalidad Vial:** Se diseñarán y ejecutarán campañas de prevención enfocadas en la reducción de accidentes viales, abordando temas como el uso del cinturón de seguridad, el respeto a los límites de velocidad, los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas, y la importancia de mantener la concentración al volante. Estas campañas se llevarán a cabo en medios de comunicación, espacios públicos y escuelas, y estarán dirigidas a todos los actores del tránsito, buscando reducir la siniestralidad y fomentar hábitos responsables.

13.2.2 Educación vial – Subproceso Cultura Ciudadana Vial

Meta asociadas al plan de desarrollo

Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo meta	línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP)					
Mantener el programa de gestión ambiental a partir de la cultura vial del municipio de Pereira.	Programa Ambiental mantenido	porcentaje	Mantenimiento	100%	100%

Tabla 16. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027- Cultura ciudadana vial
Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible



En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, asociadas al componente de programa de gestión ambiental, se desarrollarán unas macro actividades que se ejecutarán a través del proceso de movilidad, específicamente en su subproceso de cultura ciudadana vial. Esta macro actividad está orientada a mejorar la movilidad de la ciudad promoviendo prácticas sostenibles, concientizando a los ciudadanos sobre el impacto ambiental de sus decisiones de transporte, alineándose con los objetivos estratégicos del municipio, con el fin de reducir la huella ecológica del tráfico urbano, promover una movilidad más limpia y contribuir a la reducción de la congestión. A continuación, se describe la macro actividad clave:

A continuación, se describen la macro actividad clave:

- **Ejecución de un Programa de Gestión Ambiental en la Movilidad:** El Instituto de Movilidad de Pereira implementará un **Programa de Gestión Ambiental** integral que tiene como objetivo principal promover una movilidad sostenible y responsable en la ciudad.

Este programa se centrará en la educación y sensibilización de los ciudadanos sobre la importancia de utilizar transporte público, la reducción de emisiones contaminantes y la adopción de alternativas de transporte ecológicas como la bicicleta y el uso compartido de vehículos. Al concientizar a la población sobre el impacto ambiental de sus decisiones de movilidad, se fomentará una cultura de respeto por el entorno y la salud pública, resaltando los beneficios de incorporar prácticas más sostenibles en el día a día.

El programa también contará con un componente de gestión externa, orientado a mitigar los efectos negativos que la movilidad puede tener sobre el ambiente. Esto incluirá actividades y medidas específicas para controlar y reducir las emisiones contaminantes provenientes de fuentes móviles, como los vehículos de transporte público y privado. Para ello, se establecerán estrategias de monitoreo y control de las emisiones, en colaboración con la Autoridad Ambiental, para asegurar que los vehículos que operan en la ciudad cumplan con las normativas de emisión.



Una de las principales iniciativas será la promoción de la movilidad sostenible, con especial énfasis en el Sistema de Bicicletas Públicas "MEGABICI". Esta alternativa no solo contribuirá a la reducción de la congestión vehicular y la contaminación del aire, sino que también servirá como un medio de acercamiento e interacción con la ciudadanía, ofreciendo una opción saludable y accesible para quienes buscan un transporte eficiente y ecológico. A través de campañas de sensibilización y la expansión de la infraestructura necesaria para su uso, se incentivará a los ciudadanos a incorporar la bicicleta como parte de su rutina diaria, reduciendo así la dependencia de vehículos privados y el impacto ambiental asociado a su uso.



Proyección de inversión 2024-2027 educación vial- cultura ciudadana vial

EDUCACION VIAL - CULTURA CIUDADANA VIAL										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
SENSIBILIZAR PERSONAS EN NORMAS DE TRANSITO	20.000.000	40.000	20.900.000	45.000	21.840.500	47.000	22.823.323	50.000	85.563.823	182.000
SENSIBILIZAR NIÑOS DE GRADO 0 A 5 EN CULTURA VIAL	306.261.016	10.000	320.042.762	12.000	334.444.686	12.000	349.494.697	13.000	1.310.243.161	47.000
SENSIBILIZAR ESTUDIANTES DE GRADO 6 A 11 EN NORMAS DE TRANSITO	70.000.000	15.000	73.150.000	15.000	76.441.750	15.000	79.881.629	16.000	299.473.379	61.000
DESARROLLAR CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD	100.000.000	4	104.500.000	4	109.202.500	4	114.116.613	4	427.819.113	16
EJECUTAR PROGRAMA DE GESTIÓN AMBIENTAL	68.536.344	100%	71.620.479	100%	74.843.401	100%	78.211.354	100%	293.211.579	100%
TOTAL	564.797.360		590.213.241		616.772.837		644.527.615		2.416.311.053	

Tabla 17. Proyección de inversión 2024-2027 educación vial- cultura ciudadana vial
Fuente: Subdirección General de planeación IMP



13.3 Componente Seguridad vial - Proceso movilidad- Subproceso control y vigilancia- vial- Centro de enseñanza automovilística CEA – Subproceso educación vial

Meta asociadas al plan de desarrollo

Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo meta	línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP)					
Mantener la Seguridad vial y control operativo en el municipio de Pereira	Servicio de control a la seguridad vial mantenida	Porcentaje	Mantenimiento	100%	100%

Tabla 18.. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Seguridad vial
Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible

13.3.1 Seguridad vial- Subproceso Control y vigilancia vial

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, asociadas al componente de seguridad vial, se desarrollarán 7 grandes macro actividades que se ejecutarán a través del proceso de movilidad, específicamente en su subproceso de control y vigilancia vial. Estas macro actividades están orientadas a mejorar la seguridad vial de la ciudad mediante el fortalecimiento de las capacidades operativas y la promoción de comportamientos responsables en las vías, alineándose con los objetivos estratégicos del municipio, con el fin de reducir la accidentalidad, optimizar el flujo vehicular y garantizar el respeto por las normas de tránsito.

A continuación, se describen las macro actividades clave:

- **Garantizar el Suministro de Combustible y el Mantenimiento de Vehículos para el Mejoramiento de la Seguridad Vial:** Esta macro actividad se enfocará en asegurar que todos los vehículos destinados a la vigilancia y control del tráfico cuenten con un suministro continuo de combustible y mantenimiento adecuado. Esto incluye la revisión periódica de los vehículos de tránsito, para garantizar su



operatividad y eficacia en la implementación de medidas de seguridad vial. Un adecuado mantenimiento de los vehículos permitirá una respuesta rápida y efectiva ante incidentes viales, contribuyendo a la mejora de la seguridad en las vías de la ciudad.

- **Implementar Estrategias para la Gestión de la Movilidad:** Se desarrollarán e implementarán diversas estrategias para gestionar de manera más eficiente el flujo vehicular y reducir la congestión en puntos críticos de la ciudad. Esto incluirá la optimización de los semáforos, la gestión de rutas alternativas en tiempos de alto tránsito y la implementación de medidas de control de velocidad. Además, se promoverán incentivos para el uso de transporte público y modos de transporte no motorizados, como bicicletas y caminar, para descongestionar las vías y mejorar la seguridad.
- **Garantizar el Funcionamiento de Equipos de Comunicaciones:** Se asegurará el correcto funcionamiento de los equipos de comunicación utilizados por los agentes de tránsito y las autoridades encargadas de la vigilancia vial. Esto incluirá la actualización y mantenimiento de radios, sistemas de comunicación móvil y cámaras de monitoreo, para garantizar una coordinación eficiente en tiempo real, permitiendo a los agentes responder rápidamente a emergencias y mejorar la efectividad de la supervisión en las vías.
- **Adquirir Equipos para Seguridad Vial:** Se llevará a cabo la adquisición de equipos especializados que ayuden a fortalecer las capacidades de control y vigilancia vial. Esto incluirá la compra de cámaras especializadas (fotodetección), radares de velocidad, alcoholímetros, y dispositivos de señalización móvil para mejorar la supervisión y el cumplimiento de las normas de tránsito. Estos equipos permitirán un monitoreo más efectivo del tráfico y un control más estricto de los comportamientos peligrosos, como el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol.
- **Fortalecer el Proceso de Movilidad con Especialistas en Vías y Tránsito:** Se contratarán y capacitarán especialistas en gestión de tránsito y vías, que desempeñarán un papel clave en la planificación y ejecución de medidas de seguridad vial. Estos profesionales se encargarán de analizar los flujos de tráfico, identificar puntos de riesgo y proponer soluciones técnicas para mejorar la seguridad en las vías. La presencia de expertos contribuirá a una mejor toma de decisiones en cuanto a políticas y estrategias para optimizar la movilidad y la



seguridad vial.

- **Dotación de Agentes de Tránsito:** Se llevará a cabo la dotación adecuada de agentes de tránsito, asegurando que estén bien equipados y preparados para realizar su labor de forma eficiente. Esto incluirá la entrega de uniformes, herramientas y dispositivos tecnológicos que faciliten su trabajo y les permitan cumplir con sus funciones de control, vigilancia y sanción de manera efectiva.
- **Contratar Agentes de Tránsito por Temporadas:** Con el fin de reforzar la seguridad vial durante períodos de alta demanda, como las festividades, temporadas de vacaciones o eventos especiales, se contratarán agentes de tránsito de manera temporal. Estos agentes adicionales apoyarán a los efectivos permanentes en la gestión del tráfico y el cumplimiento de las normas, contribuyendo a reducir los accidentes y mejorar la seguridad en las vías durante estos períodos de mayor afluencia vehicular.



Proyección de inversión 2024-2027 seguridad vial- Control vigilancia vial

SEGURIDAD VIAL -CONTROL Y VIGILANCIA VIAL										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Garantizar el suministro de combustible y el mantenimiento de vehículos para el mejoramiento de la seguridad vial	345.000.000	100%	360.525.000	100%	376.748.625	100%	393.702.313	100%	1.475.975.938	100%
Implementar estrategias para la gestión de movilidad	112.051.697	100%	117.094.023	100%	122.363.254	100%	127.869.601	100%	479.378.576	100%
Garantizar el funcionamiento equipos de comunicaciones	60.000.000	100%	62.700.000	100%	65.521.500	100%	68.469.968	100%	256.691.468	100%
Adquirir equipos para seguridad vial	100.000.000	100%	104.500.000	100%	109.202.500	100%	114.116.613	100%	427.819.113	100%
Fortalecer el proceso de movilidad con especialista en vías y tránsito	50.000.000	100%	52.250.000	100%	54.601.250	100%	57.058.306	100%	213.909.556	100%
Dotación de agentes de tránsito	460.000.000	100%	480.700.000	100%	502.331.500	100%	524.936.418	100%	1.967.967.918	100%
Contratar agentes de tránsito por temporadas			150.000.000	10	160.500.000	10	171.735.000	10	482.235.000	30
Total seguridad vial	1.127.051.697		1.327.769.023		1.391.268.629		1.457.888.218		5.303.977.568	

*Tabla 19. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad- control y vigilancia vial
Fuente: Subdirección general de planeación IMP*



13.3.2 Seguridad vial- Subproceso Centro de enseñanza automovilístico CEA

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, asociadas al componente de seguridad vial, se desarrollarán dos grandes macro actividades que se ejecutarán a través del proceso de movilidad, específicamente en su subproceso de Centro de Enseñanza Automovilística (CEA).

- **Formar íntegramente conductores idóneos, conscientes de su responsabilidad social y ambiental, desde el CEA del Instituto de Movilidad de Pereira:** Esta macro actividad tiene como objetivo garantizar que los conductores reciban una formación integral que no solo cubra aspectos técnicos de conducción, sino que también enfoque la responsabilidad social y ambiental en el uso del vehículo. Se formarán futuros conductores con una visión global del impacto de sus acciones en la movilidad urbana y el medio ambiente. Para ello, se contará con instructores altamente capacitados y con experiencia en el ámbito vial, que proporcionarán a los estudiantes las herramientas necesarias para convertirse en conductores responsables, reduciendo el riesgo de accidentes y promoviendo prácticas de conducción que favorezcan la seguridad vial.
- **Transformar los comportamientos de los conductores en materia de tránsito y movilidad, sensibilizándolos por medio de la difusión de cultura y educación vial impartida a través del CEA:** En esta macro actividad, se implementarán programas y campañas de sensibilización que busquen cambiar los comportamientos de los conductores en relación con las normas de tránsito y la seguridad vial. A través de clases teóricas y prácticas, se difundirá la cultura vial, proporcionando información clave sobre normas de tránsito, señales de tráfico, y la importancia de respetar los límites de velocidad y las señales de tránsito. Asimismo, se fomentará la conciencia sobre el uso adecuado de la infraestructura vial, el respeto por los peatones y otros usuarios de las vías, y el manejo seguro de los vehículos, contribuyendo a una mayor educación vial en la ciudad y a la disminución de la accidentalidad.



SEGURIDAD VIAL -CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA DEL IMP										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Capacitar los postulados a adquirir licencia de conducción	147.085.008	100	153.703.833	100	160.620.506	100	167.848.429	100	629.257.776	400
Fortalecer el centro de enseñanza	30.000.000	100	31.350.000	100	32.760.750	100	34.234.984	100	128.345.734	400
Auditoria de calidad	5.000.000	1	5.225.000	1	5.460.125	1	5.705.831	1	21.390.956	4
Adquisición de vehículo para el centro de enseñanza			50.000.000	1	0	0	0	0	0	1
Total centro de enseñanza	182.085.008		240.278.833		198.841.381		207.789.243		778.994.465	

Tabla 20. Proyección de inversión 2024-2027 Movilidad-CEA
Fuente: Subdirección general de planeación IMP



13.3.3 Seguridad vial- Subproceso educación vial

- **Capacitación constante a la ciudadanía:** Se desarrollarán programas de capacitación para un amplio espectro de la población, con el objetivo de que cada vez más personas adquieran el conocimiento adecuado sobre los procesos viales, las normas de tránsito y la importancia de su comportamiento como actores viales responsables. Además, se proporcionarán datos estadísticos de siniestralidad para concientizar sobre la gravedad de los accidentes y la necesidad de actuar de manera segura. Estos programas estarán orientados a diferentes grupos, incluidos conductores, peatones, ciclistas y niños.

13.4 Especies venales – Proceso Registros y procedimientos administrativos-Centro de enseñanza automovilística

Componente: Pereira Segura, Innovadora y Competitiva **Programa 27:** transporte y movilidad. **Proyecto de inversión:** Movilidad segura, accesible y sostenible para Pereira 202466-1009564

Meta asociadas al plan de desarrollo

Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo meta	Línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP)					
Mantener las Especies venales en el municipio de Pereira.	Especies venales expedidos a los usuarios mantenidas	Porcentaje	Mantenimiento	100%	100%

Tabla 21. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Especies Venales
Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible



Proyección de inversión por especies venales 2023-2024

ESPECIES VENALES										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Provisión Mensual De Especies Venales	50.001.000	100%	52.251.045	100%	54.602.342	100%	57.059.447	100%	213.913.834	100%

Tabla 22. Proyección de inversión 2024-2027 Especies venales-Registro y procedimientos administrativos
Fuente: Subdirección general de planeación IMP

13.5 Nodos alternativos de movilidad – Proceso movilidad-subproceso cultura ciudadana vial

Componente: Pereira Segura, Innovadora y Competitiva **Programa 27:** transporte y movilidad. **Proyecto de inversión:** Movilidad segura, accesible y sostenible para Pereira 202466-1009564.

Meta asociadas al plan de desarrollo

Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo meta	línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP)					
Incrementar durante el cuatrienio a 18.000 préstamos de bicicletas públicas en el marco del Programa MEGABICI como modo alternativo de movilidad en el municipio de Pereira.	Prestamos de bicicletas	Número	Incremento	15.200	18.000

Tabla 23. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Cultura ciudadana vial
Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible

Cultura ciudadana vial

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo, asociadas al componente de **nodos alternativos de movilidad**, se desarrollarán cinco grandes macro actividades que se ejecutarán a través del proceso de movilidad, específicamente en su subproceso de **cultura ciudadana vial**. Estas macro actividades están orientadas a incentivar el uso de medios alternativos de transporte, alineándose con los objetivos estratégicos del municipio y promoviendo una movilidad más sostenible y responsable.



A continuación, se describen las macro actividades clave:

- **Aumento del uso de la bicicleta como medio de transporte ecológico a través del programa MEGABICI:** Se incentivará el uso de la bicicleta como una opción de transporte cero emisiones mediante el programa **MEGABICI**, ampliando la disponibilidad de bicicletas públicas para los ciudadanos y promoviendo su uso como alternativa ecológica al transporte motorizado. Se realizarán campañas de promoción y sensibilización, destacando los beneficios de la bicicleta en términos de sostenibilidad, ahorro económico, mejora de la salud y reducción del tráfico, con el fin de fomentar una mayor participación en el programa. Además, se fortalecerán los puntos de préstamo y se ampliará la cobertura del sistema.
- **Mantenimiento y sostenibilidad del sistema de bicicletas públicas MEGABICI:** Se garantizará el mantenimiento adecuado y la sostenibilidad del sistema **MEGABICI** en la ciudad. Esto incluirá la reparación periódica de las bicicletas, la expansión de estaciones de anclaje y el monitoreo constante de la disponibilidad del servicio. Además, se evaluarán oportunidades para integrar el sistema con otros medios de transporte, mejorando la eficiencia y accesibilidad del servicio a toda la población.
- **Promoción para la divulgación de prácticas sostenibles en materia de movilidad:** Esta macro actividad tiene como objetivo sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de adoptar prácticas sostenibles en su día a día. A través de campañas educativas y eventos informativos, se divulgarán los beneficios de la movilidad sostenible, como la reducción de la huella de carbono, la mejora de la calidad del aire y la disminución de la congestión vehicular.
Se promoverá el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta, el transporte público y caminar, resaltando sus impactos positivos en la salud y el medio ambiente. Las campañas incluirán actividades en colegios, espacios públicos y medios digitales.
- **Apropiación de canales de divulgación para la promoción de la movilidad sostenible:** Se identificarán y utilizarán canales de comunicación eficaces para difundir información sobre la movilidad sostenible. Esto incluye el uso de redes sociales, medios de comunicación locales, plataformas digitales y espacios públicos. Se buscará que la información llegue a un amplio espectro de la población, fomentando la participación de la comunidad en la adopción de prácticas



sostenibles y el uso de modos de transporte alternativos. Esta iniciativa también incluirá la creación de contenido visual, como carteles, folletos y videos, que sean fáciles de entender y compartibles para aumentar su alcance.

- **Servicios de apoyo a la gestión para las actividades de planeación y promoción de modos alternativos de movilidad en el municipio de Pereira:** Se fortalecerá la infraestructura y los servicios de apoyo para facilitar la transición hacia una movilidad más sostenible. Esto incluirá la mejora y expansión del sistema de bicicletas públicas MEGABICI, la implementación de carriles exclusivos para bicicletas, la construcción de más estaciones de recarga para vehículos eléctricos y la integración de estos modos de transporte con el sistema de transporte público. Además, se incentivará la creación de espacios seguros para ciclistas y peatones, facilitando un cambio hacia una movilidad más limpia, eficiente y accesible



Proyección de inversión por nodos alternativos de movilidad -cultura ciudadana vial

MODOS ALTERNATIVOS DE MOVILIDAD										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Mantener y operar el sistema público de bicicletas	317.168.880	100%	331.441.480	100%	346.356.346	100%	361.942.382	100%	1.356.909.088	100%
Fortalecer el sistema público de bicicletas con profesional especializado	33.719.301	100%	35.236.670	100	36.822.320	100	38.479.324	100	144.257.614	100
Instalación y adecuación de estación			25.000.000	1	26.125.000	1	27.300.625	1	78.425.625	3
	350.888.181		391.678.149		409.303.666		427.722.331		1.579.592.327	

Tabla 24. Proyección de inversión 2024-2027 Nodos Alternativos De Transporte-Cultura ciudadana vial
Fuente: Subdirección general de planeación IMP



13.6 Fortalecimiento institucional – IMP

Componente: Pereira Segura, Innovadora y Competitiva **Programa 27:** transporte y movilidad.

Proyecto de inversión: modernización e innovación del Instituto de Movilidad de Pereira

codigo:202466-947980

Meta asociadas al plan de desarrollo

Meta de producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Tipo meta	línea Base	Meta
Instituto de Movilidad de Pereira (sector de inversión 25 y 45 DNP)					
Implementar un programa de modernización e innovación institucional en el Instituto de Movilidad de Pereira	Programa implementado	Número	Mantenimiento	0	1

Tabla 25. Metas asociadas plan de desarrollo municipal Pereira 2024-2027-Modernización e innovación institucional del IMP
Fuente: Tabla 43 Plan de Desarrollo 2024-2027, Metas de Producto, Programa 27. Transporte y movilidad sostenible

En el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo y en el marco de la meta de producto para la vigencia 2024, el Instituto de Movilidad de Pereira (IMP) implementará un programa de modernización integral con el objetivo de convertir a la ciudad en un referente de innovación, competitividad y seguridad vial. Este proceso tiene como fin utilizar la tecnología de manera estratégica para optimizar la gestión de la movilidad, mejorar la seguridad vial y promover una cultura de servicio al ciudadano a través de la transformación digital. Para lograr estos objetivos, el IMP llevará a cabo las siguientes macro actividades clave:

- **Mejoramiento de la gestión administrativa:** Se realizarán esfuerzos continuos para optimizar la gestión administrativa del IMP, implementando procedimientos más ágiles, mejorando la coordinación entre áreas y reduciendo la burocracia. Además, se fortalecerán los sistemas de gestión interna para asegurar la correcta ejecución de los recursos y proyectos, contribuyendo al cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo.



- **Brindar bienestar social a los colaboradores internos:** El IMP implementará diversas iniciativas de bienestar social dirigidas a mejorar la calidad de vida personal y familiar de sus colaboradores. Esto incluirá incentivos, beneficios y actividades que fomenten un ambiente de trabajo positivo y productivo. A través de estas acciones, se fortalecerá el sentido de pertenencia y el compromiso de los empleados con la entidad, lo que se traducirá en un aumento de la eficacia y eficiencia en la ejecución de los proyectos institucionales, así como en una mayor satisfacción del usuario.

Proyección inversión

MEJORAMIENTO DE LA GESTION ADMINISTRATIVA										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Fortalecimiento del desarrollo integral del talento humano	1.037.665.976	100 %	1.084.360.945	100 %	1.133.157.187	100 %	1.184.149.261	100 %	4.439.333.369	100 %
Total gestión	1.037.665.976		1.084.360.945		1.133.157.187		1.184.149.261		4.439.333.369	

Tabla 26. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización IMP- Mejoramiento de la Gestión Administrativa
Fuente: Subdirección general de planeación IMP

- **Implementar un programa de gestión documental:** El IMP desarrollará un programa robusto de gestión documental con el objetivo de organizar, conservar y facilitar el acceso a la información institucional de manera eficiente. Este programa se centrará en la digitalización de los documentos e informes clave, siguiendo principios de eficiencia, racionalidad y sostenibilidad. La digitalización permitirá mejorar la consulta de documentos, optimizar los procesos operativos y reducir los tiempos de respuesta, además de facilitar la transparencia en la gestión pública.



Proyección inversión

CENTRO DE DOCUMENTACION Y ARCHIVO										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Mejora de los procesos de gestión de documental de archivo/custodia de archivo	291.751.937	100 %	304.880.774	100 %	318.600.409	100 %	332.937.427	100 %	1.248.170.548	100 %
Digitalización de archivo institucional			50.000.000	100 %	52.250.000	100 %	54.601.250	100 %	156.851.250	100 %
Total centro de documentación y archivo	291.751.937		354.880.774		370.850.409		387.538.677		1.405.021.798	

Tabla 27. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización IMP - Centro de Documentación y Archivo
Fuente: Subdirección general de planeación IMP

- Capacitación constante a los funcionarios del IMP:** Para mantener un alto nivel de competencia y calidad en el servicio, el IMP llevará a cabo un plan de capacitación continua dirigido a su personal. Esto garantizará que todos los funcionarios estén preparados para enfrentar los retos de la modernización institucional y puedan ofrecer servicios eficaces a los ciudadanos. Se incluirán programas especializados en nuevas tecnologías, normativas viales, gestión de trámites digitales y optimización de procesos administrativos, fortaleciendo la eficiencia operativa y la calidad del servicio.

CAPACITACIÓN										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Realizar jornadas de capacitación	70.000.000	100 %	73.150.000	100 %	76.441.750	100 %	79.881.629	100 %	299.473.379	100 %
Fortalecer el sistema de salud y	150.000.000	100 %	157.500.000	100 %	165.375.000	100 %	173.643.750	100 %	718.928.850	100 %



seguridad en el trabajo										
Fortalecer con profesionales el área de talento Humano	166.800.000	100	175.140.000	100	183.897.000	100	193.091.850	100	718.928.850	400
Total	386.800.000		405.790.000		425.713.750		446.617.229		1.737.331.079	

Tabla 28. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización IMP- Capacitación
Fuente: Subdirección general de planeación IMP

- Mantenimiento y mejoramiento de equipos:** Como parte de la modernización tecnológica, el IMP llevará a cabo un plan integral de mantenimiento y mejora continua de sus equipos e infraestructura. Este plan incluirá la actualización de equipos de cómputo, la adquisición de licencias de software actualizadas y el mantenimiento preventivo y correctivo de las herramientas tecnológicas utilizadas dentro del instituto, que son fundamentales para garantizar su operación efectiva.

MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE EQUIPOS										
AÑO	2.024		2.025		2.026		2.027		TOTAL	
Fortalecer con talento humano la subdirección de sistemas	194.693.333	100%	203.454.533	100%	212.609.987	100%	222.177.436	100%	832.935.289	100%
Realizar el mantenimiento, arrendamiento y soporte de sistema administrativo y financiero	258.240.000	100%	269.860.800	100%	283.353.840	100%	296.104.763	100%	1.107.559.403	100%
Realizar mantenimiento, arrendamiento y soporte de los sistemas transversales del IMP	697.175.000	100%	728.547.875	100%	764.975.269	100%	799.399.156	100%	2.990.097.300	100%



Adquirir y actualizar licencias de los sistemas de información y seguridad	127.765.000	100%	133.514.425	100%	140.190.146	100%	146.498.703	100%	547.968.274	100%
Actualizar y renovar equipos, impresoras y otros hardware	317.975.000	100%	333.873.750	100%	348.898.069	100%	364.598.482	100%	1.365.345.301	100%
Adquirir firmas digitales, huelleros periféricos entre otros dispositivos	40.000.000	100%	41.800.000	100%	43.681.000	100%	45.646.645	100%	171.127.645	100%
Migración y actualización de sistemas de información y bases de datos en entorno web			50.000.000	100%	52.250.000	100%	54.601.250	100%	156.851.250	100%
Total	1.635.848.333		1.761.051.383		1.845.958.311		1.929.026.435		7.171.884.461	

Tabla 29. Proyección de inversión 2024-2027 Modernización IMP- Mantenimiento y Mejoramiento de Equipos
Fuente: Subdirección general de planeación IMP

NOTA: Al momento de la elaboración del documento del Plan Estratégico, el proyecto de inversión "Modernización e Innovación del Instituto de Movilidad de Pereira", con código **202466-947980**, se encontraba en revisión para ajustar algunas subactividades propuestas en la ejecución del presupuesto. Por esta razón, se trabajó con la proyección de inversión presentada en septiembre de 2024, la cual fue debidamente firmada y aprobada por el director en ejercicio.

Se tiene previsto que, para mediados de 2025, se realicen los ajustes necesarios a la proyección de inversión de los proyectos, así como modificaciones en las subactividades a desarrollar por parte del Instituto de Movilidad de Pereira (IMP), en caso de ser requerido.



14. FINANCIACIÓN

Para el caso del Instituto de Movilidad en el acuerdo 05 de julio de 2018 por medio del cual se adopta los **estatutos del Instituto de Movilidad de Pereira, julio de 2018 en su artículo noveno: PATRIMONIO:** Las fuentes principales del patrimonio y renta del instituto son las siguientes:

1. Los bienes que actualmente posee y los que reciba o adquiera a cualquier título, previo cumplimiento de los requisitos legales.
2. El recaudo por concepto de impuesto de rodamiento ordenado por la Ley.
3. Las sumas que reciba por contratos de prestación de servicios, convenios y/o contratos interadministrativos.
4. Las transferencias que reciba de la Nación, del departamento de Risaralda, y del municipio de Pereira.
5. Las donaciones que reciba de personas naturales o de derecho privado de origen legal y aportes que reciba del sector público
6. Ingresos por derechos, que le corresponda al INSTITUTO DE MOVILIDAD DE PEREIRA y de los bienes de su propiedad
7. Ingresos por infracciones al Código Nacional de Tránsito, el cual se destinará para planes de tránsito, educación y seguridad vial
8. Recursos provenientes del crédito interno o externo
9. Los demás ingresos que le asignen las leyes, ordenanzas, acuerdos y otros actos de entidades públicas.

15. LINEAMIENTOS PARA SEGUIMIENTO DEL PLAN ESTRATÉGICO

El seguimiento del Plan Estratégico en el Instituto de Movilidad de Pereira es un proceso esencial para garantizar que los objetivos establecidos se cumplan de manera eficiente y efectiva. Este proceso permite evaluar el avance de las acciones emprendidas, identificar posibles obstáculos y realizar los ajustes necesarios para asegurar que las metas relacionadas con la mejora de la infraestructura semafórica, señalética, la seguridad vial y la movilidad en general se logren dentro de los plazos y presupuestos fijados. Además, es fundamental para garantizar que el Instituto pueda adaptarse de manera proactiva a los cambios en las necesidades de la ciudad y sus habitantes.

Para llevar a cabo este seguimiento de manera integral, se implementarán herramientas y metodologías de gestión que permitan monitorear de manera continua el cumplimiento de los



proyectos y programas diseñados. Esto incluirá la definición de indicadores de gestión precisos, la asignación de responsabilidades claras a cada equipo o área, la implementación de sistemas digitales de gestión para facilitar el control de los avances, y la programación de evaluaciones periódicas que permitan ajustar las estrategias de acuerdo con los resultados obtenidos.

Además, se promoverá una comunicación constante y fluida entre los equipos responsables, lo que fomentará la transparencia y facilitará la toma de decisiones basadas en datos objetivos y actualizados. Este enfoque contribuirá a crear un ambiente de colaboración y cooperación en la ejecución del Plan Estratégico.

El seguimiento será un proceso continuo y sistemático, con la participación de los comités de gestión y desempeño institucional, los cuales se reunirán periódicamente para revisar el progreso, evaluar las políticas implementadas y ajustar el rumbo de los proyectos según sea necesario. Estas reuniones permitirán a los líderes de los procesos y a la alta dirección estar al tanto de los avances y problemas, facilitando la corrección de desviaciones y la optimización de los recursos.

De esta manera, el Instituto de Movilidad de Pereira podrá asegurar una mejora constante en la movilidad urbana, contribuyendo a un entorno más seguro, eficiente y sostenible para todos los ciudadanos. Este enfoque de seguimiento estratégico no solo garantizará el cumplimiento de los objetivos a corto plazo, sino que también permitirá a la institución anticiparse y adaptarse a los desafíos futuros en el ámbito de la movilidad de la ciudad convirtiéndose en una entidad moderna, y tecnológica.

15.1 Indicadores de Gestión

Los indicadores de gestión son herramientas esenciales para realizar un seguimiento efectivo del Plan Estratégico Institucional (PEI). Estos indicadores permiten medir el desempeño y el cumplimiento de los objetivos establecidos, proporcionando información clave tanto **cuantitativa** como **cualitativa** sobre el avance de los proyectos. A través de estos indicadores, es posible evaluar si se están alcanzando los resultados esperados y tomar decisiones informadas para ajustar y mejorar la implementación del plan.

La **subdirección de planeación** es la encargada de gestionar y administrar el uso de los indicadores de gestión. Esta subdirección tiene la responsabilidad de realizar un seguimiento **trimestral** al avance de la **gestión institucional** mediante la evaluación continua de los



indicadores. El objetivo de este seguimiento es asegurar que los proyectos se estén ejecutando conforme a lo planeado, dentro de los plazos y presupuestos establecidos, y presentar informes de gestión ante la alta dirección y así corregir cualquier desviación que pudiera presentarse a lo largo del proceso.

15.2 Comités de Gestión y Desempeño Institucional

Los comités de gestión y desempeño institucional desempeñarán un papel crucial en la evaluación continua del Plan Estratégico del Instituto de Movilidad. Estos comités aseguran que haya un flujo constante de comunicación entre los responsables de los procesos operativos y la alta dirección, lo que permite realizar una evaluación exhaustiva de las políticas, acciones y proyectos implementados. A través de reuniones periódicas, estos comités se encargarán de revisar el avance del plan estratégico, identificar áreas de mejora y ajustar el rumbo de los proyectos según sea necesario.

Este proceso de retroalimentación constante es vital para garantizar que el Instituto de Movilidad se mantenga alineado con sus objetivos estratégicos y pueda responder de manera ágil y eficaz a las necesidades cambiantes de la ciudad y de sus habitantes. Además, los comités desempeñan un rol fundamental en la transparencia del proceso, promoviendo un ambiente de rendición de cuentas y eficiencia en la gestión pública.

El enfoque integral, basado en indicadores claros y una comunicación fluida, no solo permitirá garantizar el éxito del Plan Estratégico a corto y mediano plazo, sino que también fortalecerá la capacidad del Instituto para adaptarse y enfrentar los desafíos futuros en el ámbito de la movilidad urbana. Cabe destacar que el marco normativo que establece la implementación del comité de gestión y desempeño institucional de la entidad se encuentra reflejado en la Resolución 145 de 2018, que regula su funcionamiento, asegurando que su estructura y operación estén alineadas con los estándares de buena gestión pública.

15.3 Política de Administración del Riesgo

El **Comité Institucional de Coordinación de Control Interno** y el **Comité Institucional de Gestión y Desempeño** son los encargados de velar por una adecuada gestión del riesgo dentro de la institución. Para garantizar su efectividad, es fundamental el compromiso de todo el personal,



asegurando que cada instancia participe activamente en la definición, implementación y ejecución de las acciones, métodos y procedimientos de control de riesgos establecidos.

A continuación, se detallan las responsabilidades específicas de cada nivel frente a la gestión de riesgos, estructuradas según las **líneas de defensa**:

Línea Estratégica

Responsables:

- Representante Legal de la Entidad
- Comité Institucional de Coordinación de Control Interno
- Comité Institucional de Gestión y Desempeño

Objetivo:

La **Línea Estratégica** es responsable de definir el marco general para la gestión y control del riesgo, así como de supervisar el cumplimiento de las políticas, procedimientos y acciones relacionadas con la gestión del riesgo dentro de la entidad. Su objetivo es asegurar que los riesgos sean gestionados de manera efectiva a lo largo de toda la organización, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos institucionales.

Responsabilidad frente al Riesgo:

- **Revisión de cambios en el Direccionamiento Estratégico y el entorno:** La Línea Estratégica debe estar atenta a los cambios en el **Direccionamiento Estratégico** de la entidad y en el entorno externo, evaluando cómo estos cambios pueden generar nuevos riesgos o modificar los riesgos previamente identificados. Este análisis es clave para asegurar que el marco de gestión de riesgos esté actualizado y refleje las condiciones actuales.
- **Seguimiento de la implementación de la Gestión del Riesgo:** A través del **Comité Institucional de Coordinación de Control Interno**, la Línea Estratégica debe realizar un seguimiento continuo de la implementación de cada una de las etapas de la gestión del riesgo. Esto incluye la revisión de los resultados de las evaluaciones realizadas por la oficina asesora de **Control Interno** o la **Auditoría Interna**, asegurando que las acciones correctivas y preventivas sean efectivas y que se mantenga el control adecuado de los riesgos.



- **Monitoreo del perfil de riesgo inherente y residual:** La Línea Estratégica debe revisar y pronunciarse, al menos cada trimestre, sobre el **perfil de riesgo inherente y residual** de la entidad. Esto incluye una evaluación específica de los riesgos de corrupción, conforme a las **políticas de tolerancia** establecidas y aprobadas por la entidad. El seguimiento de estos riesgos asegura que la entidad mantenga un nivel de exposición al riesgo alineado con sus objetivos y capacidades.
- **Revisión de eventos de riesgos materializados:** La Línea Estratégica debe revisar los informes, al menos cada trimestre, sobre los eventos de riesgo que se han materializado en la entidad, incluyendo aquellos relacionados con la corrupción. En este proceso, se debe identificar las causas que originaron dichos eventos y aquellas que impiden el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales. Esta revisión permite tomar decisiones informadas sobre las medidas correctivas necesarias para mitigar los impactos de estos eventos.

Primera Línea de Defensa

Responsables:

- Gerentes Públicos
- Líderes de Proceso

Objetivo:

Gestionar los riesgos que puedan afectar el cumplimiento de los objetivos institucionales y de los procesos específicos, incluyendo los riesgos de corrupción. Esto se logrará a través de la identificación, análisis, evaluación, tratamiento y monitoreo continuo de los riesgos en cada uno de los procesos bajo su responsabilidad.

Responsabilidad frente al Riesgo:

- **Revisión de cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno:** Evaluar cómo los cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno externo pueden generar nuevos riesgos o modificar los riesgos previamente identificados en los procesos a su cargo. Este análisis permite realizar la **actualización de la matriz de riesgos** de cada proceso, asegurando que los nuevos riesgos sean abordados adecuadamente.
- **Verificación del diseño y ejecución de controles:** Asegurarse de que los controles establecidos para la mitigación de los riesgos sean adecuados y estén siendo ejecutados de manera efectiva, garantizando que se cumplan los objetivos de control establecidos.



- **Documentación y actualización de actividades de control:** Comprobar que las actividades de control implementadas en los procesos estén debidamente **documentadas** y **actualizadas** en los procedimientos operativos, conforme a los lineamientos establecidos, para asegurar su eficacia y relevancia.
- **Monitoreo del cumplimiento de objetivos y desempeño:** Verificar que los **objetivos de los procesos** y sus **indicadores de desempeño** sean alcanzados. En caso de que los objetivos no se cumplan, deben identificar los **riesgos materializados** que puedan estar afectando el cumplimiento y proponer acciones correctivas.
- **Reporte de eventos de riesgos materializados:** Identificar, documentar y reportar a la unidad de planeación los **eventos de riesgos** que se han materializado en el proceso, incluyendo aquellos relacionados con la corrupción. Además, se debe realizar un análisis detallado de las **causas subyacentes** que originaron estos eventos y aquellos factores que están impidiendo el cumplimiento de los objetivos y metas, a través del análisis de los **indicadores asociados**.
- **Análisis de planes de acción:** Examinar los planes de acción establecidos para abordar los riesgos materializados, garantizando que las medidas adoptadas sean **oportunas** y **eficaces** para evitar la repetición de estos eventos y asegurar el cumplimiento de los objetivos a nivel institucional y de procesos.
- **Seguimiento al cumplimiento de acuerdos y planes de acción:** Realizar un seguimiento riguroso del cumplimiento de las actividades y los planes de acción acordados con la **Línea Estratégica**, la **Segunda Línea de Defensa** y la **Tercera Línea de Defensa** en relación con la gestión de riesgos. Este seguimiento garantizará la correcta ejecución de las acciones preventivas y correctivas para mitigar los riesgos de manera efectiva.

Segunda Línea de Defensa

Responsables:

- Subdirector de Planeación,
- Supervisores e Interventores de Contratos o Proyectos
- Líderes de los Sistemas de Gestión

Objetivo:

Brindar asistencia y guía a la Línea Estratégica y a la Primera Línea de Defensa para garantizar la gestión adecuada de los riesgos que puedan afectar el cumplimiento de los objetivos institucionales



y de sus procesos, incluidos los riesgos de corrupción. Esto se logra a través del establecimiento de directrices claras y el apoyo en el proceso de **identificación, análisis, evaluación y tratamiento de los riesgos**, realizando un monitoreo independiente del cumplimiento de las etapas de la gestión de riesgos.

Responsabilidad frente al Riesgo:

- **Revisión de cambios en el Direccionamiento Estratégico y el entorno:** Evaluar cómo los cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno pueden generar nuevos riesgos o modificar los riesgos previamente identificados en los procesos. Esto debe llevar a la solicitud y el apoyo para la actualización de las **matrices de riesgos**, asegurando que se reflejen los nuevos desafíos y condiciones.
- **Revisión de la definición y desdoblamiento de los objetivos institucionales:** Asegurarse de que los objetivos institucionales estén correctamente desglosados en los objetivos de los procesos. Estos deben servir como base para la identificación de riesgos. En este sentido, se debe realizar una revisión crítica de la alineación y coherencia de estos objetivos y, si es necesario, proporcionar recomendaciones para mejorar el enfoque en la identificación de riesgos.
- **Revisión del diseño de controles de mitigación de riesgos:** Evaluar el diseño de los controles establecidos por la Primera Línea de Defensa para la mitigación de los riesgos. Esto incluye la revisión de su efectividad y la realización de recomendaciones para fortalecerlos, en caso de que sea necesario, y hacer un seguimiento adecuado para garantizar su correcta implementación.
- **Revisión de perfiles de riesgo inherente y residual:** Revisar tanto el **perfil de riesgo inherente** como el **residual** de cada proceso consolidado, asegurándose de que estos se alineen con los parámetros de riesgo de la entidad. Si algún riesgo se encuentra fuera de este perfil, se debe pronunciar sobre el asunto y tomar las medidas necesarias para su gestión adecuada.
- **Seguimiento a la documentación y actualización de actividades de control:** Asegurarse de que las actividades de control implementadas para mitigar los riesgos estén correctamente documentadas y actualizadas en los procedimientos operativos. Este seguimiento asegura que todos los controles estén alineados con las mejores prácticas y sean efectivos a lo largo del tiempo.
- **Revisión de planes de acción para riesgos materializados:** Evaluar los planes de acción establecidos para cada uno de los riesgos que se hayan materializado, asegurándose de



que se implementen medidas oportunas y eficaces para evitar la repetición de dichos riesgos. Además, se debe garantizar que estas acciones contribuyan a que los objetivos estratégicos institucionales se cumplan de manera efectiva.

Tercera Línea de Defensa

Responsables:

- Oficina de Control Interno o Auditoría Interna

Objetivo:

Proveer un **aseguramiento independiente y objetivo** sobre la efectividad del Sistema de Gestión de Riesgos, validando que la Línea Estratégica, la Primera Línea y la Segunda Línea de Defensa cumplan con sus responsabilidades en la gestión de riesgos, asegurando el cumplimiento de los objetivos institucionales y de proceso, así como la gestión de los riesgos asociados, incluidos los de corrupción.

Responsabilidad frente al Riesgo:

- **Revisión de cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno:** Evaluar cómo los cambios en el Direccionamiento Estratégico o en el entorno puedan generar nuevos riesgos o modificar los riesgos ya identificados en los procesos. Esto con el fin de que los responsables de cada proceso identifiquen y actualicen las **matrices de riesgos** pertinentes, reflejando adecuadamente los riesgos emergentes.
- **Revisión del desdoblamiento de los objetivos institucionales:** Verificar que los objetivos institucionales se hayan desglosado correctamente en los objetivos de los procesos y que estos sean la base adecuada para la identificación de riesgos. Se deben realizar las recomendaciones necesarias para mejorar la definición y alineación de estos objetivos.
- **Identificación de riesgos significativos:** Asegurarse de que se hayan identificado todos los **riesgos significativos** que afectan el cumplimiento de los objetivos de los procesos, incluidos los riesgos de **corrupción, fiscales y de seguridad de la información**. Se deben realizar auditorías o revisiones periódicas para garantizar que no se pasen por alto riesgos clave.



- **Revisión del diseño y ejecución de controles de mitigación:** Verificar que los **controles diseñados** para mitigar los riesgos identificados en la Primera Línea de Defensa sean adecuados y estén siendo ejecutados correctamente. En caso de que se detecten debilidades, se deben hacer recomendaciones para fortalecer estos controles y realizar un seguimiento para asegurar su mejora continua.
- **Revisión del perfil de riesgo inherente y residual:** Examinar el perfil de riesgo inherente y residual para cada proceso y su consolidado, y pronunciarse sobre cualquier riesgo que se encuentre fuera del perfil de riesgo establecido para la entidad. Además, es fundamental verificar que la **calificación de impacto** y **probabilidad** del riesgo sea coherente con los resultados de las auditorías realizadas.
- **Seguimiento de actividades de control y planes de acción:** Hacer un seguimiento exhaustivo de las **actividades de control** implementadas para la mitigación de los riesgos, asegurando que estén correctamente documentadas y actualizadas en los procedimientos correspondientes. Además, se debe validar que los planes de acción resultantes de las auditorías se lleven a cabo de manera oportuna, cerrando las **causas raíz** de los problemas detectados, con el objetivo de evitar la repetición de los **hallazgos** o la **materialización de riesgos**.

Cabe destacar que el marco normativo que establece la implementación de la **Política de Administración del Riesgo** en el IMP se diseñó de acuerdo con los lineamientos proporcionados por el **Departamento Administrativo de la Función Pública** en su documento "Guía para la Administración del Riesgo y el Diseño de Controles en Entidades Públicas, Versión 6".

Esta política se encuentra disponible para consulta pública en la página web del IMP. Además, se realiza un **seguimiento cuatrimestral** a los **riesgos de corrupción y de gestión del IMP**, con el fin de asegurar su constante actualización y efectividad en la mitigación de los riesgos identificados.

15.4 Programa de Transparencia y Ética Pública

La Ley 2195 de 2022, en su artículo 31, estableció la transición de los **Planes Anticorrupción y Atención al Ciudadano (PAAC)** hacia los **Programas de Transparencia y Ética Pública (PTEP)**. Estos programas, definidos como "*los Programas de Transparencia y Ética en el Sector Público, tienen como finalidad promover la cultura de legalidad y fortalecer el control del riesgo de*



corrupción, tratándolo de manera sistemática para identificar, medir, controlar y monitorear dicho riesgo. Su objetivo es incorporar en las entidades públicas un sistema integral de riesgos de corrupción. Además, incluirán las acciones encaminadas a fortalecer la relación de las entidades con la ciudadanía, en el marco de la política pública de Estado Abierto” (Procuraduría General de la Nación & Red Colombia Verde, 2023).

El objetivo del Programa de Transparencia y Ética Pública en el IMP es garantizar el goce efectivo de los derechos y deberes de los ciudadanos y demás partes interesadas, generando valor público en la prestación de los servicios de la entidad. Esto se logra fundamentando la gestión en la **transparencia** y la **no tolerancia a la corrupción** en todas las actividades que desarrolla.

Objetivos Específicos:

1. **Identificación, Prevención, Control y Mitigación de los Riesgos de Corrupción:** Desarrollar actividades específicas para identificar, prevenir, controlar y mitigar los riesgos de corrupción dentro del IMP.
2. **Fortalecimiento de la Atención al Ciudadano:** Gestionar el fortalecimiento y mejoramiento continuo de los mecanismos de atención al ciudadano tanto interna como externamente, buscando la caracterización de los grupos de valor y mejorando la satisfacción en la atención.
3. **Acciones en Transparencia y Buen Gobierno:** Determinar las acciones necesarias en áreas de transparencia, buen gobierno, acceso a la información y comunicación entre el IMP y sus partes interesadas.
4. **Cumplimiento con Normativas Relacionadas con Lavado de Activos:** Implementar acciones que permitan atender los requerimientos relacionados con el lavado de activos, financiación del terrorismo y proliferación de armas de destrucción masiva.
5. **Cultura de la Legalidad:** Apropiar los valores del servicio público y afianzar la cultura de la legalidad dentro del IMP.
6. **Cumplimiento con la Ley de Transparencia:** Asegurar el cumplimiento de los estándares y directrices establecidos en la **Ley 1712 de 2014** sobre acceso a la información pública, accesibilidad web, seguridad digital y datos abiertos, conforme a lo indicado en la **Resolución 1519 de 2020**.



16. CONCLUSIONES

Como se ha evidenciado a lo largo de este documento, para el Instituto de Movilidad de Pereira la gestión integral de los actores viales es una prioridad fundamental. Este enfoque abarca a peatones, conductores, ciclistas y demás usuarios de las vías, ya que una movilidad fluida, una seguridad vial efectiva, una cultura ciudadana responsable y el compromiso con la sostenibilidad ambiental constituyen los pilares para alcanzar una ciudad más organizada y segura. La premisa central del Plan de Desarrollo Municipal, **"Pereira con Transporte y Movilidad Sostenible"**, está claramente alineada con estos objetivos y es la visión que guiará las acciones del instituto durante el cuatrienio en curso.

Es importante reconocer que, aunque las condiciones actuales aún presentan desafíos para implementar soluciones inmediatas a diversos problemas que afectan el sector transporte en la ciudad, el Instituto de Movilidad de Pereira se mantiene proactivo y comprometido en desarrollar e implementar estrategias y proyectos orientados a la mejora continua. Ejemplos de ello son la ubicación estratégica de nuevos agentes de tránsito en puntos críticos, la sensibilización ciudadana mediante capacitaciones sobre la normativa vigente del Código de Tránsito y la cultura vial, y las inversiones realizadas en semaforización, señalización y tecnología avanzada en el centro de tráfico. Estos esfuerzos no solo contribuyen a una mayor fluidez en la movilidad, sino que también fortalecen el compromiso de mejorar la calidad de vida de los pereiranos.

Un aspecto clave en esta estrategia es la sensibilización hacia una cultura vial adecuada, ya que, a pesar de la ligera alza en las tasas de accidentalidad y colisiones en la ciudad, el IMP sigue adelante con campañas visibles en todas las comunas. Estas iniciativas buscan fomentar la responsabilidad vial y el respeto mutuo entre los diferentes actores viales, con el fin de reducir los accidentes y mejorar el comportamiento en las vías. La implementación de procesos de inversión orientados al crecimiento urbano, la adquisición de tecnología de punta y el impulso de programas de concienciación ambiental son también acciones cruciales para garantizar una ciudad más respetuosa con el medio ambiente. Estos esfuerzos incluyen la reducción de emisiones de carbono, la promoción del transporte público, el uso de la bicicleta y la adopción de vehículos eléctricos, reflejando el compromiso de la ciudad con un futuro más sostenible y responsable.



Finalmente, es necesario subrayar que todos los lineamientos establecidos en este Plan Estratégico están sujetos a un monitoreo constante y a un control riguroso, dada la importancia de los objetivos que se persiguen. El análisis continuo de los métodos utilizados para reducir comportamientos inapropiados en las vías y la vigilancia 24/7 de las principales arterias de la ciudad garantizarán que los proyectos y acciones se mantengan actualizados y alineados con las necesidades de los ciudadanos. En este contexto, el Instituto de Movilidad de Pereira se compromete a mejorar continuamente la infraestructura de transporte, a fomentar la sensibilización sobre el cuidado del ambiente y la seguridad vial, y a promover una ciudad que sea sostenible, fluida y segura para todos.



17. BIBLIOGRAFÍA

Aeropuerto matecaña. (s.f.). Obtenido de aeropuerto matecaña:

<https://aeromate.gov.co/transparencia/datos-abiertos/>

Agencia Nacional de Seguridad vial. (s.f.). Obtenido de Agencia Nacional de Seguridad vial:

<https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

caracol radio. (s.f.). Obtenido de caracol radio: <https://caracol.com.co/2023/09/11/megabus-registro-el-mayor-aumento-de-usuarios-del-pais-durante-el-primer-semester-de-2023/>

dane. (14 de agosto de 2024). Obtenido de dane:

<https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ETUP/bol-ETUP-Iltrim2024.pdf>

diario, e. (30 de 11 de 2023). Cada vez más personas ‘vuelan’ en el Megacable. *el diario*.

el diario. (28 de julio de 2024). *el diario*, págs.

<https://www.eldiario.com.co/noticias/risaralda/pereira/pereira-con-vehiculos-por-todos-lados/>. Obtenido de <https://www.eldiario.com.co/noticias/risaralda/pereira/pereira-con-vehiculos-por-todos-lados/>

Funcionpublica.gov. (s.f.). *Funcionpublica.gov*, págs.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/documentos/anexo-tecnico-decreto-1430-2022.pdf>.

movefulness.es. (s.f.). Obtenido de movefulness.es: <https://i-movilidad.com/la-movilidad-sostenible-y-los-ods/>

movilidadpereira.gov.co. (s.f.). Obtenido de movilidadpereira.gov.co:

<https://movilidadpereira.gov.co/Documentos/Dependencias/2021/Planeacion/PLANES%20INSTITUCIONALES/COMPROMISO%20Y%20MAS%20SEGURIDAD%20VIAL%20EN%20EL%20MUNICIPIO%20DE%20PEREIRA.pdf>

Naciones unidas. (s.f.). Obtenido de Naciones unidas:

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL PEREIRA 2024-2027. (s.f.). Obtenido de PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL PEREIRA 2024-2027.

(s.f.). *Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia, Potencia Mundial de la Vida*. Obtenido de Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia, Potencia Mundial de la Vida.

poma.net. (s.f.). Obtenido de poma.net: <https://www.poma.net/wp-content/uploads/2020/08/photo-megacable-pereira-2-1400x1011.jpg>

solumpv.com. (s.f.). *solumpv.com*, págs. <https://solumpv.com/actualidad/mejores-medios-transporte->



alternativos/#:~:text=Los%20medios%20alternativos%20de%20transporte,sin%20contaminar%20el%20medio%20ambiente.

suramericana.com. (09 de 2021). Obtenido de *suramericana.com*:

<https://suramericana.com/content/uploads/2021/09/seguros-sura-cartilla-tendencias-de-movilidad.pdf>

Terminal de Transporte de Pereira. (28 de febrero de 2024). Obtenido de Terminal de Transporte de Pereira: <https://www.terminalpereira.com/ttp/download/informe-de-gestion-terminal-de-transportes-2023/>

VIAJES 4 DIAS. (s.f.). Obtenido de VIAJES 4 DIAS : <https://viajes4dias.com/preguntas-frecuentes/cuanto-cuesta-un-cupo-de-un-taxi-en-pereira>