

RESOLUCION N° 060A

POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO INSTITUCIONAL DE LA E.I.C.E TERMINAL DE TRANSPORTES DE APARTADÓ

El Gerente de la E.I.C.E Terminal de Transporte de Apartadó, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas, en el acuerdo conferidas por el Decreto 111 de 1996, el acuerdo Municipal 089 de 21 de julio de 2003,

CONSIDERANDO

Que se hace necesario, adoptar e implementar el Plan de Desarrollo Institucional de E.I.C.E TERMINAL DE TRANSPORTES DE APARTADÓ, es por ello que

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Adóptese el Plan de Desarrollo Institucional de la E.I.C.E TERMINAL DE TRANSPORTES DE APARTADÓ, que está contenido en el documento que se anexa y hace parte integral de la presente resolución.

ARTICULO SEGUNDO: La presente resolución rife a partir de la fecha de su expedición legal.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en apartado, a los 22 días del mes de noviembre de 2024.



LANCASTER BANGUERA HOLGUIN.
Gerente

PLAN DE DESARROLLO INSTITUCIONAL 2024-2027

**EMPRESA INDUSTRIAL YCOMERCIAL
DEL ESTADO: TERMINAL DE
TRANSPORTE DE APARTADÓ**



TABLA DE CONTENIDO

PARTE I GENERALIDADES Y FUNDAMENTACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO

1. Diagnóstico	3
1.1 Reseña histórica	3
1.2 Delimitación espacial	3
1.3 Diagnóstico del transporte de pasajeros por carretera en Colombia	4
1.4 Cambios recientes de políticas sectoriales	5
1.5 Servicios conexos de transporte	7
2. Estructura administrativa	10
3. Finanzas	12
3.1 Ingresos	12
3.2 Los conductores	13
4. Marco normativo	13
4.1 Infraestructura de transporte	14
5. Parte estratégica	14
5.1 Matriz DOFA	14
5.2 Plataforma estratégica	15
6. Líneas estratégicas	16

GENERALIDADES Y FUNDAMENTACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO

1. DIAGNÓSTICO

1.1 RESEÑA HISTÓRICA.

La Terminal de Transporte de Apartadó, viene funcionando desde el año 1.992, con la expedición del Acuerdo 080 “Por medio del cual se crea la Sección Terminal de Transporte, adscrita a la Secretaría de Servicios y Obras Públicas del Municipio” y posteriormente pasa a la Secretaría de Transporte y Tránsito.

Los inmuebles que conforman la Terminal de Transporte de Apartadó, fueron sometidos a régimen de propiedad horizontal, mediante escritura pública 850 del 30 de mayo de 1.992. y modificada mediante escritura pública número 1.448 de la Notaria Única del Circulo de Apartado

Mediante Resolución No 019307 del 27 de diciembre de 2.002, se le concede por parte del Ministerio de Transporte, la Homologación de la Habilitación, a la Terminal de Transportes de Apartado.

Con la expedición del Acuerdo Municipal 089 del 21 de julio de 2.003, se transforma en la Empresa Industrial y Comercial del Estado Terminal de Transporte de Apartadó.

El 01 de enero de 2.004, con el nombramiento de Gerente por parte del Señor alcalde Municipal, inicia su vida jurídica la creada Empresa.

1.2 DELIMITACIÓN ESPACIAL

La Terminal de Transportes se encuentra ubicada en el Municipio de Apartadó, localizado al Nor-Occidente de Antioquia; Latitud Norte 7°, 52', 40"; Oeste Greenwich 76°, 37', 44", Nor-Occidente de Colombia, Departamento de Antioquia, Golfo de Urabá; tiene una extensión de 600 kilómetros cuadrados, y se encuentra equidistante de la capital del departamento, Medellín, en 344 kilómetros.

1.3 DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA EN COLOMBIA

El transporte de pasajeros es un servicio público esencial y básico para la población y por tal motivo debe garantizarse en términos de movilidad, comodidad, seguridad y accesibilidad. La situación que se presenta actualmente en la prestación del servicio es preocupante, frente a la organización empresarial, ya que se olvida al usuario como eje central de la actividad, quien busca satisfacer sus requerimientos de transporte en las mejores condiciones y a un costo óptimo.

La prestación del servicio público de transporte involucra tradicionalmente tres actores:

- Las empresas transportadoras
- Los propietarios de los vehículos
- Los conductores

Las empresas cubren las rutas y ejecutan contratos de movilización con vehículos que en la gran mayoría no son de su propiedad, operando como empresas afiladoras, exigiendo a los propietarios de los vehículos una cuota a cambio del derecho a utilizar el nombre de la empresa, explotar las rutas y servicios que las autoridades competentes de transporte les concede mediante permiso y para ejecutar los contratos de movilización de personas que únicamente las empresas están facultadas para suscribir.

La estructura empresarial del transporte presenta deficiencias frente al desarrollo de la actividad por la débil concepción en cuanto a la claridad en su misión, estructura organizacional, capacidad técnica, operativa, económica y financiera que le impiden garantizar una adecuada prestación del servicio. Lo anterior se refleja en una deficiente participación del sector en la cadena logística de servicios, toda vez que cada uno de los integrantes (empresa, propietario y conductor) tienen una visión individual de la cadena, en defensa de sus propios intereses, lo que ocasiona conflictos en las relaciones económicas y sociales entre todos los actores. La propiedad de los equipos es netamente individual, lo que delimita claramente el esquema de vinculación empresa – propietario para el desarrollo de la actividad.

Este esquema genera una actitud indiferente de la empresa frente a la calidad del servicio, quedando la responsabilidad en el conductor, que sin tener formación en lo que significa la calidad del servicio establece sus propios parámetros. El vínculo contractual entre el conductor y el propietario del vehículo es informal y

sus ingresos dependen directamente de la movilización de los pasajeros. Esto trae como consecuencia una competencia desleal entre los actores por subsistir en el mercado.

El marco regulatorio, busca la autorregulación del sector con menos intervención por parte del Estado en procura de contar con un transporte más eficiente, seguro y asequible, que respondiera, a nivel nacional e internacional, tanto a las expectativas del mismo sector como a las necesidades de la comunidad.

La intención del legislador no ha dado los resultados esperados, y sí por el contrario se han presentado, especialmente en la operación y prestación del servicio, condiciones marcadas de competencia desleal entre las empresas con perjuicios económicos para las mismas y con una baja calidad del servicio a los usuarios, situación que amerita cambios definitivos en el modelo de prestación de servicio que satisfaga realmente las necesidades y expectativas de los usuarios, y a la vez garanticen la sostenibilidad de la operación y la rentabilidad del sector inversionista.

La modernización del parque automotor es un proceso que ha tenido muy baja respuesta, por no decir completamente nula en los programas de reposición, debido a la inviabilidad económica y social de los mismo por cuanto ha carecido del concurso debido del Estado, del sector transporte y del sector financiero, que permitan materializar el proceso.

Las Terminales de Transporte prestan servicios conexos de transporte, en los cuales los organismos estatales son los accionistas mayoritarios, las empresas de transporte de pasajeros no cuentan con una participación accionaria equitativa en los terminales de transporte, lo que puede generar irresponsabilidad de las Autoridades Municipales en la toma de decisiones.

Una gran mayoría de Terminales, se han convertido en centros de comercio, desvirtuando la concepción de Terminales de Transportes para la que fueron creados y habilitados.

Algunas Terminales de Transporte adolecen de funcionalidad adecuada (Mala distribución de las plataformas de despacho), presentan baja capacidad operativa y su ubicación no está acorde con las necesidades de servicio de la comunidad, no existe articulación entre los Terminales de Transporte y el transporte urbano para facilitar la accesibilidad al usuario. La normatividad existente para la homologación de terminales es deficiente, no contempla aspectos relacionados con las exigencias técnicas”.

(Documento CONPES de febrero de 2.006)

1.4 CAMBIOS RECIENTES DE POLÍTICAS SECTORIALES.

Uno de los mayores inconvenientes que enfrenta el transporte, lo origina la actual normatividad, la cual, además de ser numerosa y prolifera, es precaria y descoordinada, en contravía en muchas ocasiones con la realidad operativa, lo que contribuye asentar la ineficacia. En consecuencia, es apremiante la necesidad de una regulación para el sector transporte, con objetivos claros y precisos que este acorde con las expectativas y exigencias del país.

La capacidad competitiva del país depende de la competitividad de las empresas, por tanto, debe promoverse a mediano y largo plazo un sistema de transporte en Colombia cuya operación sea moderna y eficiente a través del desarrollo e implantación de un esquema empresarial idóneo, donde los empresarios dirijan sus esfuerzos hacia aquellas áreas en las que efectivamente puedan consolidar ventajas competitivas.

A. El esquema empresarial para el transporte nacional e internacional, debe consolidarse bajo los siguientes parámetros:

- La totalidad del parque automotor debe ser propiedad de la empresa o en su defecto mediante contrato leasing donde el locatario es la empresa de transporte
- La empresa debe contar con un capital de trabajo (independiente del capital social), acorde con el tamaño de la misma y con las exigencias que el desarrollo de operación del servicio requiera
- Es imprescindible el diseño y puesta en marcha de un sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados a la empresa, cuyo desarrollo implica el establecimiento de instalaciones, personal y equipos necesarios.
- Se debe diseñar y ejecutar un sistema de contratación tanto del personal administrativo como operativo de la empresa, en el cual se tenga en cuenta programas de selección, de acuerdo con el perfil requerido, capacitación, control y seguimiento.
- En todo caso el nuevo esquema empresarial deberá garantizar la seguridad social de la totalidad de los operadores de los equipos, con fórmulas efectivas que los protejan, decisión que debe extenderse a todas las modalidades del servicio.
- Con fundamento en los programas de reposición y renovación del parque automotor que implementa el Estado, la empresa debe diseñar y ejecutar el proceso pertinente tomando como base la vida económica útil de los vehículos de servicio público establecida por la ley para cada modalidad de servicio
- Certificación en normas ISO, para la prestación del servicio

B. El Estado, a través del Ministerio de Transporte o la Entidad delegada debe elaborar proyectos de planeación, programación y operación del

transporte para garantizar una explotación del servicio bajo condiciones socioeconómicas óptimas.

- C. Estandarización de marcas, lo cual traerá como resultado reducción de los costos de mantenimiento y operación, posibilidad de intercambiar equipos entre las diferentes rutas y zonas de operación y simplificación de la formación de personal de explotación y mantenimiento
- D. Adjudicación de estos servicios de acuerdo a las necesidades reales que tiene la comunidad. Con estudios socioeconómicos serios.
- E. Modernización del parque automotor
- F. Conformación de empresas verdaderamente responsables de la prestación del servicio
- G. Implementar una conectividad eficiente y eficaz en todo el territorio
- H. Establecimiento de un régimen jurídico estable que fortalezca el desarrollo del transporte
- I. Generar los mecanismos de fortalecimiento de los servicios conexos al transporte, en el sentido de establecer que las terminales de transporte presten servicios que generen valor agregado a las sociedades transportadoras usuarias, sin que constituya un régimen impositivo.

1.5 SERVICIOS CONEXOS DE TRANSPORTE

El artículo 27 de La Ley 336 de 1996, define *“se consideran como servicios conexos al de transporte público los que se prestan en las Terminales, Puertos Secos, Aeropuertos, Puertos o Nodos y Estaciones, según el modo de transporte correspondiente”*.

El artículo quinto del Decreto 2762 de 2001, define: *“Son consideradas terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad”*.

El municipio que aspire a tener una Terminal de Transporte debe tener una población certificada superior a cien mil habitantes (Decreto 2762 de 2001).

Las Empresas de Transporte que tienen su asiento en la Terminal, están autorizadas por el Ministerio de Transporte, de conformidad a los actos administrativos expedidos para tal fin, a cada una de las Empresas Transportadoras, donde se determinan las rutas autorizadas, la clase de vehículos y el número total de cada clase, según la Empresa Transportadora., los cuales pueden utilizar indistintamente para la prestación del servicio, y es su criterio y conocimiento de la ruta el factor que determina la clase. La Empresa

Terminal de Transporte vela porque el servicio se preste dentro de los preceptos de calidad, comodidad, seguridad y puntualidad.

En la EICE Terminal de Transporte de Apartadó, se trabaja mancomunadamente con las Empresas Transportadoras y la Secretaría de Movilidad Municipal y la Policía Nacional (carreteras), con el propósito de brindar un servicio de alta calidad a los usuarios y unas instalaciones seguras y cómodas.

La Empresa Terminal de Transportes de Apartado presta los siguientes servicios conexos

- Servicios de plataforma para los vehículos que estén próximos a ser despachados
- Servicio de parqueadero
- Sala de espera para usuarios
- Servicio de baños públicos
- Seguridad
- Locales comerciales

La necesidad de la intervención de la Terminal obedece a los inconvenientes que para la operación presenta, así:

- Capacidad instalada inferior a la demanda del servicio
- Vías de acceso insuficientes y poco optimas
- El diseño de la actual terminal dificulta la prestación de un servicio con seguridad y comodidad
- No existe espacio destinado para guarda equipaje
- Falta espacio para cargue y descargue de mercancías
- Espacios reducidos para: Salas de espera, venta de tiquetes, parqueo, plataformas de ascenso y descenso de pasajeros, áreas de circulación interna y operativa.
- Inexistencia de salas de descanso para conductores
- No hay a su interior servicios que se requieren para vehículos
- Falta puesta de información
- No hay caseta de control de ingreso de vehículos
- No se cumple con el decreto 1660 de 2003 sobre accesibilidad a personas con discapacidad

La población atendida, número de empresas y movimiento vehicular es el siguiente:

- Presencia de seis (6) empresas transportadoras • Promedio de vehículos diario 800 entre origen y tránsito
- Promedio de pasajeros anual 1.332.000.

La demanda actual de los servicios.

- Zona de influencia: Municipios del Eje Bananero (Chigorodó, Carepa y Turbo)
- Veredas del eje bananero
- Recorridos largos: Medellín, Frontino, Montería, Arboletes, San pedro.

RUTA	PARTICIPACIÓN PORCENTUAL
CHIGORODO	26%
CAREPA	7%
TURBO	30%
BAJIRA	1%
SAN PEDRO	3%
ARBOLETES	1%
MONTERÍA	3%
MEDELLÍN	17%
FRONTINO	0.15%
VEREDAS	8%

En el eje Bananero de la Región de Urabá, solo el Municipio de Apartadó, cuenta con terminal de transporte habilitada y homologada por el Ministerio de Transporte, la cual presta un servicio de buena calidad, pero sus áreas operativas no son suficientes para atender en forma óptima la demanda del servicio, por lo que se hace necesario de manera urgente la ampliación de la misma o la construcción de una nueva terminal de transporte..

Las empresas transportadoras que prestan servicio intermunicipal de pasajeros en el eje Bananero (Turbo, Apartadó, Carepa y Chigorodó) son:

EMPRESA	CANTIDAD	%
TRANSPORTES GOMEZ HERNANDEZ	139	20
SOTRAURABA	129	18
COOINTUR	194	27
SOTRAGOLFO	130	18
SOTRACOR	120	17
TOTAL	712	100

El eje bananero de la Región de Urabá, lo componen los municipios de Chigorodó, Carepa, Apartadó y Turbo, con una población de quinientos un mil ochocientos veintinueve personas (501.829) según el último censo del DANE del año 2023.

La mayoría de la población la componen Antioqueños Cordobeses y chocoanos, pero en general hay población de todo el país y además población de extranjeros.

MUNICIPIO	POBLACIÓN	PROPORCIÓN URB/ RURAL
APARTADO	200.931	85/15
TURBO	163.525	39/61
CHIGORODO	86.230	84/16
CAREPA	51.143	71/29
TOTAL	501.829	

El transporte urbano en el Municipio de Apartadó, es de una aceptable calidad, debido a que el parque automotor es de buena calidad, pero falta capacitación a los conductores en servicio al cliente y normas de civismo e igualmente por el mal estado de un porcentaje importante de la malla vial

Las empresas transportadoras que prestan servicio de transporte urbano en bus y buseta en el Municipio de Apartadó, son:

EMPRESA	CANTIDAD	%
SANTUR	31	30
SOTRAGOLFO	57	57
SOTRANSMODAL	13	13
TOTAL	101	100

El servicio de taxi individual es de buena calidad, los conductores son educados, el servicio se presta en términos generales en vehículos cómodos.

En la actualidad las empresas que prestan el servicio de taxi individual en el Municipio de Apartadó, son:

EMPRESA	CANTIDAD	%
COOTRANS DAR	32	22
COOTRAN SPAN	85	58
TOTAL	147	100

El transporte para los corregimientos y veredas del Municipio de Apartadó, se presta desde la Terminal de Transporte, en vehículos campero JEEP en su gran mayoría y algunas busetas han ingresado últimamente en el programa de reposición del parque automotor, lo que ha mejorado la calidad del servicio, pero aún falta por reponer la mayoría de vehículos, dificultado también por el mal estado de las vías.

El comercio mundial crece e igualmente crece la movilidad de las personas de un país a otro, por lo cual se hace indispensable un transporte eficiente, económico, confiable, rápido tanto al interior del país, como para el comercio internacional, para el logro de estos objetivos se hace necesario tener una

infraestructura vial en óptimas condiciones y este es uno de los retos importantes que tiene el país y muy especialmente la Subregión de Urabá.

2. ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA

Junta Directiva: Conformada por.

Un delegado del Alcalde quien la preside, el Secretario de Planeación, el Secretario de Gobierno, el Secretario de medio ambiente y el Secretario de Movilidad, un delegado de las empresas de transporte y un delegado de los conductores.

Planta de Cargos: Conformado por

Un Gerente

1 Profesional Universitario- jefe Operativo

1 Profesional Universitario – Jefe de Recaudos

1 Profesional Universitario – jefe de Contratación y Presupuesto

1 Auxiliar. Administrativa - Secretaria

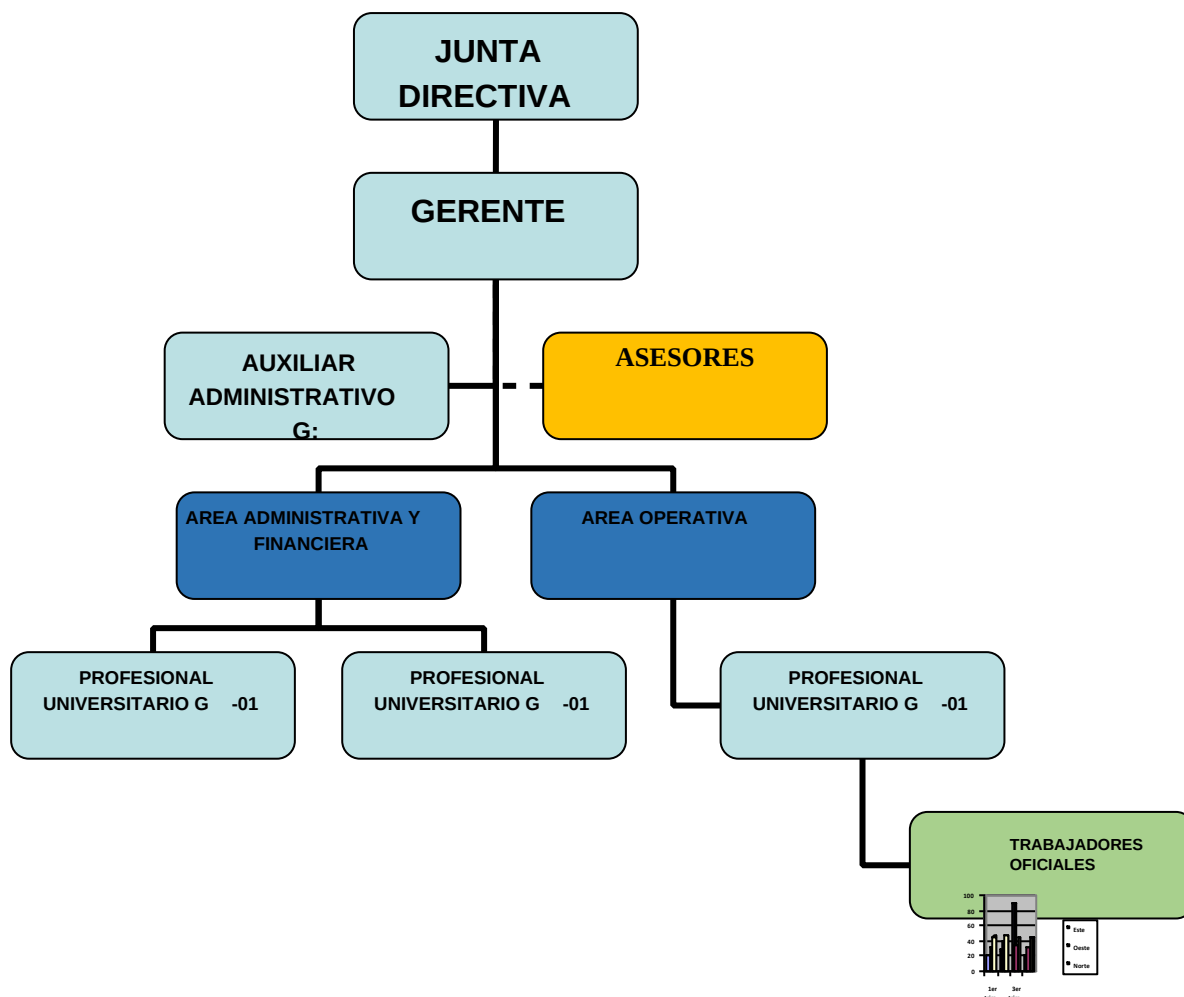
7 Trabajador oficial 1

17 Trabajadores oficiales 2

1 Trabajadores oficiales 3

Según el siguiente organigrama:

E.I.C.E. TERMINAL DE TRANSPORTE APARTADO ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL



INGRESOS PROYECTADOS DE LA TERMINAL DE TRANSPORTE DE APARTADO PARA LOS PROXIMOS 4 AÑOS

3. FINANZAS

3.1 INGRESOS

La terminal obtiene sus ingresos por los siguientes conceptos:

1. **TASA DE USO:** Se le cobra a la empresa transportadora autorizada para desarrollar sus funciones en el área de influencia del municipio y utilizan la terminal como punto de origen, tránsito o destino de las diferentes rutas intermunicipales y veredales. Estas tasas son fijadas por el Ministerio de

Transporte. Es el mayor ingreso de la EICE Terminal de Transporte de Apartado (82.70%).

2. **ARRENDAMIENTO:** De los bienes propiedad del municipio y sobre los cuales se realiza un uso determinado por los particulares que lo poseen. Este ingreso constituye aproximadamente un (6.27%) de los ingresos.
3. **SERVICIO DE BAÑOS:** Se cobra a los usuarios de la Terminal de Transporte que utilicen el baño. Representa el 4.92% de los ingresos, con la nueva proyección puede ser muy importante debido a los servicios complementarios que se ofrecerán al público en general.

Tal como se describe en la siguiente tabla: Muestra de 4 años

INGRESOS PROYECTADOS DE LA TERMINAL DE TRANSPORTE DE APARTADO					
PARA LOS PROXIMOS 4 AÑOS					
CONCEPTO	2024	2025	2026	2027	TOTAL.
Tasas de Uso	2,226,814,000	2,404,959,120	2,597,355,849.60	2,805,144,318	10,034,273,287
Arrendamiento	200,241,000	216,260,280	233,561,102.40	252,245,991	902,308,373
Baños	186,560,000	201,484,800	217,603,584.00	235,011,871	840,660,255
Otros Ingresos	-	560,000	604,800.00	653,184	1,817,984
TOTAL	2,613,615,000	2,823,264,200	3,049,125,336	3,293,055,363	11,779,059,899

La proyección de ingresos para el 2025 es de un aumento del 8% a partir de ese año se proyecta un aumento del ingreso con base en el IPC para las siguientes vigencias y hasta el 2027

3.2 LOS CONDUCTORES

El conductor juega un papel preponderante en el transporte público terrestre automotor, pues en quien tiene el contacto directo con los usuarios, es el responsable de la calidad del servicio en lo que tiene que ver con el servicio al cliente, la parte humana. Pero los errores, surgen desde la forma de vinculación laboral, donde cada propietario de vehículo vincula libremente al conductor de su vehículo, lo que no permite un manejo empresarial de los conductores, no se exigen unos requisitos mínimos de habilidad, experiencia, aptitud física, procesos

de inducción etc. Otro de los grandes problemas es que no se capacita a los conductores en servicio al cliente, primeros auxilios etc.

Las grandes exigencias de productividad de los propietarios a los conductores, hacen que este maneje unos niveles de estrés altamente peligrosos para su vida y la vida de los usuarios del servicio. Estos altos niveles de estrés, son generadores permanentes de conflictos entre los mismos conductores y de estos con los usuarios. Igualmente, a la gran mayoría de los conductores no se les brinda seguridad social.

4. MARCO NORMATIVO

El transporte es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado, el cual ha sido delegado a los particulares, pero se ejerce una intervención en la operación a través de la regulación, control y vigilancia para asegurar una adecuada prestación en términos de calidad, seguridad y eficiencia. Las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, fijaron y unificaron los principios y criterios que se desarrollaron en el actual marco reglamentario del sector, decretos 170, 171, 172, 173, 174, 175 y 176 de 2001 que reglamentan la prestación del servicio público de transporte terrestre en sus diferentes modalidades. El nuevo marco busca la autorregulación del sector con menos intervención por parte del estado y así dar respuesta a la necesidad de contar con un transporte más competitivo y seguro que responda a las necesidades del sector productivo nacional y de comercio exterior y que satisfaga los requerimientos de desplazamiento de la población colombiana en condiciones de accesibilidad, calidad, comodidad y seguridad.

Uno de los principales retos del estado colombiano y propósito de la industria del transporte es obtener la competitividad del sector, pues en torno de esta gira la competitividad del país.

4.1 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Ley 105 de 993

ARTÍCULO 17. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Hace parte de la infraestructura distrital municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

5. PARTE ESTRATÉGICA

5.1 MATRIZ DOFA

FORTALEZAS	DEBILIDADES
• Única Terminal homologada en la Región • Número de usuarios movilizados al año (3.000.000.) • Numero de despachos realizados al año (más de 250.000.) • Total respaldo del Alcalde Municipal • Talento Humano calificado • Suficiente capital del trabajo • En el POT los terrenos adyacentes a la Terminal son de uso institucional	• Insuficiente infraestructura física • Falta de implementación del sistema de Gestión de la calidad • Falta de sistematización y automatización del área operativa
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
• Posibles alteraciones del orden público • Construcción de otras terminales en la subregión • Cambios políticos	• Pavimentación de la vía Turbo – Necoclí – San Juan • Autopistas de la Prosperidad • Transversal de la Américas • El nuevo Estatuto Nacional del Transporte (esquema administrador para las empresas (transportadoras) • Categorización de Terminales que adelanta el Ministerio de Transporte • Déficit de parqueaderos

5.2 PLATAFORMA ESTRATÉGICA

MISIÓN

Brindar un servicio de alta calidad a clientes y usuarios, en condiciones de igualdad, seguridad, accesibilidad y comodidad.

Además, contribuir en el desarrollo de nuestro municipio, con la organización del transporte público terrestre intermunicipal de pasajeros.

VISIÓN

Al año 2035, la terminal de transporte de apartado, será reconocida por el servicio a la comunidad con calidad y sentido humano y además por su capacidad

administrativa, tecnológica y operativa a la altura de las mejores terminales del país.

VALORES

- HONESTIDAD
- SENTIDO DE PERTENENCIA
- RESPONSABILIDAD
- TOLERANCIA
- COMPAÑERISMO
- SOLIDARIDAD
- AMABILIDAD
- SINCERIDAD
- RESPETO

LÍNEAS ESTRATEGICAS

1. CONSTRUCCIÓN Y ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LA TERMINAL DE TRANSPORTES DE APARTADÓ “

El elevado crecimiento que ha experimentado el transporte público terrestre subregional de pasajeros en los últimos años es consecuencia en gran parte de la reactivación económica y de una serie de factores de tipo operativo, financiero y legal, que hacen que la actividad de alguna manera se concentre en la terminal de transportes de Apartadó.

Surgen entonces algunas preguntas: ¿Cumple la terminal de transporte de pasajeros en Apartadó de manera eficiente su objeto? y sobre todo: ¿Su tamaño está apropiadamente dimensionado? Partiendo de estas dos inquietudes, es preciso analizar los elementos y criterios destinados a orientar las políticas para el mejoramiento físico de la terminal de transportes teniendo en cuenta que está concebida como el nodo integrador entre la Subregión y como el primero en prestación de servicios en su especie para la misma. Es así, que se visualiza además de la adecuación de la infraestructura existente, la ampliación y/o construcción requerida de nuevas obras que permitan cumplir con dicha proyección.

Desde el plan de desarrollo municipal, esta estrategia se articula al eje estructurante transversal del mismo, que corresponde a a “UNDIOS POR LA VIDA” teniendo en cuenta que la visión de ciudad que queremos construir y los elementos del plan de ordenamiento Territorial, se trabajará de manera transversal en la gestión para la construcción de centros de encuentros comunitarios, culturales y sociales y para el mantenimiento, adecuación y terminación de edificaciones institucionales existentes

Nueva Terminal de Transportes de Apartado construida	Estudios y diseños pertinentes	2025
--	--------------------------------	------

2. ADQUISICIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS INFORMÁTICAS

El manejo de información requiere desarrollar un conjunto de habilidades que permiten definir la información necesaria, obtenerla y aprovecharla; exige lograr un dominio de las herramientas informáticas para lograr rapidez, reducir el esfuerzo, representar y comunicar la información; y desarrollar un aprendizaje del que se pueda tener control, independientemente del ritmo con que las tecnologías o la información se transforman.

Desde el plan de desarrollo municipal, esta estrategia se articula al eje estructurante transversal del mismo, que corresponde a una gestión pública moderna, efectiva y de cara a la gente; en donde la línea de Desarrollo Institucional Administrativo aborda los temas relacionados con la modernización tecnológica del municipio.

De igual forma, el desarrollo de esta estrategia, pretende atender los siguientes factores críticos de éxito, con una incidencia directa en las áreas estratégicas claves.

PROYECTO 1 : Adquisición del Hardware necesario para el funcionamiento administrativo de la EICE Terminal de Transportes de Apartadó

INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	META				TOTAL
		2024	2025	2026	2027	
Adquisición de equipos de computo	Nº de equipos adquiridos	3	5	0	0	8
Adquisición equipos de impresión	Nº de equipos adquiridos	4	0	0	0	4

PROYECTO 2 : Adquisición del Software necesario para el funcionamiento administrativo de la EICE Terminal de Transportes de Apartadó

META

INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA					TOTAL
		2024	2025	2026	2027	
Actualización de Software para entrada y salida de vehículos	Nº de Software Adquirido	0	1	-	-	1
	% de Software en funcionamiento	50	50			100
			0	0	0	

PROYECTO 3 : Adquisición del Hardware y software necesario para garantizar seguridad en la EICE Terminal de Transportes de Apartadó

INDICADOR	META					
		UNIDAD DE MEDIDA			TOTAL 2024	
		2025	2026	2027		
Instalación de cámaras de seguridad en la terminal de transportes de Apartadó	Nº de cámaras adquiridas	0	5	0	-	5
		-				
	Nº de Mantenimientos realizados	0	1	1	1	3

PROYECTO 1 : Adecuación de la infraestructura existente en la Terminal de Transportes de Apartadó

INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	META				TOTAL
		2024	2025	2026	2027	
Señalización Plataforma	Áreas señalizadas	1	1	0	0	2
Señalización horizontal y vertical de los parqueaderos A, B y C.		1	0	1	0	2
Construcción de casetas de entrada y salida para control de ingreso		0	1	0	0	
Construcción de salas de esperas para zonas de descanso		0	1	0	0	1
Mantenimiento preventivo y		0	1	1	1	3
correctivo zonas peatonal, parqueaderos A, B y C. y entrada a la Terminal de Transportes						
Sistema de protección para rayos		0	1	0	0	1

PROYECTO 2 : Mantenimiento a la infraestructura existente en la Terminal de Transportes de Apartadó

INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	META			TOTAL 2024
		2025	2026	2027	

Mantenimiento permanente a los sumideros y trampas de grasa del área operativa	Nº de Mantenimientos	5	5	0		10
Arreglo y mejoramiento de baterías sanitarias sector oriental	Nº de Mantenimientos	1				1

3. DESARROLLO INSTITUCIONAL

Sin legitimidad institucional no existen ciudadanos. Cuando las instituciones no funcionan bien y a tiempo, se desdibuja la igualdad que la ley busca y la relación entre ciudadano y funcionario tiende a transformarse en una relación entre agentes económicos privados. Esta transformación de la relación también genera intermediación, costos y beneficios indebidos. Es por eso que, como eje de esta gestión, existirá entre el equipo de trabajo y los usuarios una la relación dinámica, interdependiente y equilibrada entre la orientación a la gente, la autonomía, la participación, la eficacia y la eficiencia.

El Plan de Desarrollo Municipal, en su línea del mismo nombre “Desarrollo Institucional”, abarca las acciones que permitan mejorar las condiciones del clima laboral y poder brindar así una mejor gestión. En la tabla N° 8, se presentan los factores críticos y áreas calve en los cuales interviene esta estrategia.

PROYECTO 1 : Salud Ocupacional

INDICADOR		META					TOTAL 2024
		UNIDAD DE MEDIDA					
		2025	2026	2027			
Cumplimiento del Programa de Salud Ocupacional	% de cumplimiento del programa de Salud Ocupacional	100		0	0	100	

Seguimiento y evaluación		100	100	100	
--------------------------	--	-----	-----	-----	--

PROYECTO 2 : Mejoramiento del clima laboral en la Terminal de Transportes de Apartadó

INDICADOR	UNIDAD DE MEDIDA	META				TOTAL
		2024	2024	2024	2024	2025
Bienestar social e incentivos	Nº de eventos	4	4	4	4	16