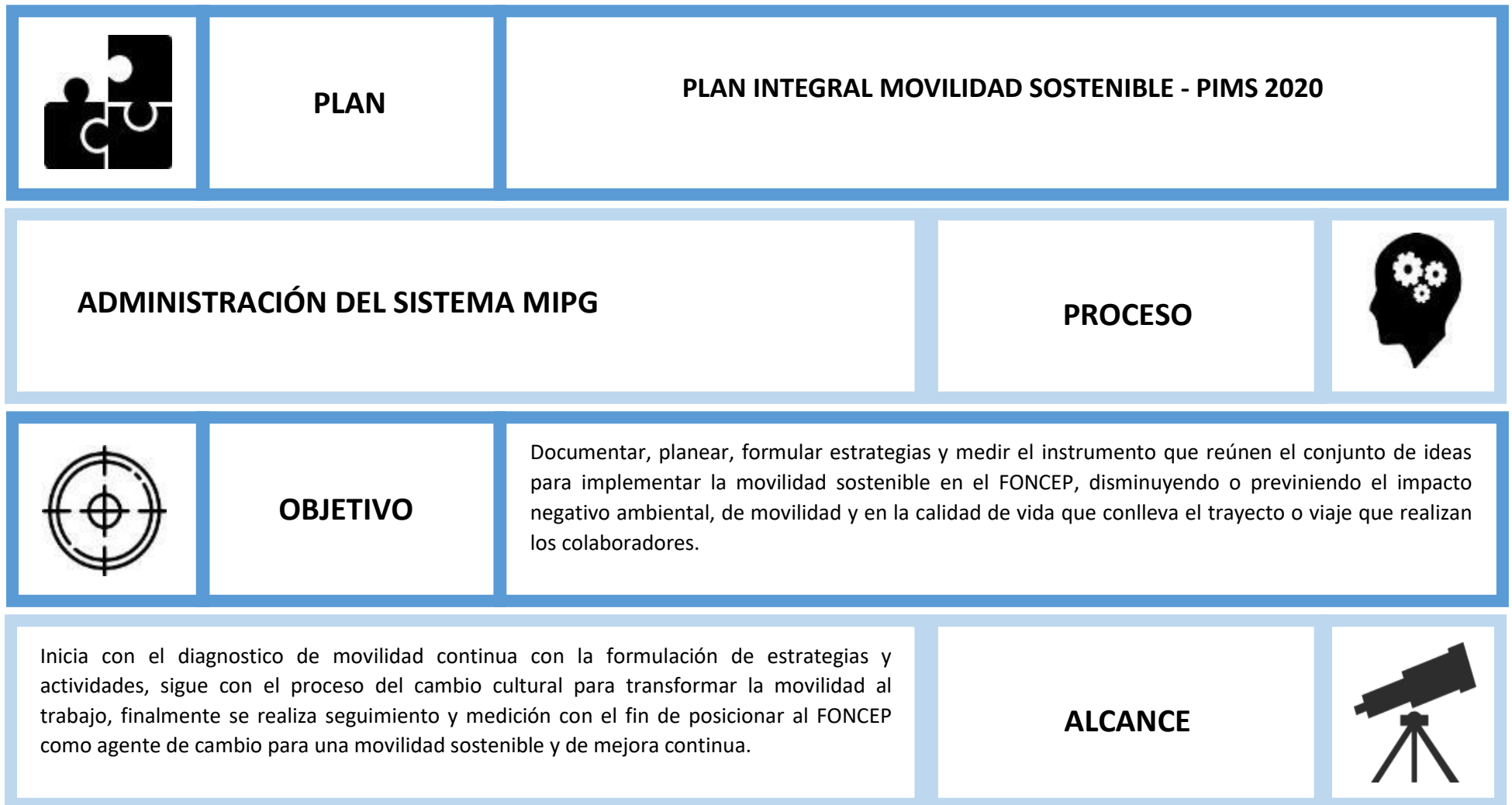






NORMATIVIDAD

- **Directiva 002 de 2016:** “Se implementará en cada entidad y organismo distrital el no uso del carro el primer jueves de cada mes, motivando el uso de modos de desplazamiento más sostenibles y emprendiendo diferentes acciones para ese día, entre las que se encuentran las del no uso de carros oficiales ni privados; cierre de parqueaderos para vehículos automotores; adecuación y puesta en funcionamiento de zonas seguras de ciclo parqueaderos; la bicicleta como medio de transporte para desplazarse al trabajo; e intensificar el uso del transporte público y masivo, sumándose de esta manera a una “Bogotá que se Mueve Mejor”.
- **Ley 1811 de 2016:** “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito”.
- **Acuerdo 663 de 2017:** “Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital”.
- **Decreto 037 de 2019:** “Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones”.
- **Ley 1083 de 2006:** “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.”
- **Resolución 614 de 2014:** “Por lo cual se brindan lineamientos de teletrabajo”.

- **Movilidad Sostenible:** Es un conjunto de acciones destinadas a todos los ciudadanos que, de manera global, pretenden en sus desplazamientos mejorar la calidad del entorno. Promover el uso del transporte público e investigar y mejorar los combustibles alternativos son los principales retos que se persiguen para minimizar en la medida de lo posible el impacto ambiental y social que se pueda generar.
- **Huella de carbono:** Es un indicador ambiental que pretende reflejar «la totalidad de gases de efecto invernadero (GEI) emitidos por efecto directo o indirecto de un individuo, organización, evento o producto».
- **Toneladas de CO2 equivalente:** Es una medida en toneladas de la huella de carbono. Huella de carbono es el nombre dado a la totalidad de la emisión de Gases de Efecto Invernadero.
- **Fuentes móviles:** Son las emisiones que se producen por la quema de combustibles fósiles utilizados por el parque automotor ya que los vehículos automotores son los principales emisores de contaminantes como óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, dióxidos de azufre y compuestos orgánicos volátiles.
- **SDM:** Secretaria Distrital de Movilidad

TERMINOLOGÍA



Tabla de Contenido

1.	Generalidades y antecedentes.....	7
1.1	Objetivo general.....	7
1.2	Objetivos específicos.....	7
1.3	Alcance	7
1.4	Marco general del FONCEP	7
1.4.1	Misión.....	8
1.4.2	Estructura Organizacional	9
1.4.3	Mapa De Procesos.....	10
1.4.4	Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA) y Programa de Prácticas sostenibles	11
1.4.5	Política Del Componente Ambiental	11
1.4.6	Objetivos Ambientales	11
1.4.7	Plan estratégico de seguridad vial (PESV) – Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el Trabajo – SST	12
1.4.8	Política De Seguridad Vial.....	12
1.5	Definición de la visión y alcance del PIMS	12
2.	Antecedentes	13
2.1	Ubicación geográfica	14
2.2	Infraestructura	15
2.3	Participación de la movilidad sostenible.....	17
2.4	Vehículos institucionales.....	19
2.5	Incentivos institucionales.....	20
3.	Diagnóstico de movilidad	21

3.1	Encuesta	21
3.1.1	Caracterización demográfica.....	23
3.1.2	Caracterización de movilidad	27
3.1.3	Distancias y plano de referenciación	30
3.1.4	Costos asociados anuales por medio de transporte	33
3.1.5	Huella de carbono	34
3.1.6	Huella de calidad de vida	37
3.1.7	Huella de sedentarismo	38
3.1.8	Índices para damas y caballeros.....	39
3.2	Presentación de equipo líder	40
3.3	Conformación de equipo PIMS	41
4.	Análisis de estrategias implementadas.....	43
4.1	Acciones de movilidad sostenible a implementar	43
5.	Plan de acción y Estrategia de evaluación y seguimiento.....	44
5.1	Estrategia 1 Potencializar el uso de bicicleta	45
5.1.1.	Plan de acción	45
5.1.2	Estrategia de Monitoreo y Medición	45
5.2	Estrategia 2 Carro compartido y Minimización de uso de carro particular	46
5.2.1.	Plan de acción	46
5.3.2	Estrategia de Monitoreo y Medición	46
5.3	Estrategia 3 Promoción el uso del transporte público	47
5.3.1.	Plan de acción	47

5.3.2 Estrategia de Monitoreo y Medición	47
5.4 Estrategia 4 Promoción de caminatas.....	47
5.4.1. Plan de acción	48
5.4.2 Estrategia de Monitoreo y Medición	48
5.5 Estrategia 5 Teletrabajo y flexibilidad de horario	49
5.5.1. Plan de acción	49
5.5.2 Estrategia de Monitoreo y Medición	49
6. Presupuesto	50
7. Estrategia de comunicación	50
8. Cronograma de actividades –PIMS-	51

1. Generalidades y antecedentes

1.1 Objetivo general

Documentar, planear, formular estrategias y medir el instrumento que reúnen el conjunto de ideas para implementar la movilidad sostenible en el FONSEP, disminuyendo o previniendo el impacto negativo ambiental, de movilidad y en la calidad de vida que conlleva el trayecto o viaje que realizan los colaboradores.

1.2 Objetivos específicos

- Reducir y modificar las necesidades de los viajes que se realizan en camino al trabajo y viceversa.
- Fomentar la movilidad no motorizada y los modos de transporte masivo.
- Optimizar y racionalizar el uso de vehículo particular
- Promover la protección de la vida, del medio ambiente y comportamientos seguros en la vía.

1.3 Alcance

Es indispensable iniciar desde el cambio cultura para transformar la movilidad al trabajo, este de la mano mejorando la calidad de vida de los colaboradores, posicionando al FONSEP como agente de cambio que se comprometen con una ciudad más sostenible, segura y productiva.

1.4 Marco general del FONSEP

De conformidad con lo prescrito en el Artículo 60 del Acuerdo 257 de 2006 expedido por el Concejo de Bogotá, D.C., el Fondo de Ahorro y Vivienda Distrital FAVIDI se transformó en el Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones - FONSEP, adscrito a la Secretaría Distrital de Hacienda, entidad a la cual, según lo preceptuado en el artículo 65 de mencionado Acuerdo, le corresponden el objeto y las funciones que enseguida se precisan:

“Artículo 65. Objeto y funciones básicas del Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones - FONSEP. El objeto del Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones - FONSEP es reconocer y pagar las cesantías y las obligaciones pensionales a cargo del Distrito Capital, el cual asume la administración del Fondo de Pensiones Públicas de Bogotá.

El Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones - FONSEP tiene las siguientes funciones básicas:

- a. Reconocer y pagar las cesantías de las servidoras y servidores públicos del Distrito Capital.
- b. Pagar las obligaciones pensionales legales y convencionales de los organismos del Sector Central y las entidades descentralizadas a cargo del Fondo de Pensiones Públicas de Bogotá y reconocer y pagar las obligaciones pensionales que reconozca a cargo de las entidades del nivel central y las entidades descentralizadas, que correspondan, de acuerdo con los mecanismos legales establecidos.”

1.4.1 Misión

El FONSEP Garantiza con efectividad los derechos prestacionales y de seguridad social de nuestros afiliados.

1.4.2 Estructura Organizacional



Imagen 1. Estructura Organizacional FONCEP

Fuente: Web FONCEP

1.4.3 Mapa De Procesos

El mapa de procesos del Fondo de Pensiones, Cesantías y Pensiones FONCEP es el siguiente:



Imagen 2. Mapa de procesos FONCEP

Fuente: SVE

1.4.4 Plan Institucional de Gestión Ambiental (PIGA) y Programa de Prácticas sostenibles

El Plan PIGA está encaminado al cumplimiento ambiental normativo y cambio cultural a beneficio del medio ambiente por parte de los colaboradores. El plan funciona desde varios años en el FONCEP, haciendo que su evaluación anual por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente lo ubique en calificación medio – alto. Este cuenta con el programa de Prácticas Sostenibles cuyo objetivo se centra en dirigir a las personas al cambio cultural para la minimización de los impactos negativos al medio ambiente, entre las varias actividades del programa existe un eje central que concuerda con el objetivo del presente plan, la movilidad sostenible ha sido un ejercicio de interacción entre los colaboradores y la calidad de vida.

El programa ha promocionado la participación dentro de las actividades de la Secretaría distrital de Movilidad como lo son “Cuando te mueves, Bogotá se Mueve”, la participación en la red de movilidad, el registro y asignación de beneficios para bici usuarios, la participación en los días de movilidad sostenible, diseño e implementación de ciclo parqueadero, entre las diferentes actividades comunicadas para la mejoría de la movilidad y aumento de ciclistas.

1.4.5 Política Del Componente Ambiental

En el FONCEP, estamos comprometidos con el medio ambiente, a través del cumplimiento de los requisitos legales y otros que la Entidad suscriba, con un enfoque hacia la mejora continua, la prevención de la contaminación y la racionalización del uso de los recursos, de esta forma garantizamos un ambiente sano para nuestros servidores y usuarios.

1.4.6 Objetivos Ambientales

- Fortalecer las competencias del recurso humano con el fin de fomentar la conciencia ambiental.
- Mitigar los impactos ambientales a través de buenas prácticas.
- Ofrecer herramientas que permitan a nuestros servidores y usuarios una efectiva separación en la fuente.
- Manejar eficientemente el uso de los recursos.

1.4.7 Plan estratégico de seguridad vial (PESV) – Sistema de Gestión de Salud y Seguridad en el Trabajo – SST

El PESV es el instrumento de planificación que consignado en un documento contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Dichas acciones están encaminadas a alcanzar la seguridad vial como algo inherente al ser humano y así reducir la accidentalidad vial de los integrantes de las organizaciones mencionadas y de no ser posible evitar, o disminuir los efectos que puedan generar los accidentes de tránsito.

1.4.8 Política De Seguridad Vial

El Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones – FONCEP y todo su personal se comprometen a establecer Actividades de promoción y prevención de accidentes de tránsito.

Todos los trabajadores del Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones – FONCEP, somos responsables de participar de las actividades realizadas con el fin de disminuir la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito que puedan generar, lesiones físicas, mentales y sociales a los trabajadores, a la comunidad en general y al medio ambiente.

Por ende, el Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones – FONCEP, se compromete a aplicar los parámetros descritos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, según ley 769/2002, ley 1383/2012, ley 1503/2011, Resolución 315/2013, Resolución 2851/20132. Resolución 1565/2014

Igualmente es compromiso de todos los que conformamos el Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones – FONCEP, realizar y vigilar que se realice mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos, realizar y participar de las capacitaciones periódicas realizadas al personal en temas de manejo defensivo, normas de seguridad vial y riesgo público.

La gerencia destinará los recursos financieros, técnicos y talento humano necesario para dar cumplimiento a la política garantizando procesos de mejora continua.

1.5 Definición de la visión y alcance del PIMS

El documento tiene como fin la implementación de acciones de movilidad sostenible buscando el cambio de hábitos de movilidad de sus colaboradores. En el presente documento encontrara indicaciones específicas e información sobre la realización que se encuentran al alcance del FONCEP para dichas acciones, orientando los diferentes recursos que se requieren para el cumplimiento normativo, mejora sistemática y engranaje del PIMS, PIGA y PESV.

El PIMS tiene un ciclo de vida cíclico, sigue trabajando de la mano con la mejora continua y PHVA:



Imagen 3. Elementos de movilidad y puntos de interacción de PIMS

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad -SDM Diagnóstico de Movilidad Catastro 2017.

2. Antecedentes

2.1 Ubicación geográfica

El edificio donde se encuentra la sede principal del FONCEP se ubica en la localidad de La Candelaria en la dirección Carrera 6 con calle 14 – 98 torre A pisos 2, 5, 6 y 7, También la torre B piso 3. Como se muestra en la imagen descargada de Google Maps es en pleno centro de la ciudad de Bogotá. Al norte se puede ubicar la sede de La Facultad de Jurisprudencia y sede principal de la DIAN, al sur se encuentra la calle 13 y su estación el museo del oro. Al occidente se encuentra la sede principal del Banco de la Republica y al oriente se encuentra la carrera 5.



Imagen 4. Plano de ubicación de sede principal FONCEP

Fuente: Google Maps

El FONCEP cuenta con acceso cercano al Sistema Transmilenio, SITP y a la ciclo ruta de la séptima, de una gran longitud, también la ciclo ruta de la calle 13 y la Avenida Calle 26 que puede ser un acceso desde el occidente. Esta ubicación hace que el acceso a rutas de transporte público se facilite para las personas que circulan por el lugar, y de forma complementaria.

La otra sede del FONSEP es el archivo ubicado en la transversal 93 Numero 25 b – 77 bodega 12, este colinda la avenida calle 26 de acceso al transporte público Transmilenio y SIPT, también con uno de los corredores más largos de ciclo ruta.



Imagen 5. Plano de ubicación de sede archivo FONSEP
Fuente: Google Maps

2.2 Infraestructura

La sede cuenta con capacidad de 10 bici parqueaderos definidos estructuralmente internos y otros pocos alrededor 4 a 5 donde se pueden dejar las bicicletas que promueven el uso de la bicicleta, como medio alternativo y sostenible de transporte.

Fondo de Prestaciones Económicas, Cesantías y Pensiones
Carrera 6 No 14 - 98, piso 2
[Tel: 3076200](tel:3076200)
www.fonsep.gov.co



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Imagen 6. Bici parqueadero sede principal
Fuente: FONCEP

NOTA: La sede principal no cuenta con parqueaderos para automóviles.

La sede de archivo no cuenta con bici parqueadero, pero si tiene 3 parqueaderos para vehículos que rara vez es usado.

2.3 Participación de la movilidad sostenible

El FONSEP participa desde su creación de la Red Muévete Mejor, de la cual ha promovido la movilidad sostenible entre sus colaboradores, que como fruto se ha llevado a la comunicación de la iniciativa de la participación en las jornadas de los días sin carro y sin moto, además es participe de los días de movilidad y en el Concurso “Cuando tú te mueves, Bogotá se mueve”.



Imagen 7. Logo de programa “cuando te mueves, Bogotá se mueve”

Fuente: SDM

La publicación de las piezas enviadas desde la SDM para la masificación del día de movilidad es una prioridad igualmente sucede con el debido reporte mensual con el fin de alimentar las fuentes de movilidad sostenible.



Imagen 8. Publicación de piezas incentivando días de movilidad
Fuente: FONCEP y SDM

El FONCEP no cuenta con una política de movilidad sostenible, pero si ha incursionado en la política de operación en el procedimiento PDT-EST-MIP-006 “PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL, SEGUIMIENTO Y MEDICIÓN DEL COMPONENTE AMBIENTAL DEL SIGD APLICANDO SUS POLÍTICAS DE OPERACIÓN”:

5. Programa de Implementación de Prácticas Sostenibles. POLÍTICAS:

1. El FONCEP encaminará esfuerzos para la capacitación de sus funcionarios y contratistas sobre cultura ambiental positiva, temas de interés ambiental, valor agregado de cultura ambiental en la entidad, cálculo de huella de carbono y movilidad sostenible.

2. El FONSEP destinará esfuerzos para la mejora continua en Movilidad urbana sostenible, Mejoramiento de condiciones ambientales y adaptación al cambio climático.

DOCUMENTOS: Formato de registro de Bici usuarios, instructivo y formato de condiciones ambientales de las sedes, cartilla ambiental, reportes a la Secretaría Distrital de Movilidad sobre participación de Bici usuarios en días de movilidad.

2.4 Vehículos institucionales

La flota del FONSEP para el año 2020 consta de 3 vehículos comprados a finales del año 2017 de modelo 2018:

TIPO	PLACA	Kilometraje a diciembre 2019
Camioneta	OLM876	37248
Camioneta de platón	OLM926	42608
Camioneta	OLM877	36298

Tabla 1. Parque automotor del FONSEP
Fuente: FONSEP, subdirección administrativa

La camioneta de platón OLM926 es de funcionamiento por diésel y las otras dos por gasolina, sus consumos para los años 2018 y para el semestre 1 de 2019 con un total de 3209 galones y se discriminan de la siguiente manera:

2018

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Gasolina	133,203	192,907	165,335	193,78	142,085	140,874	128,058	78,253	110,68	130,88	130,734	79,952
ACPM	41,379	40,445	45,51	50,098	72,837	46,516	50,032	65,981	32,062	27,322	42,101	15,003
Total	174,582	233,352	210,845	243,878	214,922	187,39	178,09	144,234	142,742	158,202	172,835	94,955

Tabla 2. Consumo parque automotor del FONSEP 2018

Fuente: FONSEP, subdirección administrativa

2019

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL	
Gasolina	110,45	115,811	136,648	120,866	135,201	95,196	144,099	83,09	138,438	109,999	121,878	123,8	1435,476	Gal/mes
ACPM	62,526	40,796	66,238	38,564	67,524	63,833	55,682	48,544	67,112	68,332	13,058	13,4	605,609	Gal/mes
Total	172,976	156,607	202,886	159,43	202,725	159,029	199,781	131,634	205,55	178,331	134,936	137,2	2041,085	

Tabla 3. Consumo parque automotor del FONCEP 2019

Fuente: FONCEP, subdirección administrativa

Para el año 2019 la entidad cuenta con un contrato para el mantenimiento de los vehículos, este validado para que cumpla con todos los requisitos legales aplicables.

2.5 Incentivos institucionales

El incentivo para motivar la movilidad sostenible se emitido a nivel interno en el Plan de Incentivos Institucionales 2020 PPR-EST-GTH-010, este dentro de requisitos legales y apropiación de incentivos deja claramente la participación de los bici usuarios del FONCEP brindado el incentivo de por cada 30 viajes en bicicleta se dará medio día para funcionarios, el cual se han beneficiado dos funcionarios.

3. Diagnóstico de movilidad

Objetivo: Identificar de los patrones y necesidades de movilidad propios de la organización y sus trabajadores.

3.1 Encuesta

La encuesta fue realizada con la colaboración de la Secretaria Distrital de Movilidad en los meses de mayo y junio de 2019:



Imagen 9. Socialización de pieza por Correo electrónico y por intranet desde el 22 de mayo de 2019:

Fuente: Pieza FONCEP



Imagen 10. Socialización de pieza por Correo electrónico y por intranet desde el 22 de mayo de 2019:

Fuente: Intranet FONCEP

3.1.1 Caracterización demográfica

En el diagnostico se obtuvieron los siguientes participantes:

Tamaño población (Total empleados)	225
Tamaño muestra válida (total encuestados)	80
Tasa de respuesta	36%
Factor de expansión	2,8125

Tabla 4. Participación encuesta de movilidad
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Aunque el FONCEP no logró la cantidad de persona estipulada del 80% de sus colaboradores para la encuesta, se logró el 36% de participación equivalente a 80 personas, lo cual es una muestra significativa para el ejercicio.

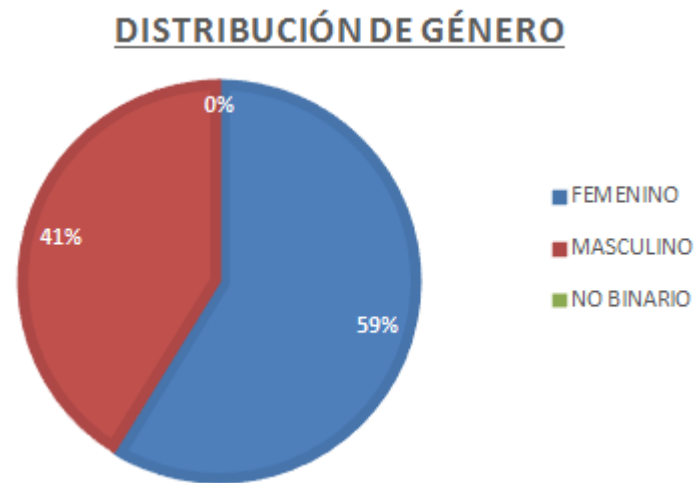


Gráfico 1. Distribución de género
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Dentro de la encuesta se determina que el género que cuenta con mayor cantidad y predominante es el género femenino con una participación de 59% que equivalen a 47 damas. Los caballeros son en menor proporción de 41% que equivalen a 33. Este patrón es muy similar al día a día en el FONSEP pues la mayoría de los colaboradores del FONSEP son mujeres.

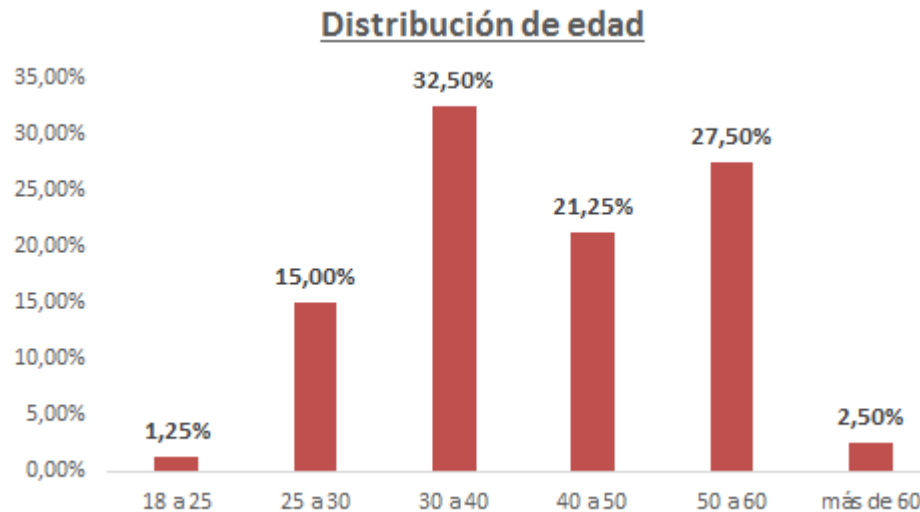


Gráfico 2. Distribución de edad
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Para las edades de los colaboradores que llenaron la encuesta el mayor porcentaje es de 32,5% equivalente a 26 personas entre 30 a 40 años. Le sigue la edad de 50 a 60 años con un porcentaje del 27,5% y 22 personas. Continúa el rango de edades entre 40 a 50 años con 17 personas, para la edad entre 25 a 30 años se encuentran 12 personas con un 15% y para terminar los rangos de menor porcentaje es entre 18 a 25 años y más de 60 años con 1 y 2 colaboradores respectivamente. Este consolidado de edades versus personas es muy acertado debido a que la entidad se centra en contratar colaboradores por prestación de servicios que son la mayoría de las personas entre 30 a 40 años y que la mayoría de los funcionarios de carrera son pre pensionados entre los 50 a 60 años.

Estrato Socioeconómico		
Estrato 1	0	0,00%
Estrato 2	9	11,39%
Estrato 3	39	49,37%
Estrato 4	22	27,85%
Estrato 5	7	8,86%
Estrato 6	3	3,80%
TOTAL	80	

Tabla 5. Estrato socioeconómico
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

En la tabla se muestran los estratos económicos de los colaboradores del FONEP siendo claramente dominante los estratos 3 y 4. En menores proporciones, pero no menos importantes se centran en los estratos 2 y 5, y el estrato con menor cantidad de participación es el estrato 6. Este factor socioeconómico muestra que los colaboradores cuentan con los medios necesarios para movilizar se manera sostenible con la adquisición de bicicletas o transportándose no necesariamente en vehículos propios.

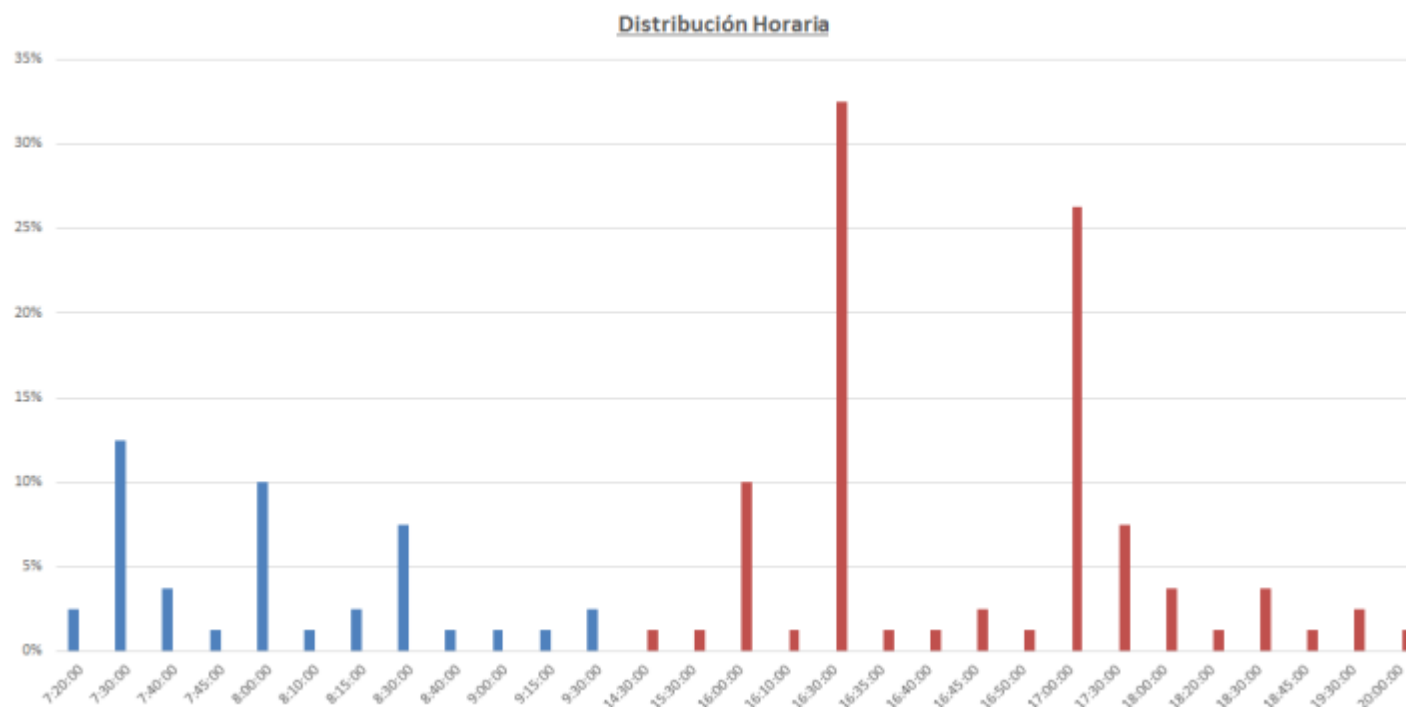


Gráfico 3. Distribución horaria
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

La distribución horaria deja una conclusión importante y es que los picos de entrada están a las 7:30, 8:00 y 8:30 am, la hora de entrada es crítica debido a que la ciudad se moviliza en este horario congestionando las vías e impactando la movilidad eficiente, pero es menos crítica que la hora de salida la cual se centra en dos picos y son las horas de la 4:30 y 5:00 p.m. El conocer el comportamiento de los horarios de los colaboradores permite reconocer que para las personas que cumplen horario como las personas de carrera, temporales y provisionales la hora de llegada impacta fuertemente en la movilidad y que para las personas como contratistas pueden llegar alrededor de una hora más tarde siendo horario flexible y minimizando el impacto en la

movilidad. Pero a la hora de salida y como es costumbre en la ciudad la hora pico de 4:30 y 5:00 p.m. afecta la movilidad por la cantidad de personas que salen de trabajar independientemente de su tipo de contrato.

3.1.2 Caracterización de movilidad

Modo	Cantidad Funcionarios usan	Tiempo Ida Promedio [min]	Tiempo Vuelta [min]	Distancia Promedio [km]	Costos Anuales [COP]
A pie	0	0,00	0,00	0,000	\$ -
Automóvil como conductor	5	54,00	120,00	14,899	\$ 5.343.039
Automóvil como pasajero	3	40,00	70,00	11,933	\$ 1.220.000
Bicicleta	5	39,00	41,00	12,105	\$ -
BiciTaxi	0	0,00	0,00	0,000	\$ -
Bus intermunicipal	0	0,00	0,00	0,000	\$ -
Motocicleta	3	50,00	55,00	14,928	\$ 1.141.195
Vehículo institucional	2	32,50	67,50	16,253	\$ 280.600
SITP - Flota Zonal	6	68,33	48,33	7,216	\$ 1.142.733
SITP - Provisional	7	65,71	56,43	7,338	\$ 752.914
Taxi	5	42,00	71,00	8,247	\$ 1.649.440
Transporte Público Colectivo (TPC)	3	50,00	65,00	7,296	\$ 699.467
SITP - Transmilenio	41	72,56	92,07	16,972	\$ 1.127.756
Total	80	62,56	79,06	13,77	\$ 1.288.380

Tabla 6. Caracterización general de movilidad
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

En la presente tabla se muestra el comportamiento de movilidad del FONCEP donde los 80 participantes de la encuesta. Los denominados totales son los consolidados según la cantidad de personas que respondieron el ítem.

Distribución Modal

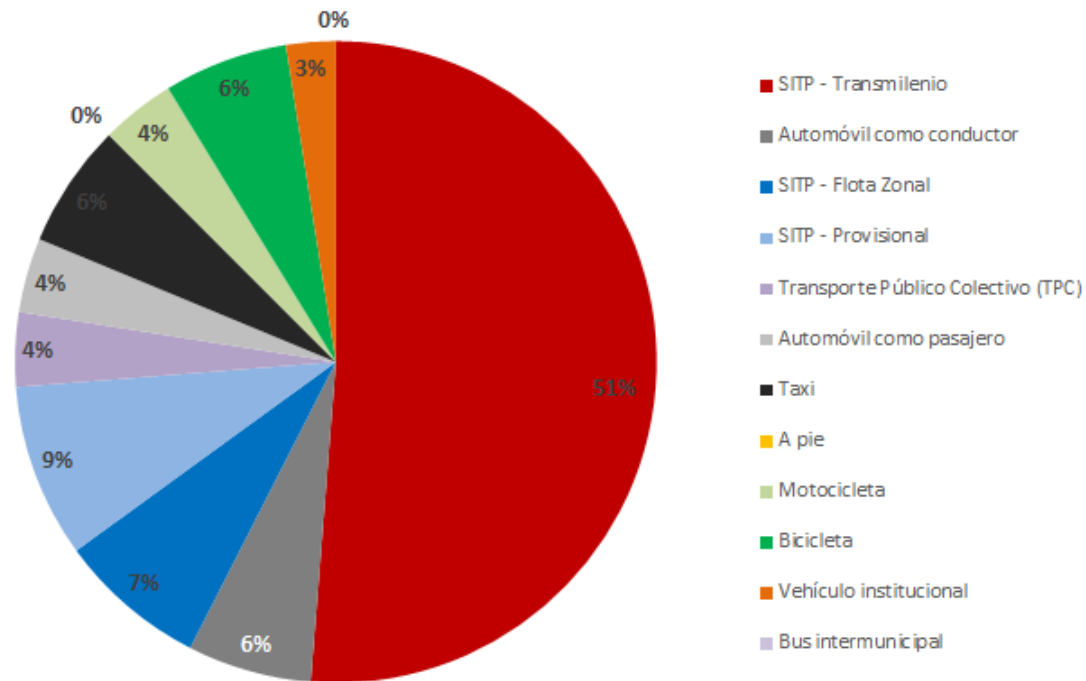


Gráfico 4. Distribución modal
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

En la gráfica de torta se determina que el 50% de colaboradores se movilizan en transporte público SITP - Transmilenio. El otro 50% se distribuye entre automóvil como conductor, Bici usuarios transporte publica SITP zonal, provisional y taxi, con una participación menor pero dentro de este 50% se encuentran los pasajeros de automóviles, motocicletas, vehículo institucional y transporte público colectivo.

La elección de medio de transporte es acorde a varios factores como lo son el económico, la distancia y los medios de transporte a los que se puede acceder.

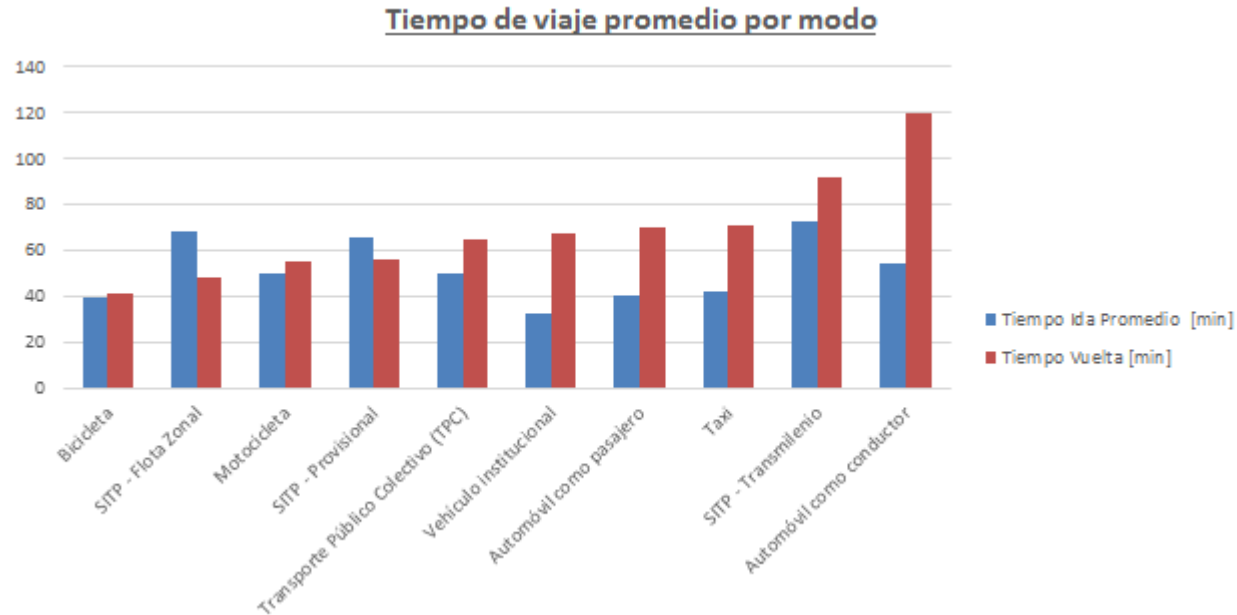


Gráfico 5. Tiempo de viaje promedio por modo
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Para el tiempo destinado de ida al trabajo se define que el promedio es de 1 hora, pero para la vuelta es de 1 hora y 20 minutos. Los tiempos que se reportan como menores en ambos casos son las bicicletas teniendo en cuenta que su distancia de recorrido es menor al promedio total, esto demuestra que la bicicleta es el medio más eficiente. El tiempo registrado más alto es el asociado al uso de transporte público SIPT – Transmilenio con un tiempo de ida de 1 hora y 10 minutos y de vuelta con 1 hora y 30 minutos. Para el automóvil como conductor y como pasajero se puede mostrar que de ida está en alrededor de 1 hora y de vuelta se dobla su tiempo, esto puede deberse a que en las tardes y en horas pico los automóviles son los menos eficientes, algo similar sucede para el uso del taxi se tiene que son tiempos con diferencia entre ida y vuelta, que por ser vehículo tienden a tener tiempos altos de vuelta, demostrando que los vehículos son los menos eficientes. Para la motocicleta es un medio de transporte eficiente pues en ida y vuelta solo hay 5

minutos de diferencia. Para las demás flotas de transporte público se muestra que los tiempos de ida y vuelta son estrechos y que se encuentran por debajo del promedio global.

3.1.3 Distancias y plano de referenciación

Rango Distancias [km]	# Colaboradores	Porcentaje
0 a 2.5	1	1%
2.5 a 5	6	8%
5 a 7.5	7	9%
7.5 a 10	9	11%
10 o más	57	71%
Totales	80	100%

Tabla 7. Referenciación de distancias de trabajo y colaboradores
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

La tabla muestra el porcentaje de colaboradores versus las distancias a las cuales se encuentran del FONCEP. Se puede evidenciar que el 70% de personas recorren más de 10 km en ida y vuelta. Solamente un colaborador vive en menos de 2,5 km de la entidad y el restante 30% de colaboradores están en el rango de mayor 2,5 km y menor a 10 km.

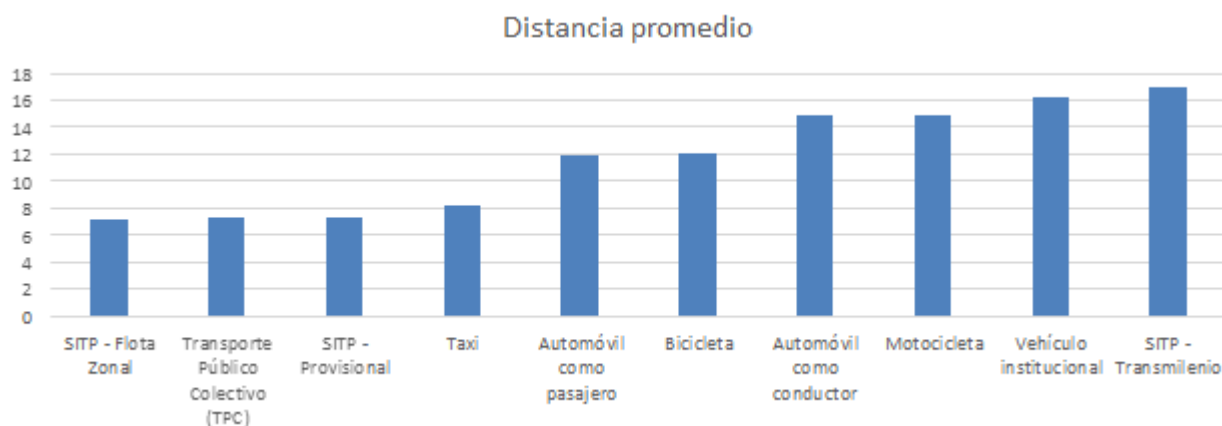


Gráfico 6. Distancia promedio
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Con relación a la distancia los medios de transporte automóvil como conductor, motocicleta, vehículo institucional y SIPT – Transmilenio está por encima de 14 kilómetros. Las bicicletas se encuentran en un punto medio sin embargo el recorrido 12 kilómetros lo muestra como un medio eficiente. Los que están por debajo de 12 kilómetros son SITP – Flota zona, el transporte público colectivo, SIPT Provisional, taxi y automóvil como pasajero.

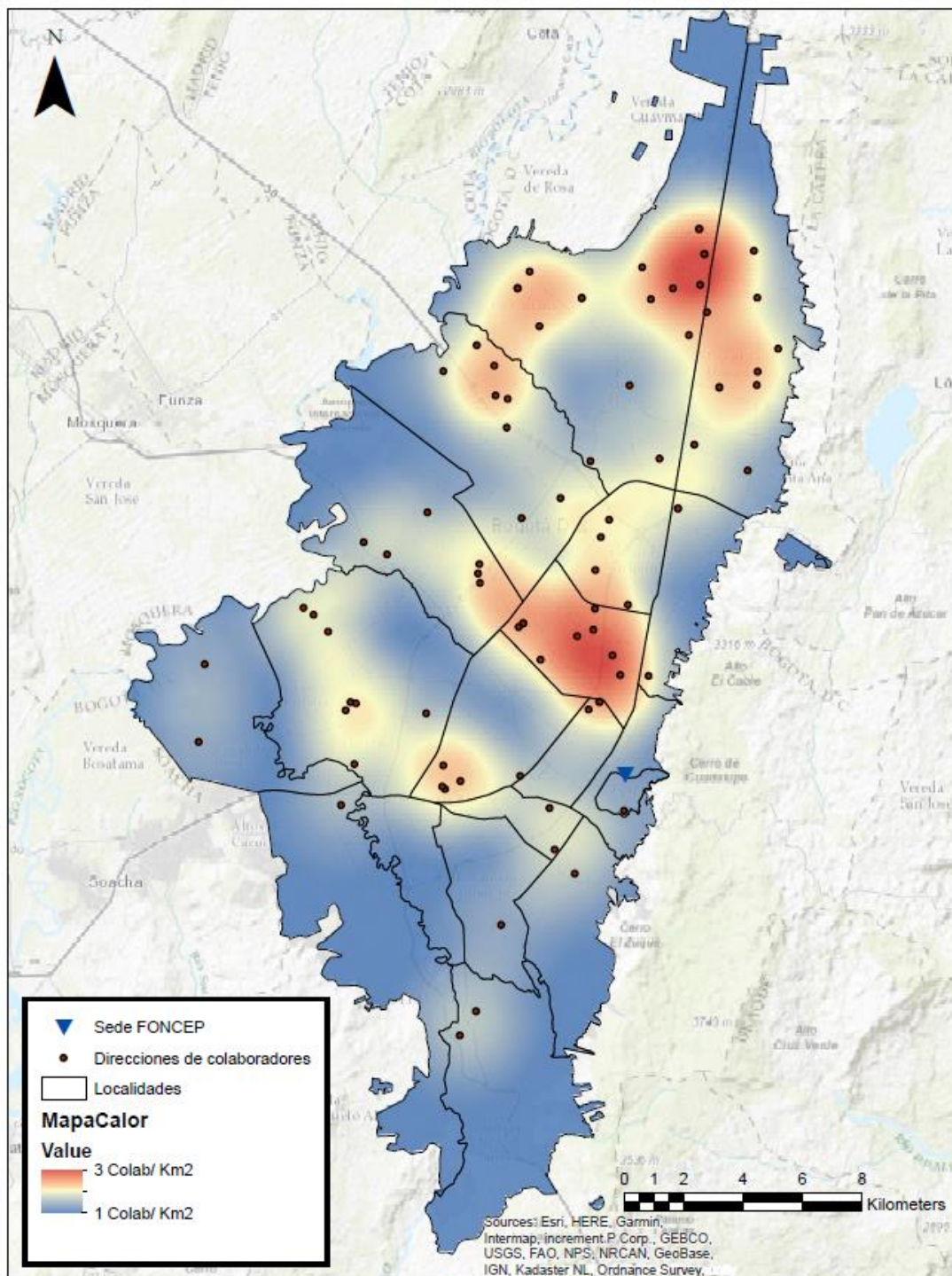


Imagen 11. Plano de referenciación de colaboradores FONCEP

Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

En el plano de referenciación se puede evidenciar que la mayoría de población que trabaja en el FONSEP se centra en el norte y noroccidente de la ciudad de Bogotá en las localidades de Suba y Usaquén. Otra pequeña proporción se centra en la localidad de Teusaquillo y una menor parte en la localidad de Puente Aranda y Kennedy, el resto de las ubicaciones se dispersan por la ciudad, demostrando de manera gráfica los datos de las distancias que se recorren diariamente.

3.1.4 Costos asociados anuales por medio de transporte

Modo	Costos Anuales [COP]
A pie	\$ -
Bicicleta	\$ -
BiciTaxi	\$ -
Bus intermunicipal	\$ -
Vehículo institucional	\$ 280.600
Transporte Público Colectivo (TPC)	\$ 699.467
SITP - Provisional	\$ 752.914
SITP - Transmilenio	\$ 1.127.756
Motocicleta	\$ 1.141.195
SITP - Flota Zonal	\$ 1.142.733
Automóvil como pasajero	\$ 1.220.000
Taxi	\$ 1.649.440
Automóvil como conductor	\$ 5.343.039

Tabla 8. Costos asociados por medio de transporte
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Dentro de la tabla se referencian los costos anuales asociados al medio de transporte, encontrando que efectivamente tener vehículo propio en condición de conductor es el más impactante pues es el más costoso por una diferencia significativa. El menor costo asociado es el de vehículo institucional debido a que los costos los asume la entidad. Entre los demás medios de transporte no existe una diferencia marcada, solamente de un millón de pesos entre transporte público Colectivo y el taxi. Es evidente recalcar que los vehículos como taxi, vehículo propio y SITP flota zonal son algunos de los más costosos y también menos efectivos con respecto al tiempo usado. La motocicleta tiene un costo medio pero la diferencia es que en el tiempo destinado es eficiente, además que su distancia es considerada como “alta”.

3.1.5 Huella de carbono

Modo	Huella Carbono organización [Ton CO ₂ eq/año]	%
Automóvil como conductor	2,64	30,21%
SITP - Transmilenio	2,50	28,65%
Automóvil como pasajero	1,27	14,52%
Taxi	0,91	10,39%
Vehículo institucional	0,72	8,19%
Motocicleta	0,59	6,73%
Transporte Público Colectivo (TPC)	0,12	1,32%
A pie	0,00	0,00%
Bicicleta	0,00	0,00%
BiciTaxi	0,00	0,00%
Bus intermunicipal	0,00	0,00%
SITP - Flota Zonal	0,00	0,00%
SITP - Provisional	0,00	0,00%
Total	8,73	

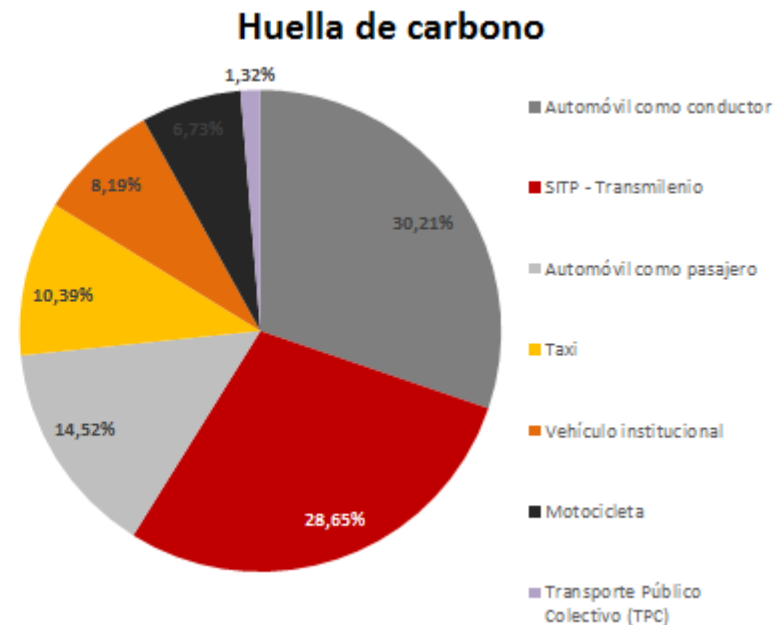


Tabla 9 y Grafico 7. Resultados de huella de carbono
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Se puede reflejar que para la entidad se tiene que el facto de huella de carbono es equivalente a 8,73 Toneladas de CO₂ equivalente al año, siendo en mayor participación en los vehículos como conductor y SITP – Transmilenio, su casi 60% de participación no son sorpresa debido a que son los medios de transporte que más consumen combustible, sea gasolina o diésel.

Posterior a este se encuentran los automóviles como pasajero, el taxi y el vehículo institucional, su participación es menor debido a que no son de uso recurrente, pero son considerados automotores con una eficiencia baja, estos representan el 32% aproximadamente. La motocicleta a pesar de no mostrar una participación muy alta, solamente del 6,73% este es un medio de transporte unipersonal lo que hace que la huella de carbono sea producto de una sola persona, un factor muy ineficiente y contaminante. La participación menor es

del Transporte público colectivo que en consideración bibliográfica es ineficiente y contaminante, la diferencia es que pocos colaboradores se transportan en este y es una distancia media.

Muestra	Ton CO2 /año	8,7
	Ha de Bosque/año	5,5
	Gal combustible/año	1054,5
Total Empleados	Ton CO2 /año	24,6
	Ha de Bosque/año	15,5
	Gal combustible/año	2965,9
Por Empleado	Ton CO2 /año	0,11
	Ha de Bosque/año	0,07
	Gal combustible/año	13
	Litros combustible/año	50

Tabla 10. Resultados de huella de carbono
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

La huella de carbono de la muestra, del total de empleados y por colaborador se encuentra en la tabla. Como se puede evidenciar la muestra es significativa al mostrar que las toneladas de CO2 al año para las 80 personas es de 8,7 toneladas y para la cantidad total de colaboradores es de 24,6 y cada una de las personas es de 0,11. Un valor significativo es que para minimizar el impacto de generación de CO2 se requieren en total 15,5 hectáreas de bosque, de los cuales es complicado hacer real. Otro dato que nos deja la tabla es la cantidad de combustible que en promedio un colaborador puede usar al año, cerca de 50 litros que en la siguiente tabla se podrá determinar en comparación a que equivale.

Indicadores a comparar	
Cantidad de Simón Bolívar al año para absorber la contaminación generada	0,14
Cantidad de Cancha campin para absorber la contaminación anual	21,77
Cantidad de Piscinas Olímpicas que se llenan con el combustible consumido	0,00
Cantidad de tinas que se pueden llenar con ese combustible	29,70
Consumo de combustible de un vuelo de una hora (litros)	3111,12
Horas volando (hrs)	3,61
Motos (Rtx 150) tanqueadas	801,60
Autos Chevrolet Spark tanqueados	320,78

Tabla 11. Indicadores a comparar huella de carbono
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Como se puede visualizar en la tabla de indicadores a comparar, con la cantidad de combustible usado anualmente se podrían tanquear 800 motos de cilindraje 150 y 320 unidades de carro con motor cercano a 1200 Cc, con la misma cantidad de combustible se podría llenar 30 tinas.

El factor de contaminación en CO₂ equivale a tener un bosque del 15% del tamaño del Simón Bolívar equivalente a 22 canchas del Campín para poder absorber las emisiones generadas por la muestra de los colaboradores del FONCEP.

3.1.6 Huella de calidad de vida

Modo	Huella de Calidad de vida [días]
A pie	0
BiciTaxi	0
Bus intermunicipal	0
Bicicleta	17
Vehículo institucional	21
Motocicleta	22
Automóvil como pasajero	24
Taxi	24
Transporte Público Colectivo (TPC)	25
SITP - Flota Zonal	25
SITP - Provisional	26
SITP - Transmilenio	35
Automóvil como conductor	37

Tabla 12. Resultados calidad de vida
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

El presente cuadro muestra la cantidad de días usados para movilizarse en un año usando los medios de transporte, dejando una gran incidencia es que la bicicleta es el que menos días con 17, los medios de transporte a partir de los vehículos automotores son los más críticos, siendo transporte público o vehículo propio están por encima de los 24 días. La motocicleta a pesar de ser eficiente en tiempo se puede llegar a desperdiciar 22 días que sigue siendo significativo, además algo que impacta la calidad de vida es que no sean generadores de carga contaminante que es por esa razón que la bicicleta es el medio de transporte más eficiente.

3.1.7 Huella de sedentarismo

Modo	Usuarios	Minutos de actividad en el recorrido prom	Tiempo de Viaje diario [min]	% de actividad en el recorrido	Minutos OMS
A pie	0	0,00	0,00	0%	30
Automóvil como conductor	5	19,00	174,00	63%	30
Automóvil como pasajero	3	15,00	110,00	50%	30
Bicicleta	5	40,00	80,00	133%	30
BiciTaxi	0	0,00	0,00	0%	30
Bus intermunicipal	0	0,00	0,00	0%	30
Motocicleta	3	16,00	105,00	53%	30
Vehículo institucional	2	5,00	100,00	17%	30
SITP - Flota Zonal	6	22,50	116,67	75%	30
SITP - Provisional	7	15,86	122,14	53%	30
Taxi	5	18,20	113,00	61%	30
Transporte Público Colectivo	3	1,67	115,00	6%	30
SITP - Transmilenio	41	16,95	164,63	56%	30
Total	80	9,19	53	93,75%	

Tabla 13. Resultados sedentarismo
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

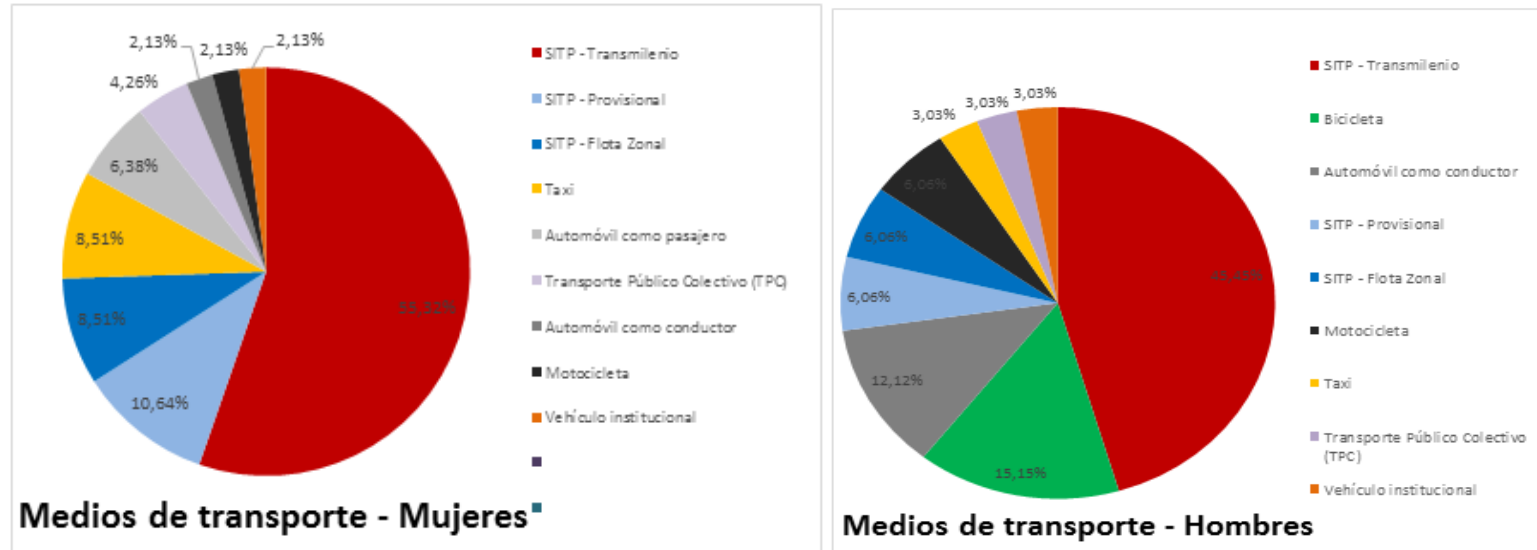
Como se puede apreciar en la tabla la bicicleta es el único medio de transporte que supera los minutos de actividad física recomendado por la OMS de 30 minutos diarios, de resto de los medios no superan el 23, escasamente el SITP – Flota zonal y esto debido a que los colaboradores deben recorrer distancias significativas para poder coger el bus. Los demás medios de transporte dejan un sedentarismo marcado que se ve reflejado en la salud de los colaboradores. En promedio los minutos usados para la actividad física son de 9,19 lo que es un valor que evidentemente se puede estar alterando la calidad de vida de los colaboradores por el bajo rendimiento físico.

3.1.8 Índices para damas y caballeros

INDICADORES GENERALES DE MUJERES DE LA ORGANIZACIÓN		INDICADORES GENERALES DE HOMBRES DE LA ORGANIZACIÓN	
Distancia media recorrida (Km desde la casa al trabajo)	14,02	Distancia media recorrida (Km desde la casa al trabajo)	13,42
Huellas Calidad Vida (Días Transportandose al año)	25,15	Huellas Calidad Vida (Días Transportandose al año)	22,36
Huella equidad (% del sueldo anual invertido en transporte)	2,21%	Huella equidad (% del sueldo anual invertido en transporte)	2,49%
Ingreso salarial (Prom. Mensual)	\$ 4.441.383	Ingreso salarial (Prom. Mensual)	\$ 4.297.242
Gasto en transporte (Prom. Mensual)	\$ 94.566	Gasto en transporte (Prom. Mensual)	\$ 125.594

Tabla 14 y 15. Comparativa de índices
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

En las tablas se puede denotar algo importante con respecto a la participación de ambos géneros y las diferencias que hacen por sus comportamientos y calidades: Se tiene que las mujeres superan a los hombres en las distancias recorridas, en la huella de calidad de vida y en el salario promedio. Los hombres recorren menos distancia en kilómetros, gastan menos días en movilizarse y destinan más salario para sus medios de transporte, considerando que según la encuesta su ingreso de sueldo es menor.



Gráficos 8 y 9. Comparativa por medios de transporte por género
Fuente: Diagnostico de movilidad SDM

Para los gráficos en torta de con respecto a los medios de transporte más utilizados se puede determinar que las mujeres usan más el SITP-Transmilenio que los hombres, pero los hombres tienen una gran ventaja y es el uso de la bicicleta con un 20% de participación. Otra diferencia encontrada es que las mujeres usan más el taxi y menos el vehículo como conductora y tienen más aporte en el automóvil como pasajero, para los demás usos de transporte público son similares con la diferencia es que los hombres usan más la motocicleta.

3.2 Presentación de equipo líder

La presentación al equipo líder o dirección del FONCEP se realizó el día 12 de julio de 2019 dentro del marco del Comité Institucional de Gestión y Desempeño, al cual el profesional de la SDM Joaquín Franco presentó el objetivo principal de la red mueve mejor y los resultados obtenidos del diagnóstico de movilidad realizado en los meses de mayo y junio de 2019.



Imagen 12. Presentación de diagnóstico de movilidad a la dirección FONCEP

Fuente: FONCEP

3.3 Conformación de equipo PIMS

Cargo	Proceso	Funciones
Director General	Gerencia general	Validar las acciones a realizar y apoyar el desarrollo del plan, dando ejemplo y motivando la participación.
Responsable administrativa y	Gestión Administrativa – Gestión de	Liderar la planeación e implementación de las

colaborador	Funcionamiento y Operación	estrategias en el marco del plan, gestión de recursos y reportar avances al equipo.
Líder del proceso y colaborador	Comunicaciones – Gestión de Comunicaciones	Construir y actualizar campañas de comunicación integral del plan, considerando los momentos claves de la comunicación.
Gestor y referente ambiental	Componente ambiental y PIGA	Apoyar y hacer seguimiento al desarrollo de estrategias a través de indicadores de impacto ambiental.
Responsable GTH y colaborador encargado SST	Gestión de Talento Humano	Apoyar la creación e implementación de las estrategias en articulación con programas internos de bienestar, Salud y seguridad en el trabajo y capacitaciones.

Tabla 16. Conformación de equipo PIMS
Fuente: FONCEP

4. Análisis de estrategias implementadas

Objetivos: Describir y analizar de los resultados de las estrategias de movilidad ya implementadas.

4.1 Acciones de movilidad sostenible a implementar

Las acciones surgen luego del análisis del comportamiento de movilidad encontrado en el FONCEP estas estarán encaminadas a mejorar la calidad de vida, el bienestar y la productividad de los colaboradores, al devolverles tiempo de calidad tras reducir la cantidad, longitud y tiempo invertido en los desplazamientos.

Se plantean objetivos y metas globales para cada estrategia, estas enfatizadas en los 4 ejes globales, Cultura y educación, Comunicación, Políticas corporativas e infraestructura.

	Estrategia 1 Potencializar el uso de bicicleta	Estrategia 2 Carro compartido Minimización de uso de carro particular	Estrategia 3 Promoción el uso del transporte público	Estrategia 4 Promoción de caminatas	Estrategia 5 Teletrabajo y flexibilidad de horario
Políticas corporativas	Determinar recursos financieros para la adquisición de incentivos para los colaboradores que se movilicen en bicicleta.	Promover que los gastos sean proporcionales por uso de carro compartido, costo de combustible y parqueadero.	Incentivar a las jornadas de personalización de tarjetas.	Determinar recursos financieros para la adquisición de incentivos para los colaboradores que se movilicen en caminatas.	Promover el teletrabajo y la flexibilidad de horarios desde necesidades por procesos
Comunicación	Piezas de día de movilidad primer jueves de cada mes. Reconocimiento a ciclistas frecuentes o con más viajes al mes.	Se realizará de forma colaborativa vincular y realizar alianzas entre colaboradores por medio de campañas. Realizar piezas	Por medio de las piezas enlazar encuestas para determinar semanalmente cual es medio de transporte	Se realizará de forma colaborativa vincular y realizar alianzas entre colaboradores	Socializar por piezas jornadas de Teletrabajo y flexibilidad de horarios.

		incentivando la minimización en el uso del vehículo propio.		por medio de campañas.	
Infraestructura	Aumentar la capacidad de bici parqueaderos y lograr certificado de calidad.	No se cuenta con parqueadero.	N/A	Implementar duchas para el aseo.	Fomentar la apertura segura de la infraestructura tecnológica desde los hogares.
Cultura y educación	Con las piezas usadas para la promoción del día de movilidad y de la mejora en la calidad de vida y salud.	Con el apoyo del PIGA y sus capacitaciones se promoverá el uso del carro compartido. Se trabaja de la mano con SGSST para realizar capacitación de seguridad vial.	Con las piezas usadas para la promoción del día de movilidad se impacta este ítem positivamente.	Con las piezas usadas para la promoción del día de movilidad y de la mejora en la calidad de vida y salud.	Cultura de teletrabajo Fortalecer el cumplimiento de metas con horarios flexibles y teletrabajo

Tabla 17. Formulación de estrategias de movilidad sostenible
Fuente: FONCEP

5. Plan de acción y Estrategia de evaluación y seguimiento

Objetivo: Priorizar las estrategias de movilidad sostenibles a implementar incluyendo tiempos de implementación, responsables y presupuesto para cada estrategia.

Objetivo: Técnica que permita una revisión, actualización y mejora continua del Plan, así como la definición de indicadores que permitan establecer la efectividad de este.

5.1 Estrategia 1 Potencializar el uso de bicicleta

La cantidad de bici usuarios en promedio en un día normal es de 6 a 7, la estrategia es concientizar sobre el uso masivo de la bicicleta aumentando notoriamente la cantidad de participación, acentuándose en la población que viva a menos de 10 kilómetros.

5.1.1. Plan de acción

NOTA: Dirigirse al cronograma de actividades – Numeral 8

Fase 1. Iniciar con campañas de masificación para la sensibilización y cambio cultural con el fin de sustituir los medios de transporte cotidianos, incentivar y buscar presupuesto para premios y otros.

Fase2. Proponer la ampliación del ciclo parqueadero con el fin de lograr el certificado que se brinda por la SDM a los Bici parqueaderos de calidad.

5.1.2 Estrategia de Monitoreo y Medición

¿Qué se va a medir?

- Registro de bici usuarios que llegan diariamente y frecuencia con la que lo hacen.
- Satisfacción de los ciclistas con sus instalaciones y con respecto a los cursos ofrecidos.
- Participación en las actividades estrechamente relacionadas con movilidad o bicicleta.

¿Cómo se va a medir?

- Por medio del formato FOR-EST-MIP-013, *“Formato de Registro de Bici usuarios - Personal que se Moviliza en Bicicleta”*.
- Encuestas de satisfacción de los ciclistas con respecto a las instalaciones y facilidades.
- Encuestas de satisfacción de los ciclistas con respecto a las actividades estrechamente relacionadas con movilidad o bicicleta

¿Cuándo se va a medir?

- Los registros de bici usuarios se realizará mensualmente y el ranking cada 6 meses.
- Las encuestas de satisfacción con respecto a las capacitaciones un mes después de ejecutarlas.

5.2 Estrategia 2 Carro compartido y Minimización de uso de carro particular

Debido a que un porcentaje importante de colaboradores del FONSEP se movilizan en carro propio o los directivos en los vehículos institucionales, conocido por el diagnostico de movilidad es importante crear alianzas entre colaboradores para poder disminuir la cantidad de vehículos y que los propietarios se vean beneficiados con respecto al costo de combustible y de parqueadero.

El vehículo como conductor o como pasajero según el diagnóstico de movilidad es el menos eficiente y el que más costo tiene asociado, si se atiende de manera eficaz su reemplazo o su minimización se logra no solo contribuir al medio ambiente sino a la movilidad.

5.2.1. Plan de acción

NOTA: Dirigirse al cronograma de actividades – Numeral 8

5.3.2 Estrategia de Monitoreo y Medición

¿Qué se va a medir?

- Publicación de piezas promocionando una actividad de elaboración de rutas y carros, a su vez del impacto negativo de uso de carro en la movilidad y el ambiente
- Cantidad de vehículos propios que se presten a movilizar colaboradores y colaboradores que se benefician del servicio

¿Cómo se va a medir?

- Encuesta sobre uso compartido del carro e intrínsecamente colaboradores que se movilizan y cambio de cultura al uso del carro propio
- Participación de la actividad de carro compartido, FOR-EST-MIP-020 “*Formato Registro de Asistencia*”.

¿Cuándo se va a medir?

- Las encuestas de satisfacción de las actividades se emitirán un mes después de ejecutarlas.

5.3 Estrategia 3 Promoción el uso del transporte público

A partir del diagnóstico de movilidad se identificó que este es el modo de transporte más utilizado en la entidad, por lo que se promocionará un medio de transporte seguro, eficiente y saludable.

5.3.1. Plan de acción

NOTA: Dirigirse al cronograma de actividades – Numeral 8

5.3.2 Estrategia de Monitoreo y Medición

¿Qué se va a medir?

- Participación en las capacitaciones, talleres y actividades

¿Cómo se va a medir?

- Registro de asistencia, FOR-EST-MIP-020 “*Formato Registro de Asistencia*”.

¿Cuándo se va a medir?

- Las encuestas de satisfacción con respecto a las capacitaciones, talleres y actividades un mes después de ejecutarlas.

5.4 Estrategia 4 Promoción de caminatas

La camina según el diagnóstico de movilidad es un aspecto que debe ser fuertemente incentivado debido a que muchos colaboradores viven en las aproximaciones de la entidad, se sabe que hacen rutas para caminar, pero están no son conocidas ni propiciadas.

5.4.1. Plan de acción

NOTA: Dirigirse al cronograma de actividades – Numeral 8

5.4.2 Estrategia de Monitoreo y Medición

¿Qué se va a medir?

- Participación en las capacitaciones, talleres y actividades

¿Cómo se va a medir?

- Registro de asistencia, FOR-EST-MIP-020 “*Formato Registro de Asistencia*”.

¿Cuándo se va a medir?

- Las encuestas de satisfacción con respecto a las capacitaciones, talleres y actividades un mes después de ejecutarlas.

5.5 Estrategia 5 Teletrabajo y flexibilidad de horario

Se tendrá en cuenta una prueba piloto sobre adopción del teletrabajo mediante Resolución 614 de 2014, en la cual se determinan los parámetros básicos a desarrollar.

5.5.1. Plan de acción

NOTA: Dirigirse al cronograma de actividades – Numeral 8

5.5.2 Estrategia de Monitoreo y Medición

¿Qué se va a medir?

- Cantidad de funcionarios vinculados al teletrabajo o con permiso para hacerlo
- Colaboradores que aportan a la movilidad con el horario flexible

¿Cómo se va a medir?

- Encuesta de satisfacción de supervisores para determinar el rendimiento del colaborador que hace teletrabajo
- Colaboradores vinculados como funcionarios al horario flexible por medio de reporte de Talento Humano diciendo quienes están vinculados en horarios distintos al habitual, y contratistas con especificaciones de promover la llegada en horarios específicos y no obligatorios.

¿Cuándo se va a medir?

- Las encuestas de satisfacción se emitirán mensualmente
- Reporte mensual o trimestral de Talento Humano donde se hayan aceptado el beneficio del horario flexible y teletrabajo

6. Presupuesto

Objetivo: Definir recursos económicos para la implementación de las estrategias definidas en el Plan Integral de Movilidad.

NOTA: Para definir un recurso económico la dirección debe entrar a mirar el rubro al que se va a asociar igualmente sucede con la línea. El presupuesto se definirá en cuanto se aprueben las estrategias y el plan entre en vigencia y ejecución.

7. Estrategia de comunicación

Objetivo: Procedimiento de comunicación interna transversal al PIMS que soporte su desarrollo e implementación.

La estrategia de comunicación se enfatizará en apoyar todas las acciones y tareas planeadas dentro del PIMS dirigiéndose a la mejora cultural de los colaboradores, este de la mano llevará a cabo las publicaciones y apoyo publicitario contando a partir del componente ambiental, el componente de Salud y Seguridad en el Trabajo y la subdirección Financiera y Administrativa.

La estrategia estará incluida dentro de la planeación del proceso de comunicaciones, su plan operativo deberá contar con las actividades a desarrollar como parte de apoyo al PIMS siendo el canal principal para la ejecución de las actividades.

8. Cronograma de actividades –PIMS-

PLAN DE ACCIÓN 2019 - 2020 PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE								
N.	Fecha	Tema	Responsable	Línea de acción	Presupuesto	Recursos	Registro a generar	Que se medirá
1	02/01/2020	Día de movilidad - Enero	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
2	02/02/2020	Taller y concientización Día sin carro y sin moto distrital Día de - Febrero	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Registro de participación	Participación
3	05/03/2020	Día de movilidad - Marzo	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
4	20/03/2019	Acompañamiento técnico para la construcción de ciclo parqueaderos de calidad	Líder de movilidad Responsable administrativa	Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Acta de visita	Mejora de la infraestructura
5	02/04/2020	Día de movilidad - Abril	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
6	07/05/2020	Día de movilidad - Mayo	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
7	15/05/2020	Revisión de condiciones ambientales por sedes, implementación de infraestructura para ciclas	Líder de movilidad Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Formato	Acta de visita a sede	Participación

8	01/06/2020	Semana Ambiental - Un día dedicado a la movilidad sostenible	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente y gestor ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Registro de participación	Participación
9	04/06/2020	Día de movilidad - Junio	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Socialización
10	05/06/2020	Día mundial del Medio Ambiente énfasis a prácticas sostenibles	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Pieza	Socialización
11	Enero - Junio	Participación en comité de Gestión y Desempeño semestralmente, presentación de indicadores	Líder de movilidad Referente y gestor PIGA Responsable administrativa y de comunicaciones	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$	-	Pieza de comunicaciones Métricas del estado del plan y actividades	Acta del comité	Seguimiento al desarrollo del plan
12	02/07/2020	Día de movilidad - Julio	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
13	06/08/2020	Día de movilidad - Agosto	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
14	14/08/2020	Día interamericano de la calidad del aire con énfasis a minimización del uso de automotores	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Pieza	Participación
15	03/09/2020	Día de movilidad - Septiembre	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Socialización
16	16/09/2019	Día Internacional de la Preservación de la Capa de Ozono con énfasis al impacto ambiental producido por la movilidad	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Pieza	Socialización
17	01/10/2020	Día de movilidad - Octubre	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$	-	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación

18	21/10/2019	Día mundial de ahorro de energía énfasis al consumo de combustibles fósiles	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Ahorro de energía PIGA Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones	Pieza	Socialización
19	05/11/2020	Día de movilidad - Noviembre	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
20	15/11/2020	Revisión de condiciones ambientales por sedes, implementación de infraestructura para ciclas	Líder de movilidad Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Formato	Acta de visita a sede	Participación
21	03/12/2020	Día de movilidad - Diciembre	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones	Informe día de movilidad	Participación
22	Julio - Diciembre	Participación en comité de Gestión y Desempeño semestralmente, presentación de indicadores	Líder de movilidad Referente y gestor PIGA Responsable administrativa y de comunicaciones	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones	Acta del comité	Seguimiento al desarrollo del plan
23	Por definir	Capacitación Prácticas sostenibles con Promoción cultura de la bicicleta, charla de cambiando el chip	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Registro de participación	Participación
24	Por definir	Capacitación sobre Adaptación al cambio climático con énfasis al uso de medios de transporte sostenibles y minimización de medios de transporte cotidianos	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDA	Registro de participación	Participación
25	Por definir	Capacitación sobre Huella de carbono con énfasis al impacto generado por la movilidad y uso de medios de transportes cotidianos	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDA	Registro de participación	Participación
26	Por definir	Capacitación de seguridad vial	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Responsable SST	Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de ARL	Registro de participación	Participación
27	Por definir	Capacitación sobre mecánica de bicicletas curso básico	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental Responsable SST	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Registro de participación	Participación

28	Por definir	Capacitación en eco conducción	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDA	Registro de participación	Participación
29	Por definir	Taller de movilidad charla sobre uso adecuado del sistema integrado de transporte público	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental Responsable SST	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Registro de participación	Participación
30	Por definir	Sensibilización y formación en temas de seguridad vial y uso de la bicicleta a través de propuestas lúdico - pedagógicas	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental Responsable SST	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Registro de participación	Participación
31	Por definir	Ciclo paseos guiados y acompañamiento en caravanas	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental Responsable SST	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM	Registro de participación	Participación
32	Tiempo máximo de 1 mes para enviar	Encuestas de satisfacción: • Encuestas de satisfacción de los ciclistas con respecto a las nuevas instalaciones y facilidades. • Encuestas de satisfacción de los ciclistas con respecto a las capacitaciones brindadas. • Encuesta mensual sobre uso compartido del carro e intrínsecamente colaboradores que se movilizan. • Las encuestas de satisfacción con respecto a las capacitaciones, talleres y actividades un mes después de ejecutarlas. • Encuesta de satisfacción de supervisores para determinar el rendimiento del colaborador que hace teletrabajo.	Líder de movilidad Apoyo en comunicaciones Referente ambiental Responsable SST	Practicas sostenibles PIGA Movilidad sostenible PIMS Seguridad vial SST	\$ -	Pieza de comunicaciones Capacitador apoyo de SDM, SDA y ARL	Registro de participación Envío de encuestas	Participación Satisfacción

Tabla 18. Plan de acción en cronograma de actividades
Fuente: FONCEP

CONTROL DE CAMBIOS

VERSIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN DE LA MODIFICACIÓN
001	Abril 2020	Creación del Documento Septiembre 2019

Elaborado por:	Revisado por:	Aprobado por:
CHEO ALEXANDER ACERO RODRIGUEZ Contratista OAP – Referente PIGA	Metodológica OAP	ANGELICA MALAVER GALLEGO Subdirectora Financiera y Administrativa Gestora Ambiental CRISTIAN MAURICIO AMAYA MARTINEZ Jefe Oficina Asesora de Planeación
	ALEJANDRA PAOLA SUAREZ FRANCO JENNY PAOLA NIÑO CAPERA Contratista OAP	