



Gestión estratégica del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para un gobierno autónomo descentralizado municipal

Strategic management of land transport, traffic and road safety for a decentralized municipal autonomous government

Cristina Guadalupe Vinza Coronel*

cvinza@uteq.edu.ec

María Fabiola Chusin Cuzco*

fabi_chusin@hotmail.com

Emma Elizabeth Sacón Martínez*

emmasacon13@gmail.com

Inés Elizabeth Tenelema Jiménez*

itenelemaj@uteq.edu.ec

José Armando Estrada Hernández*

estradaja1962@gmail.com

* Universidad Técnica Estatal de Quevedo

Recibido: 27/08/2024-Aceptado: 05/12/2024

Correspondencia: cvinza@uteq.edu.ec

Resumen

El presente artículo posibilita identificar la relación y la influencia existente entre el transporte terrestre, el tránsito y seguridad vial para un gobierno autónomo descentralizado municipal, así como identifica las estrategias y acciones a seguir para una adecuada gestión de estas variables por el GAD de la ciudad de Quevedo. El trabajo propuesto contribuye a dar solución al problema de investigación: ¿cómo incide la gestión del transporte terrestre, el tránsito y seguridad vial en la calidad del servicio de transporte en la ciudad de Quevedo?; siendo su objetivo general el diseñar estrategias y acciones estratégicas que permitan potenciar la calidad del mismo. El método que se utiliza es un enfoque cualitativo de corte correlacional-transversal, con un diseño no experimental. A nivel de contribución disciplinar a nivel teórico permite la comprensión para mejorar los servicios de transporte terrestre a nivel del cantón, haciendo énfasis desde la gestión estratégica y organizacional. Los resultados alcanzados evidencian que existe una clara relación entre el transporte terrestre, el tránsito y seguridad vial, aspectos integrados que pueden aumentar la calidad del servicio en la ciudad de Quevedo.

Palabras clave: transporte terrestre, el tránsito y seguridad vial, gestión, calidad del servicio.

Abstract

This article makes it possible to identify the relationship and influence between land transportation, traffic and road safety for a decentralized municipal autonomous government, as well as to identify strategies and actions to be followed for adequate management of these variables by the GAD of the city of Quevedo. The proposed work contributes to solve the research problem: how does the management of land transportation, traffic and road safety affect the quality of the transportation service in the city of Quevedo; its general objective is to design strategies and strategic actions to enhance its quality. The method used is a qualitative approach of correlational-transversal cut, with a non-experimental design. At the level of disciplinary contribution at a theoretical level, it allows the understanding to improve land transportation services at the canton level, with emphasis on strategic and organizational management. The results show that there is a clear relationship between land transportation, traffic and road safety, integrated aspects that can increase the quality of service in the city of Quevedo.

Key words: land transportation, transit and road safety, management, service quality.

Cómo citar

Vinza Coronel, C. G., Chusin Cuzco, M. F., Sacón Martínez, E. E., Tenelema Jiménez, I. E., & Estrada Hernández, J. A. (2024). Gestión estratégica del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para un gobierno autónomo descentralizado municipal. GADE: Revista Científica, 4(6), 220-236. Recuperado a partir de <https://revista.redgade.com/index.php/Gade/article/view/537>



INTRODUCCIÓN

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 227 establece que: “La administración Pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación”.

El artículo 238 de La Constitución de la República del Ecuador, dice: “...que los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana...”; así como también en su artículo 240 determina que: “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales...” “Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales”.

Según (Maldonado, R. (2019) la gestión del transporte terrestre es el proceso de planificar, coordinar y controlar el movimiento de mercancías y viajeros, desde un origen hasta un destino. Este proceso incluye la selección de los medios de transporte, la programación de los movimientos y la atención al cliente.

En el presente se han observado irregularidades en la gestión del transporte terrestre y el desarrollo del mismo con la calidad determinada, aparejado a los altos niveles de inseguridad vial e inseguridad causada por grupos delictivos en el país.

Considerando todos estos aspectos como cruciales en el desarrollo de este artículo podemos enfocar la siguiente pregunta de investigación: ¿cómo incide la gestión del transporte terrestre, el tránsito y seguridad vial en la calidad del servicio de transporte en la ciudad de Quevedo?; interrogante que constituye el anunciado de nuestro problema.

Se plantea además el siguiente objetivo en el proceso que consiste en diseñar estrategias y acciones estratégicas que permitan potenciar la calidad de este, observando una serie de factores en el propio proceso de la gestión estratégica del transporte terrestre, tránsito y seguridad



vial para un gobierno autónomo descentralizado municipal.

Cerca Technology (2024) expone que la gestión del transporte es importante para las empresas porque permite optimizar los procesos logísticos y mejorar la eficiencia en el traslado de mercancías. Algunos de los objetivos de la gestión del transporte son: disminuir costos de logística, reducir errores, aumentar la rapidez de las soluciones, búsqueda de la máxima calidad del producto o servicio ofrecido.

Para elegir un sistema de gestión del transporte que se ajuste a las necesidades de una empresa, se pueden considerar los siguientes factores (Díaz Ferrán, G. (2000):

- Industria empresarial
- Tamaño de la empresa
- Complejidad de los procesos
- Número de envíos
- Tipo de envíos
- Integración con ERP, WMS o Comercio Electrónico
- Integraciones de transportistas
- Características adicionales
- Presupuesto

Podemos conceptualizar al transporte como una parte fundamental de la cadena de suministro y tiene como

objetivo optimizar la eficiencia, reducir los costos y mejorar el servicio a los clientes finales, tanto en el servicio a clientes como en el traslado de mercancías y recursos.

Para Urry J. (2000) constituye un conjunto de procesos destinados al desplazamiento de personas y bienes de un lugar a otro. Este traslado es efectuado con diversos modos de transporte: terrestres, aéreos o marítimos, e involucra no solo el movimiento físico, sino también la comunicación entre los puntos de origen y destino; y es considerado una actividad fundamental en el sector terciario.

En el proceso de gestión del transporte las tareas y decisiones principales que se deben abordar son:

- Selección de modos de transportes: es decir qué tipo de transporte (terrestre, marítimo, aéreo, ferroviario) es el más adecuado según el tipo de carga y distancia a recorrer.
- Planificación de rutas: establecimiento de la mejor ruta para el transporte considerando aspectos como la distancia a recorrer, el tiempo de desplazamiento, restricciones



legales, tráfico vial y las necesidades del cliente.

- Contratación y gestión de transportistas: distinguir a los proveedores de transporte, considerando si serán propios o tercerizados y revisando los valores y la calidad de servicio ofrecida.
- Seguimiento y control: monitoreo en tiempo real de las solicitudes de los clientes y ante cualquier anomalía, mediante una comunicación constante con los conductores, gestionando el cumplimiento de los plazos comprometidos.
- Gestión de costos: establecer un control adecuado sobre los gastos asociados al transporte, teniendo visibilidad de costos, contribuyendo a su reducción sin comprometer la calidad de servicio.
- Cumplimiento normativo: testificar que las operaciones de transporte se desempeñan atendiendo las regulaciones y normativas vigentes.
- Resolución de problemas: visibilidad en tiempo real de cualquier contratiempo o incidencia que se pueda producir, teniendo procesos de respuesta

establecidos y a los que se les puede dar seguimiento.

En la actualidad para lograr una gestión de transporte eficiente, la tecnología desempeña un papel muy importante, ya que se han desarrollado softwares especializados en soportar los procesos anteriormente descritos.

Entre los principales indicadores del transporte podemos mencionar indicadores estándar y operativos, clave a la hora de medir y mejorar el proceso son:

- Número de viajes realizados.
- Número de entregas realizadas a tiempo.
- Número de entregas fallidas.
- Número de clientes satisfechos.
- Número de vehículos disponibles.
- Número de entregas realizadas por vehículo.
- Número de kilos, bultos transportados por tipo de vehículo.
- Rentabilidad por ruta, tipo de vehículo.

Podemos enfocar que la gestión de transporte establece un proceso de distinguir, a través de una estrategia controlada, los medios de transporte que se utilizarán en el despacho de mercaderías, productos y/o insumos y la programación



de los movimientos que se llevarán a cabo en el traslado de personas.

Esta planificación integra tareas propias de la logística de transporte, tales como: planificación, aprovisionamiento, producción, distribución y atención al cliente.

La seguridad vial posibilita minimizar al máximo (si se cumplen las orientaciones y normativas previstas) las víctimas por accidentes, favoreciendo una adecuada circulación y movilidad más sostenible en nuestras ciudades; para ello es imprescindible la implicación de los gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) y los ciudadanos que residen, trabajan o se desplazan habitualmente en estas comunidades o cantones.

La propia gestión de la seguridad vial es una poderosa herramienta para el abordaje de la solución de los problemas en el transporte. El objetivo principal de estos planes es la reducción de la siniestralidad vial, así como de las lesiones y muertes derivadas de la misma, que se producen a nivel local.

A nivel conceptual, la seguridad vial refiere las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. Constituye en sí, el conjunto de

acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión de las personas en sus desplazamientos, ya sea en medios motorizados o no motorizados con un enfoque multidisciplinario sobre las medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito en las vías, desde el diseño de éstas y su equipamiento, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tránsito, el diseño de los vehículos y sus elementos de protección activa y pasiva, la inspección técnica vehicular, la formación de los conductores y los reglamentos de conductores; también la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas de los accidentes de tránsito (Maldonado, R. 2019).

METODOLOGÍA

El estudio o investigación tiene un enfoque cualitativo y trata de definir las estrategias a establecer para una gestión adecuada de la viabilidad, acorde a la realidad existente en la ciudad de Quevedo, y su estructura dinámica con el gobierno autónomo descentralizado. Mediante una revisión bibliográfica de



documentos impresos, tales como libros, informes, leyes, resoluciones, decretos, trabajos, monografías, páginas web, entre otros se pudo obtener datos que cumplan con los objetivos propuestos. Fue empleado un enfoque inductivo-deductivo para las interrelaciones dialécticas, realizando investigaciones y observaciones sobre casos específicos, como el tráfico existente, las condiciones de la infraestructura vial y el servicio de control vial.

La población que fue encuestada incluye una muestra de del personal de tránsito y transporte terrestre del estado, así como pasajeros, entre 18 hasta 65 años, lo que permitió obtener una realidad a partir del trabajo de campo para conocer las necesidades del estado en la planificación y gestión del transporte terrestre.

Para la realización del proceso primeramente se manifestó la observación de la relación entre las tres variables a estudiar. Para ello se efectuó un análisis estadístico considerando la opinión de una muestra por conveniencia de 21 expertos e implicados, donde se incluyeron directivos, choferes y clientes, observándose al aplicar la correlación entre las tres variables (transporte terrestre, tránsito y seguridad vial), una correlación de alta y muy alta, detectándose que el transporte posee una alta influencia en el tránsito y la seguridad vial; no obstante, la correlación entre estas dos últimas variables es mucho mayor, según el criterio de los encuestados. Esta relación es observada, tanto con el coeficiente de Pearson, como la correlación no paramétrica del Rho de Spearman (Tabla 1).

Tabla 1. Coeficiente Rho de Spearman.

		Correlaciones		
		Transporte terrestre	Tránsito	Seguridad Vial
Transporte terrestre	Correlación de Pearson	1	.865**	.787**
	Sig. (bilateral)		.000	.000
	N	21	21	21
Tránsito	Correlación de Pearson	.865**	1	.943**
	Sig. (bilateral)	.000		.000
	N	21	21	21
Seguridad Vial	Correlación de Pearson	.787**	.943**	1
	Sig. (bilateral)	.000	.000	
	N	21	21	21

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Fuente: SPSS V25.

**Tabla 2.** Coeficiente Rho de Spearman

Correlaciones no paramétrica					
			Transporte terrestre	Tránsito	Seguridad Vial
Rho de Spearman	Transporte terrestre	Coeficiente de correlación	1.000	.885**	.888**
		Sig. (bilateral)	.	.000	.000
		N	21	21	21
	Tránsito	Coeficiente de correlación	.885**	1.000	.945**
		Sig. (bilateral)	.000	.	.000
		N	21	21	21
	Seguridad vial	Coeficiente de correlación	.888**	.945**	1.000
		Sig. (bilateral)	.000	.000	.
		N	21	21	21

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Fuente: SPSS V25

Se precisa destacar que los factores o condiciones que se necesitan para diseñar las estrategias en el proceso de gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial son (Irisarri Castro, A. 2020):

- **Respaldo político:** fomentar el diálogo entre los distintos implicados y presentar proyectos y sus posibles beneficios y efectos, desde una estrategia global de la ciudad o de un plan de transportes previamente acordado, enmarcados en documentos políticos, especialmente en la fase inicial. Se debe obtener el respaldo político del gobierno para implementar planes de crecimiento y desarrollo en el sector.
- **Aceptación:** se deberá obtener la aceptación de los clientes y el público, así como por los operadores y los conductores, mediante estrategias de comunicación y campañas de marketing.
- **Gestión financiera:** realizar estudios de mercadeo, elaborándose un plan comercial para garantizar la solvencia y la viabilidad a largo plazo del proceso de gestión, así como la fuente de financiación continua y sostenible. Se impone calcular los costes externos que se deriven de las medidas, como son el ahorro de tiempo, la reducción de ruidos y emisiones, el descenso del número de accidentes, entre otros aspectos.



- **Marco legislativo sobre construcción:** velar sobre la configuración y la arquitectura de las construcciones, mediante la autorización de un transbordo intermodal por parte del operador nacional de buses.
- **Condición de un marco legal:** se precisa analizar las condiciones del marco legal para asegurarse que el uso de los equipos técnicos se ajusta a la legislación en materia de protección de la seguridad e intimidad. El nivel de seguridad y protección que debe alcanzarse debe especificarse en los contratos suscritos entre las autoridades locales responsables y el operador del transporte público.
- **Aspectos técnicos:** observación paulatina y exhaustivamente del estado actual de la técnica en relación con el equipamiento técnico actual, tratando de evitar fallas o bajo rendimiento de tecnologías, sistemas técnicos o riesgos de seguridad de determinadas tecnologías.
- **Institución y organización:** mantener buenas relaciones con las autoridades del GAD municipales y regionales, estableciéndose una base

legal entre el operador del transporte público y la autoridad del transporte público en la que se contemplen normas de pago y reembolso.

Estas condicionantes contribuyen a la formulación de estrategias de gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial. Una estrategia reviste una mirada a corto, mediano y largo plazo, considerando factores que la hacen viable en el tiempo y efectiva en su aplicación (Estrada, 2000). Entre las estrategias a considerar en la gestión estratégica del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2019) se encuentran las siguientes:

- **Seguridad vial:** implica disminuir los siniestros viales y por ende las víctimas ocasionadas, implicando el esfuerzo de los municipios y los ciudadanos que residen, trabajan o desplazan habitualmente por estas, solucionando con rapidez y eficiencia los problemas que se identifiquen. El objetivo principal de estos planes es la reducción de la siniestralidad



vial, así como de las lesiones y muertes derivadas de la misma, que se producen a nivel local.

- **Costeabilidad:** con costos bajos y adecuados se pretende probar que las operaciones de transporte sean rentables y eficientes, y las empresas alcancen altos niveles de competitividad en el mercado, por lo que se debe controlar y reducir gastos con eficacia y eficiencia mediante una adecuada toma de decisiones informadas sobre inversiones en infraestructura y tecnología. Un serio análisis de costos posibilitará mejorar el servicio al cliente con precios más bajos y atractivos. Todos estos aspectos posibilitan maximizar la eficiencia operativa y financiera e implementar estrategias adecuadas para calcular y optimizar costos mejorando significativamente la rentabilidad y satisfacción del cliente.
- **Diferenciación:** refiere a las estrategias y prácticas que

permiten a una empresa destacar sus servicios de transporte frente a la competencia, potenciando la calidad del servicio, la exclusividad, la atención personalizada y la satisfacción del cliente, mediante la incorporación de valor a la oferta, mejorando así la percepción del cliente y aumentando la lealtad hacia la empresa. Aspectos como la calidad del servicio, la innovación tecnológica y la flexibilidad condicionan un mejor posicionamiento estratégico de las empresas de transporte terrestre.

- **Calidad en la transportación:** refiere en la asimilación y puesta en práctica de manera sostenible, certera y sin ambigüedades todos los preceptos de la gestión del transporte, el tránsito y la seguridad vial. “La OMS ha sido enfática en apuntar que, de persistir las tendencias actuales, el número de



personas muertas, heridas y discapacitadas aumentará en un 60% hacia el año 2020, con lo que los traumatismos a causa del tránsito se habrán convertido en el tercer factor principal de la carga mundial de morbilidad y lesiones, carga que será más onerosa para los países de ingresos bajos y medios” (OMS 2015).

MATERIALES Y MÉTODOS

Para efectuar todo el análisis se definen algunos pasos a considerar (adaptado de CIVITAS Secretariat (2000):

1. Preparación: se constituye un grupo de trabajo, acorde a la muestra seleccionada entre las diversas instituciones del Gobierno, entre terminales, peajes, choferes y pasajeros.

2. Se comienza a recopilar información de certificada y referencial mediante:

- Un análisis y diagnóstico de la situación actual de la oferta y la demanda de transporte público.
- Una clara identificación de zonas que no son accesibles o tienen difícil acceso en transporte público.

- Se realiza un estudio del estado actual de las estaciones y vehículos de transporte público en cuanto a la seguridad, accesibilidad y comodidad, así como la competitividad entre el transporte público y los vehículos particulares (especialmente el tiempo de desplazamiento).
- Se efectúa un análisis de los actuales documentos estratégicos sobre el transporte (estrategia de desarrollo urbanístico, estrategia de transportes, planes de transporte) y comprobar que las medidas planeadas tengan coherencia.
- Se maneja una eficiente recopilación de datos sobre el estado actual de la técnica en relación con el equipamiento técnico y las herramientas que pueden mejorar la calidad (seguridad, accesibilidad, comodidad).
- Se estructura un estudio del mercado acorde a un análisis del grado de sensibilización.

3. Planificar las mejoras en cuanto a: el servicio de transporte público y el



equipamiento y sistemas que mejoren la comodidad, la seguridad, la protección y la accesibilidad.

4. Modificación, adaptación e implantación de los nuevos servicios.

5. Instrucción, formación y promoción: mediante cursos de instrucción y formación para conductores de autobuses y tranvías y una amplia campaña de marketing para promocionar los nuevos servicios.

6. Seguimiento y evaluación: medición y evaluación de los indicadores definidos al comienzo del proyecto con el fin de evaluar los impactos (el número de

pasajeros, la aceptación social entre la ciudadanía, la valoración de la calidad por parte de los usuarios, entre otros).

Para el análisis de las variables objeto de estudio (transporte terrestre, tránsito y seguridad vial) se efectuará un cuestionario donde los expertos e implicados seleccionaran los aspectos que más influyen en la gestión de estas variables. Cada experto e implicado le dará, desde un valor alto 5 puntos, hasta un valor bajo 1 punto, a cada interrogante, utilizándose preguntas de escala Likert (Tabla 3).

Tabla 3. Matriz de evaluación de expertos

Expertos y aspectos	Nivel de importancia del aspecto	Aspecto 1.	Aspecto 2.	Aspecto 3.	Aspecto ..	Aspecto m	Total
	W_i	B_{i1}	B_{i2}	B_{i3}	$B_{i...}$	B_{im}	
Experto 1.							
Experto 2.							
Experto 3.							
Experto n.							
Total.							

$$ECM = \sum_i^n \sum_j^m \frac{(W_i * B_{ij})}{n}$$

(Fórmula 1)

Donde:

ECM. Evaluación de los expertos e implicados sobre aspectos que influyen en las variables de gestión.

W_i . Nivel de importancia de cada aspecto para establecer el nivel de influencia del factor sobre la variable dada.

B_{ij} . Evaluación del experto i respecto al aspecto j para establecer el nivel de influencia del factor sobre la variable dada.

i . Expertos. ($i= 1; n$)

j . Aspectos ($j=1; \dots; m$)



En correspondencia con el resultado de cada variable, estos serán ubicados en la siguiente matriz y serán escogidos los factores de mayor influencia en el proceso de gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial (Tabla 4). Entre los factores a analizar se encuentran la gestión financiera, el marco legislativo sobre construcción, el respaldo político, el aspecto técnico y la aceptación.

Tabla 4.

Matriz de evaluación de influencia de los factores en el proceso de gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

Implicados y expertos.	Aspectos que influyen en el proceso de gestión del transporte, el tránsito y la seguridad vial.				TOTAL
	Gestión financiera	Marco legislativo sobre construcción y respaldo político	Aspecto Técnico	Aceptación	
1	3	3	3	4	
2	3	3	4	4	
3	4	4	4	4	
4	4	3	3	3	
5	5	5	5	5	
6	3	4	4	4	
7	3	4	3	4	
8	4	4	4	4	
9	3	3	4	4	
Total	32	33	34	36	3.75

Como se observa el nivel de influencia es medio con tendencia hacia lo alto, determinándose que el aspecto técnico y la aceptación son las condiciones que más influyen actualmente en el proceso.

RESULTADOS

En consideración con los pasos planteados, al ser estos aplicados en el proceso de gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, se obtuvieron los siguientes resultados (Tabla 4).

Seguidamente se diseñó la Matriz de diagnóstico para cada uno de estos factores, lo que permitió plantear las estrategias en el proceso de gestión. (Tabla 5, 6, 7, 8).

**Tabla 5.**

Matriz de diagnóstico para el diseño de estrategias en consonancia con las condiciones existentes.

Factores a considerar en la Gestión financiera	Nivel de importancia global del factor (NIG)	Nivel de importancia para la empresa pública (NIEP)	NIFCVL
Plan comercial	0.25	4	1
Viabilidad Económica	0.21	4	0.84
Fuentes de financiamiento	0.25	3	0.75
Accidentes	0.29	4	1.16
TOTAL	1		3.75

Tabla 6.

Matriz de diagnóstico para el diseño de estrategias en consonancia con las condiciones existentes.

Factores a considerar en el Marco legislativo sobre construcción y respaldo político	Nivel de importancia global del factor (NIG)	Nivel de importancia para la empresa pública (NIEP)	NIFCVL
Interés gubernamental	0.28	2	0.56
Diálogo entre las partes	0.21	3	0.63
Asesoramiento tecnológico	0.24	3	0.72
Coherencia en la acción estratégica	0.27	2	0.54
TOTAL	1		2.45

Tabla 7.

Matriz de diagnóstico para el diseño de estrategias en consonancia con las condiciones existentes.

Factores a considerar en la Aceptación	Nivel de importancia global del factor (NIG)	Nivel de importancia para la empresa pública (NIEP)	NIFCVL
Comunicación adecuada	0.25	4	1
Dialogo entre las partes	0.21	3	0.63
Coherencia del mensaje	0.26	3	0.78
Asimilación y comprensión	0.3	4	1.2
TOTAL	1		3.61

Tabla 8.

Matriz de diagnóstico para el diseño de estrategias en consonancia con las condiciones existentes.

Factores a considerar en el Aspecto Técnico	Nivel de importancia global del factor (NIG)	Nivel de importancia para la empresa pública (NIEP)	NIFCVL
Conservación y mantenimiento	0.21	3	0.63
Seguridad en el equipamiento	0.25	4	1
Nuevas tecnologías	0.25	4	1
Parque automotor moderno	0.29	4	1.16
TOTAL	1		3.79



Los resultados obtenidos nos permiten construir la matriz de gestión estratégica del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial. Como se observa solo el Marco legislativo sobre construcción y respaldo político califican con una puntuación baja (2.45); no obstante, todos

los otros aspectos califican con una puntuación media superior.

Por lo que el cuadrante que se elige para la obtención de la estrategia a seguir es el de la *calidad de la transportación*, es decir aumentar la calidad del servicio en todas sus facetas (Figura 1).

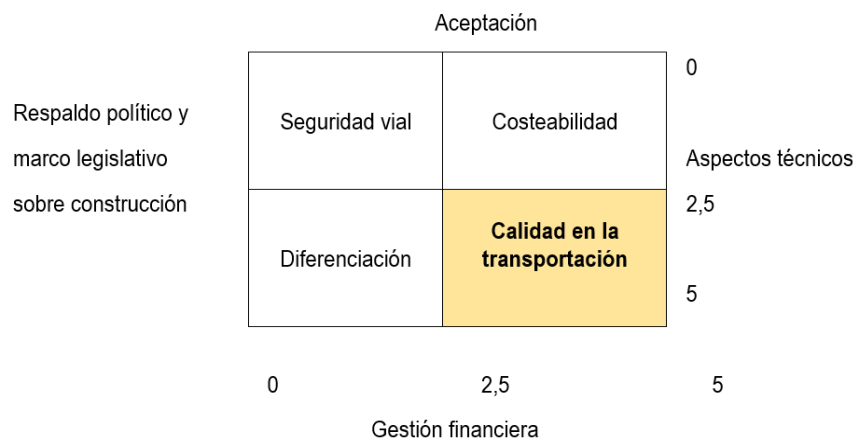


Figura 1.

Matriz de gestión estratégica del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial

Condicionado a este resultado se plantean las siguientes *acciones estratégicas* a considerar para la aplicación de la estrategia general expuesta:

1. Ampliar y simplificar la red de transporte público, mediante:

- Perfeccionamiento de la frecuencia y las horas de funcionamiento;
- Promoción de un nuevo tipo de transporte sensible a la demanda o a petición, es decir, un servicio de

transporte público que sólo funcione previa solicitud, con antelación, incorporando valores nuevos al servicio.

2. Modernizar las infraestructuras y hacer más cómodo todo el trayecto en transporte público; condicionado a:

- Perfeccionar los servicios de espera de calidad (asientos, marquesinas, aseos).



- Facilitar el acceso a las estaciones (pasos de peatones y bicicletas, señales, nuevo diseño de los espacios circundantes).
 - Modernizar los vehículos para adaptarlos a los requisitos de los potenciales clientes mejorando su accesibilidad;
 - Mejorar la formación de los conductores para que conduzcan de forma más suave y energéticamente eficiente y segura.
3. Mejorar la accesibilidad de todas las personas, especialmente la de las personas con necesidades especiales; por ejemplo, se puede:
- Implantar distintas herramientas informativas adaptadas a las personas discapacitadas (sistemas de ayuda visual, avisos sonoros);
 - Garantizar la accesibilidad física de las instalaciones de espera y de los vehículos (para carricoches, cochecitos, sillas de ruedas, andadores, entre otros).
4. Mejorar la seguridad y protección en las estaciones, las paradas y los vehículos tanto de los pasajeros como de los conductores y de las infraestructuras (instalando cámaras en las paradas y los

autobuses; mejor iluminación, formar en materia de seguridad y protección, y sensibilizar a los conductores y pasajeros).

CONCLUSIONES.

Se estableció las relaciones entre las variables de la investigación (Gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial) observando una alta correlación entre las mismas.

Se pudo observar las condiciones actuales del proceso de gestión y los factores que inciden y poseen un alto peso en la misma, como deterioro de las vías, irresponsabilidad de choferes, altos niveles de violencia, entre otros aspectos.

Fueron condicionantes a las propuestas estrategias de gestión del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, sobre la base del análisis y diagnóstico de factores como: respaldo político, aceptación, gestión financiera, marco legislativo sobre construcción, condición de un marco legal, aspectos técnicos y la institución y organización, entre otros.

La estrategia planteada fue la de calidad en la transportación, según las



diversas acciones estratégicas a implementar en el corto y mediano plazo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

¿Qué es la gestión de transporte y cuál es su importancia? (2024) Recuperado de:

<https://www.cercatechnology.com/que-es-la-gestion-de-transporte/>

CIVITAS Secretariat (2000) *Mejora de la calidad de los servicios de transporte público*. C/o The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe (REC) Ady Endre út 9-11 2000 Szentendre. Hungary.

Díaz Ferrán, G. (2000) *Gestión y financiación de las Infraestructuras del Transporte Terrestre*". Consultrans, 2000.

Estrada J. (2022). *Desde la FODA y la ventana de Johari; la matriz FOBI, variante innovadora para la gestión estratégica de una universidad*. Publicado en la revista científica Anuario Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Volumen 14, pp. 93-101 de 2023 ISSN: 2218-3639 URL: <https://anuarioeco.uo.edu.cu>

Gómez, I., Martínez, G., & Zapata, J. (2020). *Entendiendo la Calidad*. En I. B. Gómez, Administración de operaciones. Guayaquil: UIDE.

Luis Fernando Cisneros Cahueñas, Angel René Asimbaya Amores, Pedro Gabriel Velásquez Molina, Víctor Alfonso Garay Cisneros (2022) *El control de calidad en la administración de transporte terrestre* Revista Dominio de las ciencias. Ciencias Técnicas y Aplicadas

<http://dominiodelasciencias>

Irisarri Castro, A. (2020) *Historia y evolución de la gestión del transporte público urbano*. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo, Ecuador.

Maldonado, R. (2019). *Los medios de transporte, distintas formas de movilizar a las personas y las mercancías en el mundo. El transporte terrestre*. En M. Bettera, & M. Montero, Geografía y transporte (págs. 9-20). Argentina: Unirio. Obtenido de <http://www.unirioeditora.com.ar/wp-content/uploads/2019/06/978-987-688-713-0.pdf#page=9>



Martin, T. (2018). *Análisis de la Gestión de la Calidad en la Distribución de Productos en el Transporte Terrestre*. Teis de Grado, Universidad Militar Nueva Granada, Bogotá. Obtenido de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/18086/MartinAcostaTanyaLizeth2018.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

Moncada Aristizábal, Carlos Alberto; Burbano Valente, Johanna (2005) *Modelo de estructura empresarial*

para el transporte público colectivo Universitas Psychologica, vol. 4, núm. 3, octubre-diciembre, 2005, pp. 325-337 Pontificia Universidad Javeriana Bogotá, Colombia

Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2019) *Estrategias de seguridad vial y movilidad del próximo decenio*. Dirección General de Tráfico. Madrid. España.

Urry J. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century* (s / r).