



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
UNIDAD DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

Proyecto de Desarrollo previa la
obtención del Grado Académico de
Magister en Administración de
Empresas

TEMA:

**SISTEMA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD CIUDADANA Y SU INCIDENCIA EN
LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE LA MANÁ, AÑO 2020. PLAN DE
MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE URBANO.**

AUTOR:

ING. KLEBER DAVID JÁCOME HERRERA

DIRECTOR:

ECON. LEON BENIGNO ARGUELLO NUÑEZ, PhD.

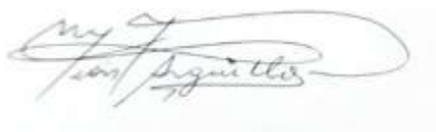
QUEVEDO – ECUADOR

2021

CERTIFICACIÓN

El suscrito certifica que el proyecto para la obtención del Grado Académico de Magister en Administración de Empresas MBA, titulado “SISTEMA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD CIUDADANA Y SU INCIDENCIA EN LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE LA MANÁ, AÑO 2020. PLAN DE MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE URBANO”. De autoría del ING.KLEBER DAVID JÀCOME HERRERA ha sido revisado en todos sus componentes, por lo que autoriza su presentación formal ante el tribunal respectivo.

Quevedo, 29 de marzo de 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Leon Benigno Arguello Nuñez', is centered on the page. The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end.

ECON. LEON BENIGNO ARGUELLO NUÑEZ, PhD.

DIRECTOR

AUTORÍA

El autor de este proyecto de investigación, Maestrante de la carrera de Administración de Empresas MBA, de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo, declara que todo en cuanto se vierte en este informe de Proyecto de Desarrollo con el tema: “SISTEMA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD CIUDADANA Y SU INCIDENCIA EN LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE LA MANÁ, AÑO 2020. PLAN DE MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE URBANO”, es de su exclusiva autoría y compromiso.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Kleber David Jácome Herrera', is centered on the page. The signature is fluid and cursive, with a large initial 'K'.

ING. KLEBER DAVID JÀCOME HERRERA.

MAESTRANTE

DEDICATORIA

El presente trabajo se lo dedico a Dios por cuidarme y mantenerme con vida durante todo el tiempo de estudio y haberme dado salud para alcanzar mis objetivos.

A todos mis familiares, de manera especial a mi abuelita la Sra. Elsa Zambrano, quien con sus consejos e inculcándome buenos valores me impulsó a seguir y concluir con este proceso.

AGRADECIMIENTO

Agradecer primeramente a Dios por haberme tenido con salud durante todo el tiempo de estudio.

A mis padres por sus consejos y brindarme la fortaleza necesaria para seguir con mi meta, convirtiéndose en el apoyo moral que necesitaba en mi vida.

A los docentes de UTEQ, por sus sabios conocimientos, que con sus asesorías y enseñanzas impartidas se pudo desarrollar el presente proyecto investigativo.

PRÓLOGO

PRÓLOGO

El sistema de gestión de movilidad ciudadana es un elemento clave y el que no debe faltar y fallar en el transporte urbano ya que es usado como medio de movilidad para poder trasladarse de un lugar a otro.

Las empresas actualmente enfrentan una emergencia sanitaria que requieren contar con una serie de protocolos de bioseguridad acertados que garanticen la seguridad y salud de sus trabajadores y clientes.

El plan de medidas de bioseguridad que elaborara el Ing. KLEBER DAVID JACOME HERRERA es un elemento que sirve para definir las medidas de prevención y filtros sanitarios requeridos ante esta pandemia mundial denominada Covid-19. El sector del transporte urbano se ha visto afectado por la pandemia y teniendo que tomar medidas obligatorias de bioseguridad ya que es responsabilidad de los socios, directivos y trabajadores del cantón La Maná.

El diseño del plan de medidas de bioseguridad servirá para proteger a los trabajadores y usuarios de la transportación urbana, evitar el contagio de la enfermedad, mantener y fortalecer la salud y seguridad al momento de prestar el servicio.



Sr. Lenin Jacho León
Gerente

RESUMEN

En la ciudad de La Maná se llevara a cabo un estudio sobre un sistema de gestión de movilidad ciudadana y su incidencia en los habitantes ya que estos forman parte del sector del transporte urbano. En la actualidad la población se ve afectada por una pandemia a nivel mundial denominada (covid-19). Hecho que ha generado tomar un plan de medidas de bioseguridad sanitaria en varias empresas y a su vez en el sector del transporte urbano. En este sentido en la compañía de transporte urbano “Busrut” en el diagnóstico realizado a los ciudadanos del cantón La Mana se observó un débil cumplimiento de normas de bioseguridad en cuanto al uso de la transportación, por lo que esta investigación se justifica plenamente para determinar la gestión de movilidad ciudadana y la implementación de un plan de medidas de bioseguridad. Se analizara su situación actual y la evolución de un control sanitario adecuado en el transporte urbano y su incidencia en los habitantes de la ciudad de La Maná, año 2020.

Como punto final el plan de medidas de bioseguridad como propuesta tiene como propósito aplicar protocolos adecuados en distintas áreas de la empresa, capacitaciones constantes en el área de sanidad y seguridad con el fin de precautelar la seguridad, salud y bienestar de la ciudadanía. También implementar estrategias de difusión y promoción para dar a conocer a la comunidad el servicio y las medidas de bioseguridad adaptadas en el transporte urbano y que hacen frente a la propagación del virus.

ABSTRACT

In the city of La Maná, a study will be carried out on a citizen mobility management system and its impact on the inhabitants since they are part of the urban transport sector. Currently the population is affected by a global pandemic called (covid- 19). Fact that has led to the taking of a plan of sanitary biosafety measures in several companies and in turn in the urban transport sector. In this sense, in the urban transport company "Busrut", in the diagnosis made to the citizens of the La Mana canton, a weak compliance with biosafety regulations regarding the use of transportation was observed, so this investigation is fully justified to determine the management of citizen mobility and the implementation of a plan of biosecurity measures. Its current situation and the evolution of an adequate sanitary control in urban transport and its incidence in the inhabitants of the city of La Maná, year 2020, will be analyzed.

As a final point, the proposed biosecurity measures plan aims to apply appropriate protocols in different areas of the company, constant training in the area of health and safety in order to protect the safety, health and well-being of citizens. Also implement dissemination and promotion strategies to make the community aware of the service and biosecurity measures adapted in urban transport and that deal with the spread of the virus.

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN	ii
AUTORÍA	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
PRÓLOGO	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT	viii
ÍNDICE DE CUADROS	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xii
INTRODUCCIÓN	xiv
CAPÍTULO I	1
MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1 UBICACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.....	2
1.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA.....	2
1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.3.1 Problema general.....	3
1.3.2 Problemas derivados.....	3
1.4 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.5 OBJETIVOS	4
1.5.1 Objetivo General.....	4
1.5.2 Objetivos Específicos.....	4
1.6 JUSTIFICACIÓN.....	5
CAPITULO II	6
MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN	6
2.1 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL.....	7
2.1.1. Movilidad Ciudadana.....	7
2.1.2. Movilidad ciudadana sostenible	7
2.1.3. El transporte y la movilidad ciudadana	7
2.1.4. Sistema de gestión.....	8
2.1.5. La gestión en la edad antigua.....	8
2.1.6. La gestión en la edad media.....	8
2.1.7 La gestión en la edad moderna.....	9
2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	9
2.2.1 La gestión administrativa.....	9
2.2.2 La gestión operativa	9
2.2.3 Administración.....	10

2.2.4	Administración de empresas.....	10
2.2.5	Proceso administrativo.....	10
2.2.5.1	Planificación.....	11
2.2.5.2	Organización.....	11
2.2.5.3	Dirección.....	11
2.2.5.4	Control.....	11
2.2.6	Planificación del transporte.....	12
2.2.7	Plan de movilidad.....	12
2.2.8	Incidencia o participación ciudadana.....	13
2.2.9	Bioseguridad.....	14
2.2.10	Gestión de los gobiernos autónomos y la emergencia sanitaria.....	15
2.3	FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	18
2.3.1.	Constitución de la República del Ecuador:.....	18
2.3.2.	Ley de Cooperativas del Ecuador:.....	18
2.3.3.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:.....	19
2.3.4.	Protocolo emitido por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador.....	19
	Consideraciones:.....	21
2.3.5.	Medidas de prevención del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.....	22
CAPITULO III		29
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....		29
3.1	TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	30
3.1.1	Investigación de campo.....	30
3.1.2	Investigación descriptiva.....	30
3.1.3	Investigación documental.....	30
3.2	MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN.....	31
3.2.1	Método inductivo:.....	31
3.2.2	Método deductivo:.....	31
3.3	CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN.....	31
3.3.1	Población y muestra.....	31
3.3.2	Técnicas de investigación.....	33
3.3.3	Instrumentos de la investigación.....	34
3.4	ELABORACIÓN DEL MARCO TEÓRICO.....	35
3.5	RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	35
3.6	PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	35
CAPÍTULO IV.....		36
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....		36
4.1.	IDENTIFICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN MOVILIDAD CIUDADANA Y SU INCIDENCIA EN EL USO DEL PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD.....	37

4.2 CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE BIOSEGURIDAD EN LA TRANSPORTACIÓN URBANA DE LA CIUDADANÍA DEL CANTÓN LA MANÁ.	41
4.3 ANÁLISIS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD CIUDADANA DE LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE LA MANÁ.	44
CAPÍTULO V	48
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	48
5.1. CONCLUSIONES.....	49
5.2 RECOMENDACIONES	50
CAPÍTULO VI	51
PROPUESTA ALTERNATIVA	51
6.1. TÍTULO DE LA PROPUESTA	52
6.2 JUSTIFICACIÓN	52
6.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL	52
6.4 OBJETIVOS	53
6.4.1 Objetivo General	53
6.4.2 Objetivos Específicos	53
6.5. UBICACIÓN SECTORIAL Y FÍSICA.....	54
6.6. FACTIBILIDAD.....	54
6.7. PLAN DE TRABAJO.....	55
6.7.2 Distribución y presupuesto de las actividades.....	57
6.7.3 Duración	58
6.7.5 Recursos generales.....	58
6.7.6 Elaboración de un plan de difusión y promoción a la comunidad a diferentes actores y agentes territoriales.....	59
6.7.7 Resultados Esperados.	61
6.7.8 Presupuesto final	61
CRONOGRAMA	63
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	64
LINKOGRAFIA:	65
ANEXOS	66

ÍNDICE DE CUADROS

Tabla 1. PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD EN DIFERENTES CIUDADES DE AMÉRICA LATINA ANTE EL COVID-19.....	16
Tabla 2. NOMINA OFICIAL DE LA COMPAÑIA	32
Tabla 3. ENTREVISTA A DIRECTIVOS DE LA CIA.....	37
Tabla 4. ACTIVIDADES DEL PLAN DE TRABAJO	55
Tabla 5. RECURSOS Y MATERIALES.....	56
Tabla 6. DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO.....	57
Tabla 7. PRESUPUESTO FINAL.....	62
Tabla 8. CRONOGRAMA DEL DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	63

ÍNDICE DE GRÁFICOS

RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS APLICADAS A USUARIOS QUE UTILIZAN EL TRANSPORTE URBANO DEL CANTÓN LA MANÁ PARA CONOCER SU PERCEPCIÓN Y EXPECTATIVA SOBRE ESTA EMERGENCIA SANITARIA DENOMINADA COVID -19.

Gráfico 1	39
Gráfico 2	40
Gráfico 3	40
Gráfico 4	41
Gráfico 5	42
Gráfico 6	43
Gráfico 7	44
Gráfico 8	44
Gráfico 9	45
Gráfico 10	46
Gráfico 11	47

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como finalidad el estudio de un “Sistema de Gestión de movilidad ciudadana y su incidencia en los habitantes de la ciudad de La Maná, año 2020”; Plan de medidas de bioseguridad para el transporte urbano.

La Mana es un cantón reconocido por el notorio crecimiento que ha tenido a lo largo de los años, los habitantes del mismo usan como medio de movilidad el transporte urbano para trasladarse dentro del mismo. Sin embargo a inicios del año 2020 el Ecuador y demás países del mundo enfrentan una pandemia que da un giro radical a todas las empresas y ciudadanía en general.

El transporte urbano es uno de los sectores afectados por la pandemia del (covid19) y es importante destacar que al igual que otras empresas se rige a adoptar nuevos protocolos de bioseguridad para proteger la salud de sus pasajeros.

Por lo cual este trabajo ayudará a entender que incidencia tienen los habitantes de la ciudad de La Maná al adaptarse a un nuevo plan de medidas de bioseguridad dentro del transporte urbano.

En el **Primer Capítulo** se encontrará el Marco Contextual de la Investigación, donde se hace referencia a la ubicación geográfica, se describe la situación actual de la problemática en estudio, se plantea el problema general y sus derivados, así como también la delimitación. Seguido por los objetivos, general y específicos, para luego plantear su justificación.

El **Segundo Capítulo** comprende el Marco Teórico que sustenta toda la investigación y constituye toda la plataforma fundamental de la tesis.

En el **Tercer Capítulo** se muestra la metodología utilizada en la investigación, el cálculo del tamaño de la muestra, los métodos empleados y los instrumentos necesarios para la recopilación de información para una posterior tabulación.

El **Cuarto Capítulo** se desarrolla los objetivos propuestos y se presentan los resultados esperados mediante cuadros y gráficos, mediante un cuestionario a los usuarios y la entrevista directa.

El **Quinto Capítulo** se describe las conclusiones de los resultados y se efectúan las recomendaciones de los factores negativos hallados en la investigación, esto permitirá proporcionar sugerencias a los resultados obtenidos para lograr los objetivos planteados.

El **Sexto Capítulo** se refiere al esquema de la Propuesta Alternativa, con sus principales objetivos y alternativas que ayudaran a la solución del problema. Aquí se detalla toda la gestión empleada para mejorar y dar cumplimiento a las normas de bioseguridad en cuanto al uso de la transportación.

CAPÍTULO I

MARCO CONTEXTUAL DE LA INVESTIGACIÓN

La administración es el arte de organizar, diseñar, controlar, dirigir y planificar.

Jhon Boza
Valle

1.1 UBICACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

La presente investigación titulada Sistema de Gestión de movilidad ciudadana y su incidencia en los habitantes de la ciudad de La Maná, año 2020. Se la realizará en el cantón La Maná, provincia de Cotopaxi, en la zona subtropical de la provincia de Cotopaxi, a 30 minutos de Quevedo, con una población actual 42.216 habitantes aproximadamente.

Es importante destacar que el transporte urbano, inició sus actividades en el año 2015, lo que contribuye al crecimiento del cantón, permitiendo el traslado a los habitantes del sector, sin embargo, a inicios del año 2020 la población se ve afectada por una pandemia mundial denominada Covid-19, lo que da un giro radical a la administración tradicional y los propietarios no conocen las diferentes medidas de prevención y filtros sanitarios requeridos en esta emergencia sanitaria actual, sin embargo esto afecta directamente a los habitantes de la ciudad.

1.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA

A nivel mundial el tema de la transportación se ha visto afectado por el tema de la pandemia y el Ecuador no ha sido la excepción, de la misma forma la situación que viven las empresas no es diferente, teniendo que tomar medidas obligatorias de bioseguridad y evitar el tema de contagios respecto al covid-19, siendo esto una realidad circundante por lo menos en el corto plazo.

El transporte urbano del cantón La Maná, no ha gestionado de una manera eficiente su proceso de control sanitario teniendo diferentes aspectos a considerar: limpieza y desinfección de los vehículos, evitar aglomeraciones de pasajeros, utilizar la tecnología con termómetros infrarrojo para inspeccionar a los pasajeros, líquidos de desinfección en la flota vehicular y en sus paradas reglamentarias impuestas por el GAD cantonal, equipos de protección personal para sus conductores. Utilizar estos ítems de manera obligatoria.

Es la realidad del transporte urbano, que hasta ahora no logran los transportistas tener en cuenta por cuanto se debe tener estos detalles además de contar con un adecuado plan de medidas de Bioseguridad, la misma que debe ayudar tanto a los usuarios como a los proveedores y trabajadores del sector.

1.3 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.3.1 Problema general

¿Cómo incide un Sistema de Gestión de Movilidad Ciudadana en los habitantes de la ciudad de La Maná?

1.3.2 Problemas derivados

- ✓ ¿Qué mecanismos de sistema de gestión de movilidad Ciudadana utiliza el transporte urbano para obtener un protocolo de bioseguridad adecuado?
- ✓ ¿De qué manera la deficiencia de medidas de bioseguridad en el transporte urbano incide en los habitantes del cantón La Maná, año 2020?
- ✓ ¿En qué forma el sistema de gestión de movilidad ciudadana posibilita a los habitantes de la ciudad de La Maná mejorar su sistema de transportación?

1.4 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

CAMPO	:	Ciencias Administrativas
ÁREA	:	La toma de decisiones del transporte urbano
LÍNEA	:	Rentabilidad
SECTOR	:	La Maná
TIEMPO	:	Año2020.

1.5 OBJETIVOS

1.5.1 Objetivo General

Determinar la incidencia de un Sistema de Gestión de Movilidad Ciudadana en los habitantes de la ciudad de La Maná.

1.5.2 Objetivos Específicos

- ✓ Identificar el sistema de gestión de movilidad ciudadana y su incidencia en el uso del protocolo de bioseguridad.
- ✓ Indagar el cumplimiento de normas de bioseguridad en la transportación urbana de la ciudadanía del cantón La Maná.
- ✓ Analizar el sistema de gestión de movilidad ciudadana de los habitantes de la ciudad de La Maná.

1.6 JUSTIFICACIÓN

A inicios del año 2020 la población se ve afectada por una pandemia de un virus denominado (covid-19) que surge de Wuhan- China y se propaga por todo el mundo llegando hasta el Ecuador.

La aplicación de un sistema de gestión de movilidad ciudadana es muy importante para el desarrollo de la transportación urbana, por ser una herramienta que nos ayuda a la comprobación y diagnóstico de la situación actual de la empresa, mediante la verificación y realización positiva de las causas en cada uno de los procesos que se manifiestan.

Este trabajo investigativo señalará la incidencia de la población de la ciudad de La Maná y el desempeño al adaptarse a un plan de medidas de bioseguridad dentro del sector del transporte urbano.

La ejecución de un sistema de gestión de movilidad ciudadana y su incidencia en los habitantes de la ciudad de La Maná, permitirá mejorar el servicio a los usuarios y a su vez generar confianza y seguridad mediante la aplicación de un plan de medidas de bioseguridad dentro de la transportación urbana, estableciendo todos los protocolos y procedimientos sanitarios.

Finalmente el presente estudio tiene como beneficiarios directos a los socios y directivos del transporte urbano, de igual manera a los empleados de la compañía, por otra parte de forma menos directa aparecen beneficiarios los ciudadanos en general.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN

Elaborar un plan y asegurar el éxito es una de las mayores satisfacciones que un hombre inteligente puede experimentar.

Fayol
Henry

2.1 FUNDAMENTACIÓN CONCEPTUAL

2.1.1. Movilidad Ciudadana

“La movilidad se conceptualiza en los desplazamientos origen- destino que tienen lugar en las ciudades, ya sea por medios de transporte, particulares o colectivos, haciendo referencia a la clasificación general de los modos de transporte que una persona puede utilizar para trasladarse de un lugar a otro”. (Mendoza, 2017)

La movilidad cotidiana y pendular no se realiza únicamente dentro de las áreas urbanizadas y dotadas de servicios, sino que pueden desarrollarse a través de las carreteras y autopistas que construyen y vinculan diferentes tejidos de zonas metropolitanas regionales. (Rivera, 2008)

2.1.2. Movilidad ciudadana sostenible

La movilidad ciudadana sostenible permite a individuos y sociedades satisfacer sus necesidades de acceso a áreas de actividad con total seguridad de manera compatible con la salud de los seres humanos y los ecosistemas. (Coppini, 2017)

“Un plan de movilidad ciudadana sostenible tiene como objetivo central mejorar la accesibilidad de las áreas urbanas y proveer de transporte y movilidad sostenible y de alta calidad hacia, a través y dentro de un área urbana”.

2.1.3. El transporte y la movilidad ciudadana

El transporte y la movilidad humana son aspectos fundamentales de la sociedad. Los sistemas eficaces y saludables de transporte que tienen en cuenta el bienestar de la población constituyen una meta a la que hay que

apuntar. Se considera que el sistema de transporte es saludable y seguro cuando se fundamenta en un marco jurídico que incorpora la labor multisectorial en la planificación, el diseño y el desarrollo; aboga por la equidad en la población; es asequible, confiable y eficaz; y tiene repercusiones mínimas sobre el entorno físico a la vez que brinda seguridad a sus usuarios. (Organización panamericana de la salud, 2010)

2.1.4.Sistema de gestión.

En la administración existen enfoques que nos ayudan a gestionar de forma organizacional dentro del proceso administrativo con la historia y sociedad, a su vez el desarrollo del sistema de gestión administrativo se manifiesta en el cambio y progreso del entorno de las personas en el lapso de la historia. (Munch, 2010)

2.1.5.La gestión en la edad antigua.

Según (Munch, 2010), manifiesta que la historia del pensamiento administrativo es antigua y la administración es un proceso referentemente nuevo enfocado en el logro de objetivos.

La antigua Grecia y Egipto tenían un método de administración en su sector económico, el cual se considera en la actualidad como el plan de servicio. Mientras que Roma se diferenció por la congregación de su economía en todo el imperio.

2.1.6.La gestión en la edad media.

Al final de los tiempos de Roma, la congregación dejó de existir y el imperio tuvo que pasar a su máxima autoridad que era el terrateniente, quien agrupaba cientos de personas y surgió la edad media que se calificó como una congregación gubernamental. (Luna, 2010)

2.1.7 La gestión en la edad moderna.

Para (Acedo Muñoz, 2011), el inicio de esta etapa tiene sus inicios en Rusia y Austria una doctrina administrativa llamada camera lista, describiéndola como un análisis investigativo precursor dentro de la administración pública. La revolución de la industria inglesa dio inicio a la nueva promoción de administradores del siglo XVIII.

2.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

2.2.1 La gestión administrativa.

La gestión administrativa es el proceso que consiste en establecer y elaborar acciones objetivas mediante la ejecución de las etapas de los procesos administrativos, y a su vez alcanzar operatividad y concordancia de una forma similar. (Acedo Muñoz, 2011)

Para (Franklin, 2009), expresa que la administración posee cuatro procesos administrativos principales como son planear, organizar, ejecutar y controlar, los cuales nos ayudan a distinguir y desarrollar objetivos formulados a través de la población.

2.2.2 La gestión operativa.

Se la denomina como un proceso que involucra a un grupo de acciones y causas implementadas para el bienestar y mejora de las empresas, con el fin de elevar su capacidad y eficacia, desarrollando políticas de acuerdo a los objetivos iniciales. (Fayol, 2010)

La gestión operativa es el conjunto de actividades mediante el cual se puede guiar y emplear medios para alcanzar un objetivo en específico, además sostiene que los resultados de una empresa deben ser generados de forma secuencial en un periodo requerido. (Luna, 2010).

2.2.3 Administración.

La Administración es la ciencia que tiene como objeto de estudio los diferentes medios como son; las organizaciones, recursos humanos, recursos financieros, recursos materiales, recursos informáticos, entre otros. Con el fin de lograr objetivos y desempeñarlos de una forma eficiente. (Chiavenato, 2012)

Según (Fayol, 2010), expresa a la disciplina de administrar como las acciones estructuradas de planeación, organización, dirección, y control de una empresa.

2.2.4 Administración de empresas.

La administración de empresas, es una ciencia que estudia los procedimientos de las empresas y la manera como se dirigen los recursos, procesos y resultados de sus acciones; por consiguiente, la administración es una técnica con diversas formas de interpretación que cada individuo o autor la caracteriza de acuerdo a su capacidad intelectual. (Donnell, 2009)

Para (Sisk, 2010), esta compuesta de todos los recursos a través de los procesos administrativos de planear, organizar, dirigir y controlar, para alcanzar objetivos fundamentados.

2.2.5 Proceso administrativo.

El proceso administrativo es el conjunto de etapas y técnicas secuenciales a través de las cuales se interpreta la administración, ya que tienen relación y componen un conjunto integral. (Buchele, 2010).

Para (Fayol, 2010), el proceso administrativo es un conjunto de factores o pasos básicos como, planificación, organización, dirección, coordinación y control para dar solución a un problema dentro de la administración de la empresa.

2.2.5.1 Planificación.

Para (Murdick, 2009), la planificación manifiesta la toma de decisiones de lo que hay que hacer, quien tiene que elaborarlo y como se proyectará a futuro.

La planificación es el desarrollo que se va a desempeñar para fundar objetivos y seleccionarlos para el logro de los mismos antes iniciar la actividad respectiva. (Goodstein, 2010)

2.2.5.2 Organización.

La organización es una normativa de orden elaborada para el desarrollo de metas y objetivos por medio de la sociedad o administración del recurso humano, mediante la integración de un desarrollo metódico entre individuos para lograr un objetivo determinado. (Franklin, 2009)

Para (Fayol, 2010), en síntesis la organización es un proceso que compromete a personas, tareas y administración, que trabajan juntas de manera estructurada y con gran relevancia en el momento de alcanzar sus objetivos específicos.

2.2.5.3 Dirección.

La dirección se encarga de las diferentes acciones del administrador con respecto a la labor que sus subordinados realicen dentro de la empresa, a través de la comunicación, liderazgo y motivación. (Bucheles, 2010)

Según (Chiavenato, 2012), manifiesta que la dirección es la rutina que se encarga de dirigir e influir en las actividades de una empresa, con la sociedad o una persona natural hacia un causa o meta en particular.

2.2.5.4 Control.

El control es un elemento que incluye todas las acciones reales y que se emprenden al momento en el que el administrador ordena su ejecución y se desarrollan al mismo tiempo, de tal manera que el administrador realiza estas operaciones de forma consecutiva. (Chiavenato, 2012)

Es el procedimiento que determina la medición y corrección de las labores personales y organizacionales al momento de desarrollar las funciones y objetivos de la empresa, por lo tanto supervisa el desempeño laboral de los trabajadores con el fin de ayudar a corregir y alcanzar la meta deseada. (Munch, 2010)

2.2.6 Planificación del transporte.

La planificación del transporte se define como un proyecto que estudia demandas presentes y futuras de movilidad de personas y material. Estos proyectos están precedidos por estudios de movimientos y necesariamente involucran a los diferentes medios de transporte. La planificación es la fase fundamental del proceso de desarrollo y organización del transporte, pues es la que permite conocer los problemas, diseñar o crear soluciones y, en definitiva, optimizar y organizar los recursos para enfocarlos a atender la demanda de movilidad. (Monge, 2011)

2.2.6.1 El transporte público como parte de los sistemas de transporte.

Desde la perspectiva de la salud pública, hay grandes oportunidades de mejorar la salud de toda la población promoviendo sistemas seguros y saludables de transporte. Dentro de estos sistemas, los esfuerzos deben tener como finalidad mejorar la calidad de los medios de transporte público haciéndolos no solo seguros para los pasajeros, sino también incorporándolos como es debido en infraestructuras viales que velen por la seguridad de los usuarios desprotegidos. Debido a que, en los últimos años, se observa una tendencia hacia un mayor uso del transporte público. (Organización panamericana de la salud, 2010)

2.2.7 Plan de movilidad

Un plan de movilidad es una herramienta de planificación de un conjunto de actuaciones dirigidas a implantar formas de desplazamiento que garanticen

las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos en un marco geográfico específico, contribuyendo al dinamismo económico, a la competitividad y a la mejora medio ambiental del mismo. (Ordas, 2010)

Un plan de movilidad urbana es un conjunto de acciones llevadas a cabo por las autoridades con la colaboración de la ciudadanía; para llegar a una movilidad sostenible, que priorice al ser humano sobre los automóviles, que recupere los espacios para el peatón, que incentive el uso de la bicicleta en donde sea posible, que promueva y facilite la movilización en un buen sistema de transporte público; garantizando una mejor calidad de vida para los ciudadanos. (Ministerio de transporte y obras públicas, 2012)

2.2.8 Incidencia o participación ciudadana.

La participación se ha definido como uno de los elementos esenciales de y para la democracia, así como un mecanismo que permitiría fortalecer la ciudadanía y dar mayor legitimidad y eficiencia a las políticas públicas. Sin embargo, aún persiste el debate en relación a qué se entiende por participación, qué significa participar y, al mismo tiempo, a qué hace referencia el concepto de ciudadanía, íntimamente relacionado con el de participación. (Ochoa, 2011)

La participación como un ejercicio concreto de ciudadanía y al mismo tiempo como una acción política, entendida como una motivación para ser parte del proceso de toma de decisiones en ámbitos diversos y sin restricción, podemos ver que cambia totalmente la relación entre el ciudadano y el estado, entre el usuario y el servicio.

En este marco, comprendemos la incidencia como el grado y posibilidad de un grupo de influir en la definición, ejecución y evaluación de determinada política pública, teniendo en consideración la trama de posiciones jerarquizadas asignadas y asumidas por los diversos actores en materia de toma de decisiones. (Ochoa, 2011)

“La situación actual de nuestro país enfrenta un desafío estructural no sólo

porque el sistema económico y político-institucional está siendo fuertemente cuestionado, sino porque también enfrentamos una pandemia mundial y esto conllevará a una revisión radical y toma de decisiones para enfrentar la emergencia sanitaria”.

El afrontamiento y la adaptación son conceptos muy importantes para la calidad de vida de un individuo, porque son fenómenos dinámicos en los cuales se realizan procesos de integración entre el individuo y el entorno, que generan estilos y estrategias para afrontar una situación. (Gutiérrez, 2009)

Según (Chayput y Roy, 2007) el afrontamiento también es conocido como los esfuerzos del comportamiento que el individuo realiza para lidiar con la influencia del ambiente, estos esfuerzos se conjuntan para mantener los procesos vitales.

2.2.9 Bioseguridad.

(Espinosa, 2010) define a la bioseguridad como un conjunto de normas o medidas preventivas que deben tomar el personal, para evitar el contagio de enfermedades en el medio en general, por la exposición de agentes infecciosos.

(Malagón Y Hernández, 2009) expresa que las medidas de bioseguridad que se tomen serán más estrictas cuanto más peligrosos sean los gérmenes que se manejan en el área en el cual se trabaja. Es decir, las medidas de bioseguridad deben ser una práctica rutinaria en las unidades y ser cumplidas por todo el personal que labora en las empresas.

2.2.9.1 Principios de bioseguridad.

Para (Papone, V. 2008) la bioseguridad es el proceso de normas y protocolos implementados en alcanzar conductas que eviten el riesgo laboral y a su vez precautelar la salud del trabajador ante la exposición de enfermedades infecciosas y tóxicas para las personas.

Mientras que (Aguilera, 2015) menciona que la bioseguridad laboral es: la disciplina dentro de la higiene industrial, de nacimiento relativamente reciente, cuyo objetivo es la eliminación, reducción y prevención de los riesgos laborales relacionados con la utilización de agentes biológicos ya sea con una intención de manipulación deliberada o no de los mismos.

2.2.10 Gestión de los gobiernos autónomos y la emergencia sanitaria.

El COVID-19 trajo consigo a uno de los mayores desafíos de gestión pública nunca antes vistos para autoridades y funcionarios de gobierno. De acuerdo a las proyecciones, si los gobiernos no intervienen, en promedio, el 60% de la población podría llegar a infectarse.

La economía y la vida de las personas se verán severamente afectadas por medidas como la interrupción de actividades, el cierre de fronteras, la cantidad de recursos que se destinarán al control de la emergencia, así como por el estrés psicoemocional. Por ende, la crisis del COVID-19 no solo interpela al sistema sanitario, sino a toda la gestión de gobierno en su conjunto.

Los liderazgos de gobiernos, autoridades y gestores públicos en general, deben poder estar preparados para afrontar esta crisis.

Tabla 1. PROTOCOLOS DE BIOSEGURIDAD EN DIFERENTES CIUDADES DE AMÉRICA LATINA ANTE EL COVID-19

<p>Los protocolos de bioseguridad determinan los procesos de las medidas sanitarias que tienen como función evitar las enfermedades infecciosas, como es el caso del covid-19. Mediante la aplicación de dichos protocolos nos permitirá evitar la propagación del virus y precautelar la salud de las personas.</p>	
<p>Buenos Aires</p> <p>Fuente: (Ministerio de Trabajo de la provincia de Buenos Aires, resolución N. 151/2020)</p> <p>(MTPBA, Resolución N.135/2020)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Distanciamiento interpersonal, limpieza personal, 2. Provisión y utilización del alcohol en gel cuando se manipulen cosas a causa o en ocasión del trabajo, ventilación de ambientes, limpieza de superficies, y desinfección de los objetos y herramientas de trabajo de uso frecuente. 3. En la prestación de tareas (referente a los trabajadores deben prestar servicios dentro de la entidad, el estímulo del teletrabajo, la restricción de circulación interna, el control de transporte y limpieza, entre otros. 4. Colocación y retiro de los equipos de protección personal. 5. Actuación respecto a personal ajeno al establecimiento. 6. Actuación ante la presencia de síntomas compatibles con COVID-19. 7. Actuación ante un caso positivo de COVID-19. 8. Actuación ante personal con contacto directo con personas contagiadas. 9. Suspensión de asistencia de personas mayores de 60 años de edad, embarazadas, personas catalogadas en riesgos, entre otros, donde se implementará comunicación por medios virtuales, electrónicos y/o telefónicos. 10. Capacitación y concientización del personal.
<p>Caracas</p> <p>Fuente: (Organización Internacional del Trabajo,2020)</p> <p>(Noguera,2017)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Restricción de circulación vehicular o peatonal por los trabajadores, preferiblemente por una persona del grupo de trabajadores o personas vinculadas entre sí en función de la actividad que realiza en el establecimiento donde laboran o lugar donde habitan • Posibilidad de ordenar la suspensión de determinadas actividades por zonas o áreas geográficas. Igualmente involucra la suspensión de actividades, cuyo desempeño no sea posible bajo la modalidad a distancia, que permita como en otros realizar sus funciones desde el lugar de habitación • Detallan los sectores que no son susceptibles de interrupción y por lo tanto no están excluidos de la suspensión laboral

	<ul style="list-style-type: none"> • Uso obligatorio de mascarilla que cubra la boca y la nariz • Suspensión de las actividades académicas en todos sus niveles, propulsando su implementación mediante clases A. • Los establecimientos de venta de comida y bebidas, bajo la modalidad de reparto, servicio a domicilio o pedidos para llevar; con la inclusión de ser necesario una regulación especial para comedores de trabajadores por parte de las autoridades de salud, comercio y alimentación • Riguroso protocolo de recepción de pasajeros en puertos y aeropuertos, capacitando y dotando al personal de los implementos y aplicando turnos de trabajo • En el caso del personal de salud, dispone que sus protocolos deben ser adecuados a los lineamientos emitidos por el Ministerio del Poder Popular para la Salud
<p>Panamá</p> <p>Fuente:</p> <p>(Ministerio de Comercio e Industrias de la República de Panamá,2020)</p> <p>(Guía de medidas de salud, higiene y seguridad, resolución ministerial 137/2020)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Implementación de protocolos de actuación para prevenir y desacelerar la propagación (planes de salud, de seguridad, de higiene ocupacional y guías de prevención y control del Covid-19). • Establece unos lineamientos generales, con el fin de lograr adherencia en las medidas de prevención y control ante el riesgo a los empresarios, trabajadores y clientes; con el objetivo de asegurar el retorno al trabajo de forma ordenada, gradual y segura. • Dispone cinco puntos que se deben cumplir para ser desarrollados en los protocolos específicos por sector económico. • Se establece que cada empresa debe crear un Comité Especial de Salud e Higiene para la prevención y atención del Covid-19; sin embargo indica que en su defecto las empresas puede emplear, si tiene constituido, su Comité de Salud, Seguridad e Higiene para la vigilancia del riesgo biológico, previa capacitación. • Dicha figura tendrá la función de revisar el cumplimiento de los protocolos y procedimientos al control covid-19 y su actuación permanente. • Se instruye medidas de prevención y control (higiene personal/uso de mascarilla, equipos de protección personal con capacitación (de acuerdo a la actividad y riesgo expuesto), distanciamiento físico, limpieza y desinfección, y manejo de los desechos); organización laboral (ajuste de horarios

	de trabajo, promoción del teletrabajo, y el manejo del estrés laboral); y control de contagio de proveedores, clientes y visitantes.
Bogotá Fuente: (Ministerio de Salud de Colombia, resolución N. 666, N.677, N. 679/2020)	<ul style="list-style-type: none"> • Limpieza, distanciamiento físico y uso de equipos de protección personal incluyendo el manejo de tapabocas • La limpieza y desinfección de los establecimientos y espacios • Vigilancia de la salud de los trabajadores • La implementación del trabajo a remoto o distancia • Medidas de organización laboral para quienes deben trabajar de forma presencial • Medidas de desplazamiento interno y externo • Planes de capacitación, recomendaciones al salir y retorno a la casa • Proceso cuando se diagnostique un trabajador contagiado, y plan de comunicación.

“El objetivo de este cuadro es describir el escenario de Ecuador ante la actuación de algunas grandes ciudades de América Latina, en cuanto los protocolos de bioseguridad que han implementado y su vinculación con la ciudadanía en el papel primordial que tendrá el sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo”.

2.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

2.3.1. Constitución de la República del Ecuador:

Art. 277.-Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado:

Promover e impulsar la ciencia, la tecnología, las artes, los saberes ancestrales y en general las actividades de la iniciativa creativa comunitaria, asociativa, cooperativa y privada.

2.3.2. Ley de Cooperativas del Ecuador:

Art. 2.- Las cooperativas y sus socios se regirán a los derechos, obligaciones y actividades establecidas en la ley, en el reglamento general, en los

reglamentos especiales y en los estatutos, y por los principios universales del cooperativismo.

2.3.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

Art. 1.- Esta ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, contribuyendo al desarrollo socio- económico del país en favor de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 11.- El gobierno fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.

Art. 52.- El gobierno garantizará la prestación del servicio de transporte público, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor y sujeto a una contraprestación económica.

Art. 55.- el transporte público se considera un servicio estratégico así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son propiedad del estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

2.3.4. Protocolo emitido por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador.

Protocolo de limpieza y desinfección de las unidades de transporte

1. Disponer de equipos de protección personal previa preparación de las soluciones desinfectantes (hipoclorito de sodio 0.1 %,) y de realizar la limpieza y desinfección del medio de transporte. (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2020).

2. Los equipos de protección personal mínimo que deberán ser utilizados son: guantes de caucho, mascarilla quirúrgica, visores de protección.
3. Las unidades de transporte deberán realizar un proceso de limpieza al finalizar su jornada de trabajo para lo cual podrán utilizar detergente enzimático o jabón acompañado de un trapeador o mopa; para las partes que constituyen el mobiliario de la unidad de transporte utilizar un paño de microfibra, que permita remover la carga contaminante que se encuentre presente. (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2020)
4. Antes de iniciar la jornada laboral se deberá realizar una desinfección de la unidad de transporte utilizando hipoclorito de sodio al 0,1 % o 1000 PPM.

Para lo cual con la ayuda de un trapeador se podrá desinfectar los pisos y con la ayuda de un atomizador o rociador más un paño de microfibra se procederá con la desinfección de las superficies de alto contacto (manijas, jaladeras, agarradera de pasillo, cabezal de asientos, apoya manos o brazos, volante). (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2020)

5. Para preparar la solución de hipoclorito de sodio se deberá verificar su concentración inicial; para lo cual se tomará en cuenta que el hipoclorito de sodio comercial o cloro tiene una concentración inicial del 5%, por lo que para la preparación de 1 Litro de solución a partir de esta concentración se deberá mezclar 980 mililitros de agua y 20 mililitros de cloro, (relación de 3 a 1), o a su vez mezclar 49 medidas de agua por una medida de cloro; dejar actuar y ventilar la unidad por al menos 10 minutos.
6. Tomar en cuenta que si la unidad de transporte no se encuentra limpia previamente, el hipoclorito de sodio no tendrá la acción desinfectante requerida, debido a que esta sustancia se inhibe con la presencia de carga

orgánica; razón por la que es fundamental realizar la limpieza descrita en el punto 3. (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2020)

7. La desinfección debe ser rutinaria antes y luego de haber cumplido con su circuito con la finalidad de dejarlo en óptimas condiciones para su próximo circuito. (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2020)
8. Para las actividades de limpieza y desinfección rutinaria establecida en el punto 7, se podrá utilizar (producto que permite limpiar y desinfectar en una sola aplicación), para lo cual esta sustancia deberá ser preparada a una concentración del 1% o 10000 ppm. La preparación de esta solución se la realizará añadiendo 10 gramos del producto en 1 Litro de agua.
9. Utilizar un atomizador o rociador más un paño de microfibra para realizar la desinfección de las superficies de alto contacto del medio de transporte (manijas, jaladeras, agarradera de pasillo, cabezal de asientos, apoya manos o brazos, volante); dejar actuar por 10 minutos el desinfectante y proceder con el secado pertinente con un paño que se encuentre limpio. (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2020)
10. Todos los insumos utilizados para la limpieza y desinfección de los ambientes deberán ser lavados adecuadamente con abundante agua y jabón para su posterior uso, con la finalidad de evitar la contaminación cruzada. (Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador, 2020)

Consideraciones:

1. Garantizar la entrega de equipo protección individual al personal que realiza la limpieza y desinfección, y contara con los materiales e insumos correspondientes para el manejo integral.
2. Las personas que realice esta actividad deberán está en buen estado de salud además no superar la edad 60 años.

3. El manejo de desecho se debería realizar de acuerdo con el “manual de manejo de desecho para establecimientos de salud”, los desechos que se generan durante la actividad.

2.3.5. Medidas de prevención del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Guía de Movilidad Urbana sostenible frente al covid-19.

A) Transporte público urbano (Intracantonal)

- **Lineamiento 1: fortalecimiento de transporte urbano**
- Implementación de carriles exclusivos en aquellos puntos de mayor congestión, prioridad en intersecciones y otras medidas que garanticen el flujo continuo de los buses en la vía. Los buses no pueden, mientras dure la emergencia sanitaria, afectarse por el tráfico vehicular, mantener el vehículo en constante movimiento permite que el aire fluya, circule y salga constantemente por las ventanas.
- Durante la prestación del servicio, los buses urbanos pernoctarán en los sitios determinados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados y las operadoras de transporte, en donde se realizará las desinfecciones que correspondan, observando lo dispuesto en el Protocolo de Desinfección de Unidades de Transporte público aprobado por el COE Nacional.
- Se impulsará la implementación de mecanismos de pago electrónico mediante la emisión de tarjetas magnéticas, códigos QR, u otros medios que permitan reducir al máximo el uso de dinero físico. Se generará campañas a la ciudadanía para motivar el pago del valor exacto del pasaje cuando no se cuente con un medio electrónico de pago.

- Implementar dentro del territorio cantonal, mecanismos laborales que permitan evitar las horas pico y, por tanto, la congestión vehicular y aglomeración de personas en ciertos horarios del día. Para ello, se instará a las empresas privadas a fortalecer el teletrabajo y la rotación de horarios.
- Para quienes tengan que laborar presencialmente; y en el caso de empresas públicas y áreas administrativas que pertenezcan al GAD se ejecutarán planes piloto para la implementación de mecanismos de teletrabajo y flexibilización de horarios laborales.
- Se dará a conocer a las operadoras de transporte público, conductores, ayudantes y usuarios las líneas de atención por emergencias que puedan ocasionarse en el transporte público. Las líneas de emergencia serán las determinadas por el Servicio Integrado de Seguridad ECU 911.
- De acuerdo con las realidades del territorio, cada GAD, proporcionará procesos de capacitación, manuales e instructivos referentes a los protocolos que deben seguir las operadoras de transporte público, de manera coordinada con las entidades competentes.
- **Lineamiento 2: de las Operadoras de Transporte Urbano**
 - Dotarán a sus conductores, ayudantes y personal administrativo, de todos los insumos necesarios para garantizar una adecuada higiene respiratoria y de manos, es decir, dotará al personal de: mascarillas, alcohol, gel antibacterial (concentración de alcohol al 70%), jabón antibacterial, toallas de papel y otros que considere necesarios. Las mascarillas serán renovadas conforme las directrices y protocolos establecidos por el MSP.
 - Las operadoras de transporte determinarán un procedimiento a seguir cuando existan usuarios, conductores y ayudantes con posibles síntomas de COVID-19 en el transporte público, para lo cual, capacitará a su

personal, respecto a las acciones que ejecutarán en estos posibles casos.

- Mantendrán un registro actualizado de la información de los conductores y ayudantes, que al menos contenga: número de cédula, dirección domiciliaria, número de contacto propio y en caso de emergencia.
- Entregarán a los conductores y ayudantes, un listado de los establecimientos de salud que se ubiquen en la ruta por donde se preste el servicio.
- Deberán mantener un servicio de medicina ocupacional o experto en prevención de riesgos laborales propio o a través de terceros, para los trabajadores administrativos y operativos de su institución. Para ello, se deberán observar las directrices que, para el efecto, emita el Ministerio de Trabajo.
- A través del servicio de medicina ocupacional, al personal administrativo y con especial énfasis a los conductores y ayudantes, se les realizarán evaluaciones del estado de salud y expedirán certificados de salud de manera semanal.
- Procurarán implementar en corto plazo, mecanismos de pago electrónico mediante la emisión de tarjetas magnéticas, compra telefónica u otros medios.

- **Lineamiento 3: de las Unidades de Transporte Urbano**

- Las operadoras de transporte mantendrán una bitácora de desinfección de sus unidades vehiculares, garantizando una desinfección oportuna y segura conforme el Protocolo de Desinfección de Unidades de Transporte público aprobado por el COE Nacional.
- La capacidad máxima de pasajeros deberá estar acorde a la semaforización, respetando el distanciamiento social.
- Deberá colocarse en un lugar visible para los usuarios, un cartel con el número de pasajeros que podrá ir en el vehículo de acuerdo a la semaforización.
- Se identificará, a través de stickers o señalética, los asientos que podrán o no ser utilizados por los usuarios, conforme el porcentaje de ocupación. Así también, se colocará la señalética correspondiente en el piso, guardando la distancia indicada entre usuarios.
- Los torniquetes de acceso y cualquier otro elemento que imposibilite el ingreso fluido y rápido de pasajeros en las unidades vehiculares, serán retirados.
- Retirar elementos susceptibles de contaminación como alfombras, tapetes, forros de sillas acolchados, bayetillas o toallas de tela de uso permanente, protector de volante, barra de cambios o consolas acolchadas de tela o textiles con fibras de difícil lavado, entre otros, que pueden albergar material particulado.
- La cabina del conductor podrá aislarse del resto de la unidad, utilizando una barrera física que eviten el contacto con los pasajeros o, en su defecto, no se ocupará la primera fila de asientos más cercana al conductor.

- Dentro de las unidades, se colocará información visible, legible, oportuna, clara y concisa, sobre las medidas de prevención dispuestas por el Ministerio de Salud Pública y que deben cumplir los usuarios, el conductor y los ayudantes en el transporte público; así como los números de atención para emergencias médicas.
- Procurar que las ventanas que se encuentren junto a los asientos vacíos permanezcan abiertas mientras dure el viaje.
- Colocar basureros cerrados de pedal con fundas plásticas adecuadas para la recolección de basura.
- En el caso de no disponer de mecanismos de pago electrónico, se designará un espacio específico de fácil visualización del conductor o ayudante, para el pago del pasaje exacto y junto a ello, se coloque gel desinfectante para manos.
- Se diferenciarán las puertas de salida y entrada en cada unidad.

- **Lineamiento 4: de los Conductores y Ayudantes**

- Los conductores y ayudantes usarán mascarillas y gel antibacterial (concentración de alcohol al 70%), deberán lavar sus manos antes y después de cada viaje.
- No podrán prestar el servicio como conductor y ayudante, las personas que pertenezcan a grupos prioritarios, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con discapacidad (física, auditiva, visual, intelectual de lenguaje, psicosocial), enfermedades crónicas no transmisibles). A este grupo vulnerable de personas, la operadora de transporte, definirá actividades complementarias en la parte administrativa, a través de teletrabajo.
- Si durante el viaje el conductor o ayudante, presentan síntomas de

afecciones respiratorias, como fiebre, tos, dificultad para respirar, fatiga, secreciones nasales, fiebre y malestar general, deberá reportar inmediatamente a la operadora de transporte y cumplir el procedimiento para el que fueron capacitados.

- Controlarán que los usuarios no lleven equipaje o carga de gran tamaño dentro de las unidades, que pueda obstaculizar el ingreso o salida de los pasajeros.
- No permitirán el ingreso de personas que realicen ventas ambulantes de cualquier tipo.
- Garantizarán que las personas de grupos prioritarios (mujeres embarazadas, personas con discapacidad) ingresen primero a las unidades y usen los asientos señalados para el efecto.
- Garantizarán que el ingreso y salida de usuarios se lo realice en las puertas determinadas para tal efecto.
- Mantendrán limpia la cabina, desinfectando con especial énfasis el volante y el tablero.

- **Lineamiento 5: de los Pasajeros**

- Obligatoriamente, guardarán distancia mínima de 1,5 metros entre personas, desde la compra del boleto o pago del mismo, hasta el ingreso y salida de la unidad. Así también, respetarán la distancia indicada en las diferentes paradas de buses.
- Para usar el servicio de transporte urbano, cada pasajero deberá usar mascarilla. Es responsabilidad de cada usuario, mantener una correcta higiene de manos y desinfección con alcohol o gel antibacterial (concentración de alcohol al 70%). Los pasajeros no deberán retirarse las mascarillas durante el viaje.

- Si durante el viaje el usuario, presenta síntomas de afecciones respiratorias, como fiebre, tos, dificultad para respirar, fatiga, secreciones nasales, fiebre de difícil control y malestar general, deberá reportar inmediatamente al conductor o ayudante.
- Solo podrán viajar juntos aquellas personas que lo hagan con menores de edad o como acompañante de una persona con discapacidad; sin afectar la capacidad establecida para las unidades, con los elementos mínimos de bioseguridad correspondientes.
- Se sugiere que los pasajeros guarden y desechen la basura en sus hogares y no dentro de la unidad.
- Está prohibido el consumo de alimentos y bebidas dentro de la unidad.
- Los pasajeros procurarán portar y cancelar el valor exacto del pasaje, para evitar el intercambio de dinero.
- Los pasajeros deben respetar el flujo de entrada y salida en cada unidad.

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El hombre se descubre cuando
se mide contra un obstáculo.

Antoine de Saint Exupery.

3.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

En el proyecto de investigación fueron utilizados varios métodos y técnicas de tipo descriptivo y documental. Mediante la toma de la muestra de la población a estudiar, se pudo determinar cómo se han elaborado las encuestas y entrevista. Demostrando las técnicas aplicadas para la recolección de datos y a su vez convirtiéndola en una entidad mucho más preparada para hacer cambios actuales y futuros.

3.1.1 Investigación de campo

La investigación de campo nos ayudó a comprender el ambiente natural en que conviven las personas y las fuentes consultadas, de las que obtendrán los datos más relevantes a ser analizados.

3.1.2 Investigación descriptiva

Esta investigación nos permitió la recolección de datos para conocer el sistema de gestión de movilidad ciudadana y su incidencia en los habitantes de la ciudad de La Maná mediante un plan de medidas de bioseguridad para el transporte urbano a través de encuestas dirigidas a sus colaboradores y clientes potenciales; y una entrevista a sus directivos.

3.1.3 Investigación documental

Esta investigación se la realizo revisando fuentes de carácter documental, tales como; libros, páginas web, recortes de periódico, registros de la empresa, entre otros. La cual forma la parte documental e investigativa al momento de redactar el marco teórico.

3.2 MÉTODOS UTILIZADOS EN LA INVESTIGACIÓN

El trabajo investigativo se desarrolló utilizando el método descriptivo y analítico. El análisis del objeto de estudio de la presente investigación nos permitió argumentar y sustentar los resultados obtenidos de una forma más amplia y concreta, los métodos utilizados ayudaron a la orientación de una mejor organización y estructura de la empresa. Además el método estadístico favoreció la elaboración de figuras comparativas para la interpretación porcentual de los resultados.

3.2.1 Método inductivo:

Se trata del método científico más usual, en el que pueden distinguirse cuatro pasos esenciales: la observación de los hechos para su registro; la clasificación y el estudio de estos hechos; la derivación inductiva que parte de los hechos y permitió llegar a una generalización; y la constatación.

3.2.2 Método deductivo:

El método deductivo es una estrategia de razonamiento que parte desde los datos generales de la investigación, y a su vez genera varias suposiciones, es decir; parte de verdades previamente establecidas como principios generales, para luego aplicarlo a casos individuales y comprobar así su validez.

3.3 CONSTRUCCIÓN METODOLÓGICA DEL OBJETO DE INVESTIGACIÓN

3.3.1 Población y muestra

Para la presente investigación la población está conformada por los directivos de la compañía y usuarios, quienes van a ser objeto de investigación.

Tabla 2. NOMINA OFICIAL DE LA COMPAÑIA

Cargo	Población
Gerente de la empresa	1
Presidente de la empresa	1
Socios	16
Empleados	4
Total	22

Fuente: Transporte Urbano del cantón La Maná

Elaborado por: Kleber David Jácome Herrera

En el proyecto de investigación para determinar la muestra se aplicó el muestreo probabilístico, mediante una encuesta a los usuarios del transporte urbano de la ciudad de La Maná con una población de 42.216 habitantes según el censo (**INEC**, 2010).

Cálculo de la Muestra.

Para determinar la muestra se consideró la población actual de donde se realizara el estudio.

Fórmula:

$$n = \frac{PQ \cdot N}{E^2} + PQ \cdot K^2$$

Simbología

n = Tamaño de la muestra

- PQ = Constante de varianza poblacional (0.25)
 N = Tamaño de la población
 E = Error máximo admisible (2%, 4%, 8% etc.) a mayor error probable menor tamaño de la muestra.
 K = Coeficiente de corrección del error.

$$n = \frac{0,25 \times 42216}{0,10^2 + \frac{(42216-1)}{2^2} \times 0,25}$$

$$n = \frac{10554}{42215 (0,0025) + 0,25}$$

$$n = \frac{10554}{105,78}$$

$$n = 99$$

3.3.2 Técnicas de investigación

Se refiere a las técnicas utilizadas para la recolección de datos y el logro de los objetivos. Entre las técnicas que se emplearan tenemos:

Observación

Como técnica es fundamental para la recopilación de datos, es el registro sistemático, válido y confiable del comportamiento o conducta manifiesta.

La encuesta

Los datos obtenidos a través de las encuestas serán tabulados en tablas y figuras respectivas en este proyecto de investigación.

La entrevista

La técnica de la entrevista nos permitió tener un acercamiento objeto sujeto, para determinar objetivamente las preguntas previamente establecidas en un patrón predefinido. A través de esta técnica nos permitió obtener información por medio del diálogo entre dos o más personas de forma directa.

3.3.3 Instrumentos de la investigación

En la presente investigación se emplearon técnicas instrumentales, para la recolección de información y el logro de los objetivos.

Observación

La observación es un elemento fundamental de todo proceso investigativo para la recopilación de datos, que nos permitió tomar información y registrarla para su posterior análisis.

La encuesta

Consiste en obtener información de los sujetos de estudios, conocimientos, actitudes o sugerencias. Esta se aplicó a usuarios que con frecuencia utilizan el servicio de la transportación urbana.

La entrevista

Esta técnica nos permitió obtener información por medio del diálogo directo y se aplicó al gerente y presidente de la compañía de transporte urbano.

3.4 ELABORACIÓN DEL MARCO TEÓRICO.

Es la investigación aplicada para interpretar y solucionar alguna situación, problema o necesidad en un momento determinado. Las investigaciones son trabajadas de forma natural en el que están presentes las personas, grupos y organizaciones científicas las cuales cumplen el papel de ser la fuente de datos para ser investigados y analizados.

La sustentación teórica en el trabajo de investigación se sujeta en orientaciones teóricas, referencias de investigaciones válidas a fin identificar errores que se puedan presentar y orientar el proceso investigativo. Análisis que sustenta toda la investigación y de la misma manera que nos ayuda a identificar la población demandante y sus clientes potenciales para poder tener una idea clara y fundamental del proyecto de investigación.

3.5 RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Información Primaria. - Se obtuvo aplicando entrevistas a los directivos de la transportación urbana.

Información Secundaria. - Se realizó la investigación en fuentes como libros, páginas web, recortes de periódico, registros de la empresa, entre otros.

3.6 PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE RESULTADOS

Los pasos a seguir para efectuar el procesamiento de datos son:

- Obtención de información de los directivos de la transportación urbana.
- Variables y criterios para ordenar los datos contenidos en el trabajo de investigación.
- Establecer todos los protocolos y procedimientos sanitarios.
- Impresión de los resultados

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

“La tarea de la empresa consiste en examinar sus costos y desempeños en cada una de las actividades que crean valor, y buscar formas de mejorarlas”.

Philip Kotler

4.1. IDENTIFICACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN MOVILIDAD CIUDADANA Y SU INCIDENCIA EN EL USO DEL PROTOCOLO DE BIOSEGURIDAD.

Tabla 3. ENTREVISTA A DIRECTIVOS DE LA CIA.

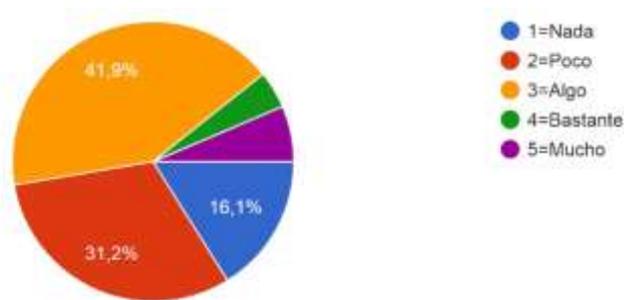
Entrevista a los directivos de la compañía de transporte urbano.	Presidente	Gerente	Análisis
1. ¿La compañía cuenta con un plan de medidas de bioseguridad?	Se ha venido ejecutando los protocolos que nos exigen la agencia nacional y el GAD cantonal pero no existe un plan de medidas de bioseguridad bien establecido.	Por el momento no, pero nos gustaría adaptar nuevos protocolos que garanticen la seguridad y salud de nuestros usuarios.	La deficiencia de medidas de bioseguridad dentro de la transportación urbana preocupa a la compañía al momento de enfrentar la emergencia sanitaria.
2. ¿Cuáles son los protocolos de bioseguridad que se utilizan para el personal administrativo y operativo que trabaja para la compañía?	Mediante el uso obligatorio de equipos de protección como: mascarillas, guantes y amonio cuaternario.	En primera instancia la limpieza y desinfección de vehículos, paradas de buses y estaciones.	Los equipos de protección y la desinfección de las unidades son indispensables como protocolo de bioseguridad.
3. ¿Cómo valora la seguridad del servicio ante esta emergencia sanitaria?	En esta compañía lo más importante es la seguridad y servicio de los clientes.	La compañía opta por prestar un servicio seguro y precautelando siempre la salud de nuestros clientes.	La seguridad es lo más importante en la compañía y más si se trata de precautelar la salud de los usuarios.
4. ¿De qué forma está constituida la compañía?	Por el consejo de administración, por el presidente conjunto al gerente, los accionistas, la secretarías y los colaboradores de las unidades de transporte urbano.	Primeramente está el consejo de administración que con votación unánime de los accionistas eligen a un presidente y gerente. También lo conforman los empleados administrativos y	Los principales directivos de la compañía son el presidente y gerente de la misma.

		están los choferes y ayudantes que vienen hacer los empleados operativos.	
5. ¿Qué alternativas de prevención utiliza el personal operativo para evitar la propagación del virus?	Desinfección de vehículos, uso obligatorio de mascarillas y mantener las ventanillas abiertas para la libre circulación de aire.	Se les brinda a los conductores de los buses equipos de protección como: mascarillas, amonio cuaternario en toda la flota vehicular.	La libre circulación de aire y desinfección de la flota vehicular son alternativas de prevención necesarias para evitar la propagación del virus.
6. ¿Se ha capacitado a los trabajadores de la compañía de como tener un mejor desempeño laboral ante esta pandemia mundial?	En este aspecto lo poco que se ha avanzado ha sido gracias a la información impartida por el GAD cantonal y la agencia nacional de tránsito.	Se lo ha realizado de forma empírica, mas no en el marco actual de esta pandemia mundial denominada covid-19.	La falta de información y capacitación a los colaboradores de la compañía hace que se limite su desempeño laboral ante esta crisis sanitaria.
7. ¿Cree Ud.; que la adaptación de un plan de medidas de bioseguridad dentro del transporte urbano genere un impacto positivo para la ciudadanía?	Creo que sí mediante un adecuado control sanitario y cumpliendo con todos sus protocolos de bioseguridad se obtendrá seguridad en el sector del transporte urbano.	Considero que sí y cumpliendo a cabalidad todos sus protocolos de bioseguridad generara seguridad y un mejor servicio a todos sus usuarios.	Los directivos señalan una respuesta favorable considerando que se aplique y cumpla un adecuado control sanitario.

¿Ha recibido información o capacitación de como tener una mejor movilidad ante esta pandemia mundial?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Nada	1	16,1 %
Poco	3	31,2 %
Algo	4	41,9%
Bastante	4	4,3 %
Mucho	6	6,5%
TOTAL	9	100 %

Gráfico 1

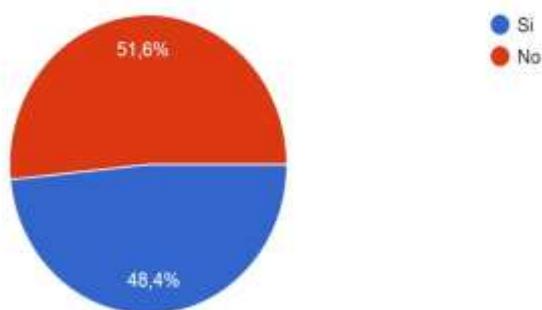


Análisis e interpretación. Los encuestados comparten mayoritariamente un 41,9 % en que han obtenido algo información de movilidad ante esta pandemia mundial, mientras solo un 16,1 % manifiesta que no ha recibido ningún tipo de información o capacitación, limitando la adaptación de soluciones alternativas ante esta crisis sanitaria.

¿Ha sido usted o un miembro de su familia diagnosticado con covid-19?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	4	48,4 %
No	52	51,6 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 2

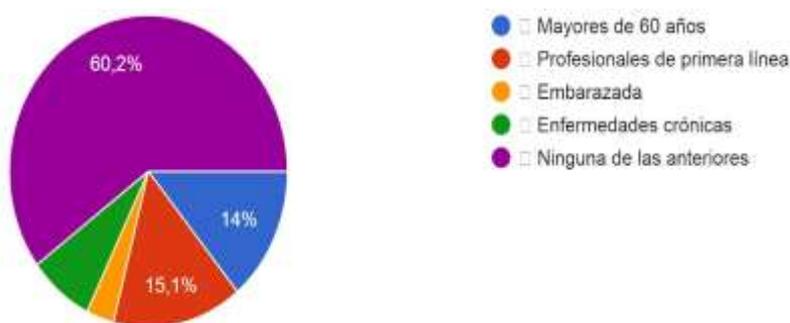


Análisis e interpretación. Es alarmante notar que los usuarios encuestados manifiesten que ellos o un miembro de su familia haya sido diagnosticado con covid-19, según se desprende del criterio del 48,4 %, mientras que el 51,6% señala que no ha contraído el virus, y a su vez esta situación preocupa a la compañía y optan por mantener un plan de medidas de bioseguridad y que cumpla de manera adecuada con todos los protocolos ante esta emergencia sanitaria.

En relación al covid-19, Ud. pertenece a alguno de los siguientes grupos vulnerables de contagio:

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Mayores de 60 años	1	14 %
Profesionales de primera línea	1	15,1 %
Embarazada	3	3,2%
Enfermedades crónicas	7	7,5 %
Ninguna de las anteriores	58	60,2%
TOTAL	9	100 %

Gráfico 3



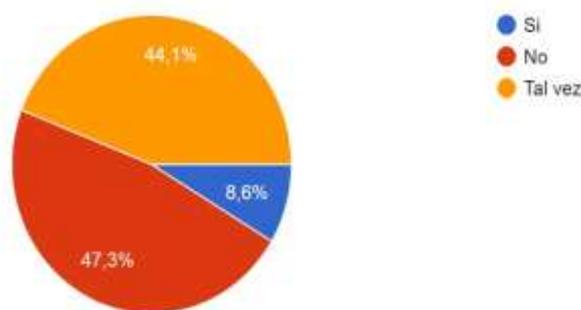
Análisis e interpretación. El 60,2 % de los encuestados se encuentra en el grupo que no son vulnerables, mientras el 14 % es preocupante ya que pasan de los 60 años y tiene más riesgo de contraer el virus, el 15,1 % son profesionales de primera línea y más aún cuando el 7,5 % tienen enfermedades crónicas.

4.2 CUMPLIMIENTO DE NORMAS DE BIOSEGURIDAD EN LA TRANSPORTACIÓN URBANA DE LA CIUDADANÍA DEL CANTÓN LA MANÁ.

¿Confía Ud., en la seguridad y medidas de bioseguridad establecidas por el transporte urbano?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	1	8,6 %
No	4	47,3 %
Tal vez	43	44,1 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 4

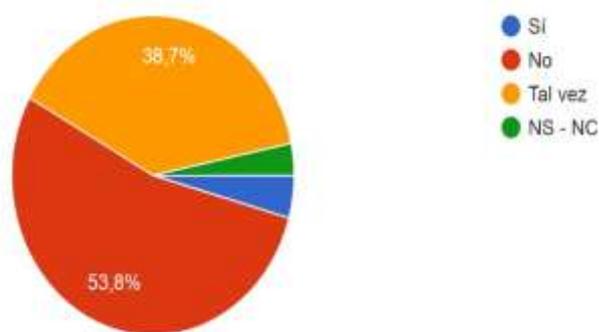


Análisis e interpretación. Los encuestados manifiestan opiniones diversas ya que el 8,6% señala que si confían en la seguridad y medidas de bioseguridad expuestas en el transporte urbano, y a su vez el 47,3 % señalan un criterio negativo, mientras que el 44,1 % expresa una opinión neutral generando incertidumbre a los directivos de la empresa ya que es un aspecto muy importante que tienen que considerar y hacer cambios notables de la bioseguridad para ganar confianza y seguridad de una potencial clientela.

¿Cree que la mayoría de la población del cantón La Mana respeta y cumple con las medidas de bioseguridad impuestos por el estado de emergencia ante el covid-19?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	6	4,3 %
No	5	53,8 %
Tal vez	3	38,7%
NS - NC	3	3,2 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 5

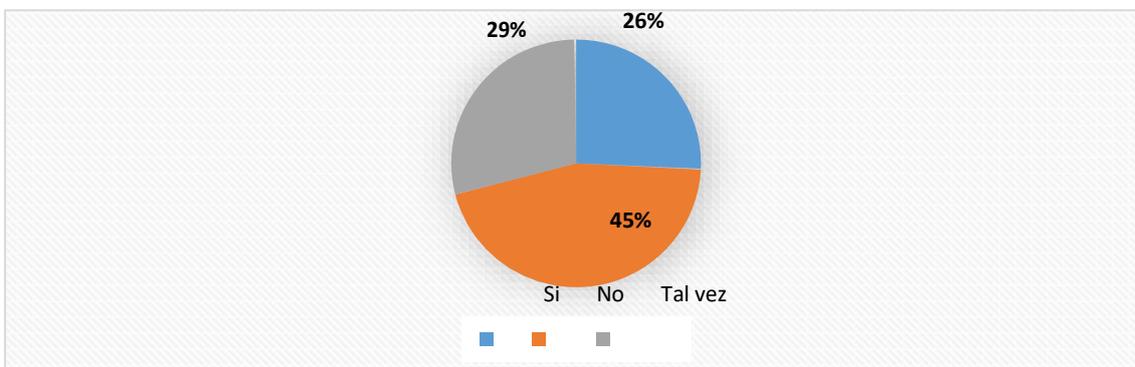


Análisis e interpretación. En esta interrogante planteada da mucho que decir ya que el 53,8% manifiesta que las medidas de bioseguridad no son respetadas dentro de la ciudad, sin embargo esta respuesta deja entrever que existe falta de responsabilidad, y apenas el 4,3 % señaló una respuesta favorable, mientras que un 38,7 % de los encuestados optó por el criterio de la duda.

¿Cree Ud., que las alternativas de prevención utilizadas por el transporte urbano eviten la propagación del virus?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	2	26 %
No	4	45 %
Tal vez	29	29 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 6



Análisis e interpretación. La mayoría de los usuarios encuestados que ocupa el 45% tiene una respuesta negativa ya que no confía en las alternativas de prevención que adopta el transporte urbano, mientras el 26 % de personas dicen que confían en las alternativas de prevención para evitar la propagación del virus, dejando un 29% de los usuarios encuestados con un criterio neutral, por lo que hay que considerar notablemente las medidas de bioseguridad y cumplir con todos sus protocolos.

Cuál de estas medidas en orden de importancia seleccionaría usted para prevenir el COVID 19 en los usuarios:

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Limpieza y desinfección de vehículos, paradas de buses y	3 3	32,3 %
Mantener las ventanillas abiertas para garantizar la circulación de aire	5	5,4 %
Evitar aglomeraciones de pasajeros y mantener distancias adecuadas entre los pasajeros, dentro del bus	4 2	41,9%
Brindarles a los conductores de los buses equipos de protección como: mascarillas, guantes	6	6,5 %
Proporcionar acceso a líquidos desinfectantes (alcohol gel): tanto en las unidades como en las estaciones	6	6,5%
Uso de termómetro infrarrojo	3	3,2
Otras	4	4,3 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 7



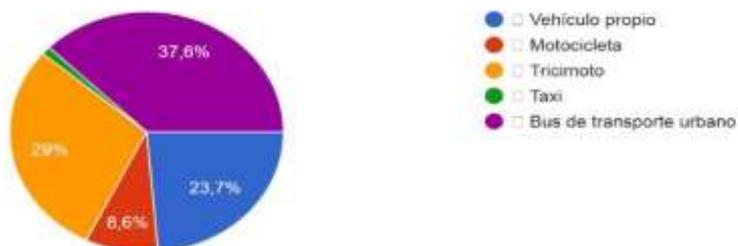
Análisis e interpretación. El 41,9 % de los encuestados consideran evitar aglomeraciones y mantener distancias adecuadas entre pasajeros para prevenir el virus, mientras el 32,3 % manifiesta la limpieza y desinfección de vehículos y estaciones, sin embargo no se puede desestimar al 6,5 % que expresan brindar a los colaboradores mascarillas y líquidos desinfectantes, quedando por otro lado un porcentaje de 3,2 % del uso de termómetro infrarrojo para generar mayor seguridad a los usuarios.

4.3 ANÁLISIS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD CIUDADANA DE LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE LA MANÁ.

¿Qué medio de transporte utiliza normalmente?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Vehículo propio	2	23,7 %
Motocicleta	1	8,6 %
Tricimoto	2	29 %
Taxi	1	1,1 %
Bus de transporte urbano	37	37,6%
TOTAL	9	100 %

Gráfico 8

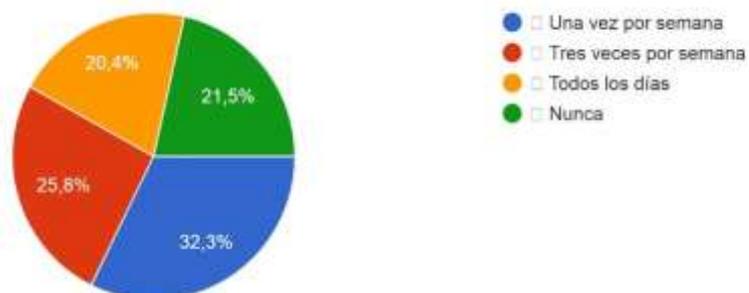


Análisis e interpretación. Los encuestados comparten mayoritariamente que utilizan el transporte urbano reflejado en un 37,6 %, sin embargo, el 29 % prefieren utilizar tricimoto, mientras tanto el 23,7 % posee vehículo propio, aunque el 8,6% posee motocicleta y finalmente apenas con el 1,1% utilizan el servicio de taxi. Por lo tanto hay que adaptar cambios en el área de la transportación urbana para beneficio de los usuarios.

¿Con que frecuencia utiliza el transporte urbano?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Una vez por semana	3	32,3 %
Tres veces por semana	2	25,8 %
Todos los días	2	20,4 %
Nunca	6	21,5 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 9

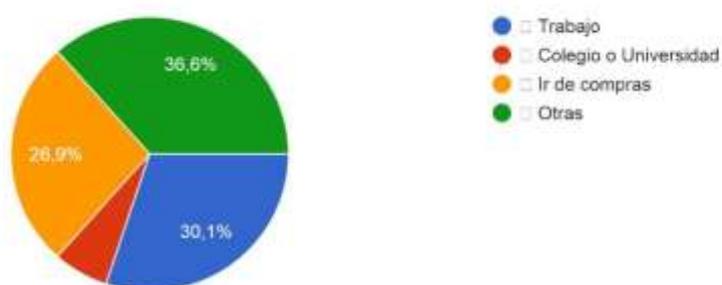


Análisis e interpretación. El 32,3 % de los encuestados considera el servicio una vez por semana, mientras el 25,8 % tres veces por semana, sin embargo, con el 20,4 % expresan que utilizan el servicio frecuentemente, mientras que un 21,5 % señala que no hacen uso del servicio de transporte urbano.

¿Para qué actividades usa el transporte urbano?

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Trabajo	3	30,1 %
Colegio o Universidad	8	6,5 %
Ir de compras	2	26,9 %
Otras	36	36,6 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 10

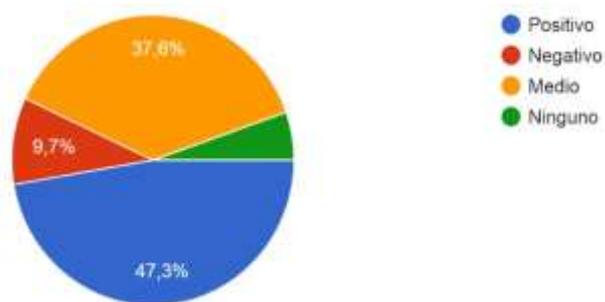


Análisis e interpretación. En esta pregunta planteada hay diferentes opiniones de los encuestados ya que 36,6 % manifiesta que utilizan el transporte urbano en actividades varias, sin embargo el 26,9 % de los encuestados comparten que utilizan el servicio para ir de compras generalmente los fines de semana, contrastando con el 30,1 % que expresan que utilizan el servicio para ir a su trabajo y apenas un 6,5% lo utilizan para ir al colegio o universidad; razones suficientes para implementar alternativas de bioseguridad que permitan un desempeño seguro y eficiente.

Mediante la adaptación de un plan de medidas de bioseguridad dentro del transporte urbano y a su vez genere un servicio esencial y seguro para la ciudadanía cree que tendrá un impacto:

CRITERIO	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Positivo	4	47,3 %
Negativo	1	9,7 %
Medio	3	37,6%
Ninguno	7	5,4 %
TOTAL	9	100 %

Gráfico 11



Análisis e interpretación. La mayoría de los clientes concuerda en que la adaptación de un plan de medidas de bioseguridad tendrá un impacto positivo y el 37,6 % expresa que la adaptación de un plan de medidas de bioseguridad tendrá un impacto medio, lo que da a entender que hay la aceptación en ciertos sectores que debe implementarse dicho plan; mientras que el 9,7 % de los encuestados manifestó una respuesta negativa.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Los momentos en la vida son muy importantes, pero los más importantes son aquellos momentos que compartimos con los demás.

Jhon Boza Valle

5.1. CONCLUSIONES

- El sistema de gestión de movilidad ciudadana en el cantón La Maná no cuenta con los mecanismos necesarios y la falta de medidas de bioseguridad en el sector del transporte urbano no es el adecuado, motivo por el cual su incidencia es baja en el uso de la transportación urbana.
- Los directivos que administran la compañía de transporte urbano no poseen conocimientos de los procedimientos de seguridad, higiene y salud para hacer frente a la emergencia sanitaria.
- Mediante la encuesta realizada hacia sus clientes los resultados evidenciaron que el servicio brindado está en un nivel medio aceptable por lo que no se da un cumplimiento a cabalidad de las normas de bioseguridad dentro del transporte urbano.
- El transporte urbano no tiene un medio de difusión y promoción a la comunidad a diferentes actores y agentes territoriales para dar a conocer el servicio que prestan y no están tomando medidas para mejorar su rentabilidad.
- No capacitan a su personal en técnicas de atención a clientes y medidas de bioseguridad, tampoco promueve estrategias de promoción y difusión a los diferentes grupos de interés de la comunidad.
- Los directivos y los socios están de acuerdo con la incorporación de un plan de medidas de bioseguridad y nuevas estrategias de promoción y difusión para mejorar su rentabilidad.

5.2 RECOMENDACIONES

- Fortalecer las medidas de bioseguridad y los mecanismos de gestión de movilidad ciudadana para elevar su incidencia en los habitantes que usan el transporte urbano.
- Implementar protocolos de bioseguridad a nivel administrativo y operativo del transporte urbano de la ciudad de La Maná, ya que generará confianza y seguridad en sus usuarios ante esta emergencia sanitaria.
- Es importante ampliar el cumplimiento de las normas de bioseguridad en el transporte urbano para fomentar el bienestar, salud y seguridad de los clientes al momento de que utilicen el servicio.
- Implementar campañas de difusión y promoción para dar a conocer a la comunidad el servicio que prestan y sobre las medidas de bioseguridad adaptadas en el transporte urbano y que hacen frente a la propagación del virus.
- Elevar el nivel de rentabilidad, realizando capacitaciones en las áreas de atención al cliente y medidas de bioseguridad a los empleados para que aporten a la ciudadanía.
- Utilizar un plan de medidas de bioseguridad, para realzar la rentabilidad de la organización mediante información y protocolos de bioseguridad, estrategias correctas que consientan captar un mayor número de usuarios.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA ALTERNATIVA

“Coordinares conectar, unir y armonizar todos los actos y todos los refuerzos”.

Henry Fayol

6.1. TÍTULO DE LA PROPUESTA

PLAN DE MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD PARA LA COMPAÑÍA DE TRANSPORTE EJECUTIVO BUSRUT LA MANÁ S.A, AÑO 2020.

6.2 JUSTIFICACIÓN

La investigación se justifica porque es necesario que se aplique oportunamente un plan de medidas de bioseguridad por ser parte esencial ante esta emergencia sanitaria; permitirá a la transportación urbana brindar un servicio con mayor responsabilidad y seguridad a sus clientes. La presente investigación tiene como propósito entregar a los directivos y socios un plan de medidas de bioseguridad, utilizando los protocolos adecuados que le permita aplicar en distintas áreas de la empresa, capacitaciones constantes en el área de sanidad y seguridad con el fin de precautelar la seguridad, salud y bienestar de la ciudadanía.

La compañía de transporte urbano “Busrut” está ubicada en el sector urbano de la ciudad de La Maná y brinda sus servicios a la población de La Maná y las parroquias aledañas, con un nivel aceptable entre sus usuarios. La propuesta es sustancial ya que favorecerá la rentabilidad económica de la empresa.

Toda empresa debe contar con un adecuado plan de medidas de bioseguridad que mejore la situación empresarial, por lo que es necesario establecer un análisis de la situación actual de la empresa para poder determinar correctamente el plan de medidas de bioseguridad y las adecuadas acciones o estrategias para generar seguridad ante esta pandemia mundial.

6.3 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Para la ejecución de la presente propuesta alternativa utilizaremos las siguientes fundamentaciones:

Protocolo emitido por la Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador.

Protocolo de limpieza y desinfección de las unidades de transporte.

Medidas de prevención del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Guía de Movilidad Urbana sostenible frente al covid-19.

La investigación se fundamenta en varios puntos de vista que son indispensables en toda investigación, por lo que es primordial tener en claro las falencias que atraviesa el transporte urbano del cantón La Maná, debido a que debe someterse a varios cambios para enfrentar la emergencia sanitaria los cuales ayuden a mejorar la realidad social actual que están atravesando. Debemos estar conscientes que en el entorno que vivimos actualmente con esta pandemia mundial dio un giro radical, por lo mismo que el investigador debe adentrarse a la realidad de la empresa con el fin de conocer y tener bien en claro que es necesario cambiar o modificar para el desarrollo y progreso de la misma.

6.4 OBJETIVOS

6.4.1 Objetivo General

- ✓ Desarrollar un plan de medidas de bioseguridad para el transporte urbano en la ciudad de La Maná, año 2020.

6.4.2 Objetivos Específicos

- ✓ Plantear actividades para el desarrollo de un plan de medidas de bioseguridad en el transporte urbano de la ciudad de La Maná, año 2020.
- ✓ Realizar capacitaciones para fortalecer los protocolos de bioseguridad para su ejecución en la transportación urbana.
- ✓ Establecer las fases que constituyen el plan de medidas de bioseguridad en el transporte urbano de la ciudad de La Maná, año 2020.

- ✓ Implantar los procesos de valoración y control en la adaptación del plan de medidas de bioseguridad en el transporte urbano de la ciudad de La Maná.

6.5. UBICACIÓN SECTORIAL Y FÍSICA

El presente proyecto se realizará en el cantón La Maná, provincia de Cotopaxi a 220 metros sobre el nivel del mar, cuenta con un clima tropical con temperaturas medias que varían de 23° a 28° y con una población aproximada de 42,216 habitantes.



6.6. FACTIBILIDAD

Esta propuesta es factible porque permite maximizar las medidas de prevención para evitar la propagación del virus y a su vez garantizar a sus usuarios seguridad y confianza al momento de utilizar el servicio de la compañía de transporte ejecutivo “Busrut La Maná”.

Un control sanitario adecuado y aplicando todos los protocolos de bioseguridad tanto en los usuarios como en los trabajadores del sector urbano generará seguridad y confort de la ciudadanía al momento de prestar su servicio.

El efecto de la propuesta muestra que se pueden efectuar mejoras en las normas de bioseguridad y elevar la rentabilidad del transporte urbano, por lo tanto, es productivo instaurar estrategias de difusión y promoción para dar a conocer a la comunidad el servicio y a su vez tratar de cambiar el comportamiento de los usuarios ante esta pandemia mundial.

La implementación de este plan fortalecerá la bioseguridad de la empresa y permitirá realizar cambios orientados a precautelar la salud de sus trabajadores y clientes, mejoramientos de los protocolos de bioseguridad y la calidad de servicio cumpliendo con las normas bioseguridad que requiere ante esta emergencia sanitaria.

6.7. PLAN DE TRABAJO

Para poner en práctica el plan de medidas de bioseguridad para la compañía de transporte ejecutivo “Busrut La Maná “, se deberá seguir el presente plan de trabajo en las siguientes fases:

6.7.1 Actividades del plan de trabajo

Tabla 4. ACTIVIDADES DEL PLAN DE TRABAJO

Actividades	Duración	Responsable	Costo
Curso: El desenvolvimiento del personal en el área de trabajo.	20 horas	Directivos	\$ 800.00
Curso: El desarrollo de los protocolos de bioseguridad que debe cumplir la transportación urbana.	40 horas	Autoridades	\$ 900.00
Brindar una Buena confianza y seguridad hacia el usuario al momento que utiliza		Colaboradores	0.00

nuestro servicio.			
Desinfección y ventilación diaria de las unidades de transporte.		Socios	\$ 300.00
Mantener un ambiente de trabajo armónico y colocar un cartel informativo que cuente con las recomendaciones señaladas y a su vez evitar la propagación del virus.		Todo el personal que conforma la transportación urbana.	\$ 150.00
Plan de difusión y promoción a la comunidad a diferentes actores y agentes territoriales	40 horas	Directivo y Dpto. de Obras públicas del Municipio y Ministerio de Salud	\$2,000.00
Materiales de oficina.		Directivos	\$ 775.00
Imprevistos 5%			\$ 75.00
Total			\$5,000.00

6.7.2 Recursos y materiales.

Los recursos materiales utilizados para llevar a cabo este proyecto investigativo son:

Tabla 5. RECURSOS Y MATERIALES

Nº	ITEMS	CANTIDAD	P. UNIT	TOTAL
1	Insumos de oficina	50	0,10	5,00

2	Recolección de información	10	0,25	2,50
3	Gasolina			10,00
4	Almuerzos	8	2,50	20,00
	Total			37,50

6.7.2 Distribución y presupuesto de las actividades

Tabla 6. DISTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO

Actividad	Presupuesto	Tiempo
Curso: El desenvolvimiento del personal en el área de trabajo.	\$ 800.00	1 mes
Curso: El desarrollo de los protocolos de bioseguridad que debe cumplir la transportación urbana.	\$ 900.00	1 mes
Curso: Desinfección y ventilación diaria de las unidades de transporte.	\$ 300.00	Tiempo indefinido (durante la pandemia)
Curso: Mantener un ambiente de trabajo armónico y colocar un cartel informativo que cuente con las recomendaciones señaladas y a su vez evitar la propagación del virus.	\$ 150.00	Tiempo indefinido (durante la pandemia)
Plan de difusión y promoción a la comunidad a diferentes actores y agentes territoriales.	\$ 2,00.00	1 mes
Materiales de oficina.	\$ 775.00	
Imprevisto 5%	\$ 75.00	
Total	\$ 5,000.00	

6.7.3 Duración

Este proyecto que está dirigido a la compañía de transporte ejecutivo “Busrut La Maná”, empresa que se dedica a la transporte de pasajeros dentro del mismo cantón.

Esta entidad está funcionando desde el año 2015 hasta la actualidad, contando con 16 socios y 4 colaboradores.

La propuesta tendrá un tiempo indefinido a partir de su ejecución y mientras dure la emergencia sanitaria, contando con tres fases de desarrollo, la capacitación de los protocolos de bioseguridad al personal, la ejecución de las medidas de bioseguridad y la participación de la ciudadanía.

6.7.4 Estructura del gasto.

La propuesta se estima tendrá un costo a lo largo que dure la emergencia sanitaria de \$5,000.00 los mismo que se obtendrán por autogestión de las autoridades y directivos de la institución más la participación del GAD cantonal, por cuanto la capacitación es una realidad social dirigida sus directivos y colaboradores.

6.7.5 Recursos generales.

Los recursos necesarios para la elaboración de la presente propuesta están direccionados en los siguientes aspectos:

Recursos Humanos

- ✓ Gerente
- ✓ Presidente
- ✓ Contador
- ✓ Socios
- ✓ Secretarias
- ✓ Choferes
- ✓ Ciudadanía

Capacitación

- ✓ Capacitador para la aplicación de las medidas de bioseguridad en el transporte urbano.
 - El desenvolvimiento del personal en el área de trabajo.
 - El desarrollo de los protocolos de bioseguridad que debe cumplir la transportación urbana.
- ✓ Atención al cliente
 - Brindar una buena confianza y seguridad hacia el usuario al momento que utiliza nuestro servicio.
 - Desinfección y ventilación diaria de las unidades de transporte.
 - Mantener un ambiente de trabajo armónico y colocar un cartel informativo que cuente con las recomendaciones señaladas y a su vez evitar la propagación del virus.

Recursos Materiales

- ✓ Laptop
- ✓ Proyector
- ✓ Pizarra líquida
- ✓ Hojas
- ✓ Tintas
- ✓ Esferos
- ✓ Pen drive
- ✓ Mascarillas
- ✓ Gel antibacterial

6.7.6 Elaboración de un plan de difusión y promoción a la comunidad a diferentes actores y agentes territoriales.

Implementación de nuevas estrategias para el transporte urbano y aumentar la rentabilidad.

6.7.6.1 *Estrategias para la promoción.*

La promoción consiste en comunicar, informar y dar a conocer la existencia del servicio y sus modificaciones de bioseguridad a los usuarios. Algunas estrategias que podemos aplicar, relacionadas a la promoción son:

- ✓ Poner anuncios en diarios, revistas o Internet.
- ✓ Colocar anuncios publicitarios en vehículos de la empresa, crear carteles, volantes, presentaciones, folletos informativos del servicio y recomendaciones para evitar la propagación del virus.
- ✓ Encontrar medios creativos de publicitarse como pueden ser en marchas, caminatas, competencias atléticas y ciclismo.

6.7.6.2 *Estrategias para el servicio.*

El servicio son todas aquellas acciones que tienen relación directa con la atención y la satisfacción del cliente. Algunas estrategias que podemos aplicar, relacionadas el servicio son:

- ✓ Asegurarnos de que todos los colaboradores en contacto directo con el cliente tengan el perfil de servicio necesario.
- ✓ Capacitar al personal sobre la atención al cliente y las medidas de bioseguridad de manera constante.
- ✓ Efectuar encuestas periódicas y precisas para medir el nivel de aceptación de la ciudadanía ante la modificación de la bioseguridad en el transporte urbano.

6.7.6.3 *Estrategias de publicidad*

La publicidad es un componente del marketing porque es uno de los elementos cuya importancia y prioridad dependen de los productos, servicios, que promueven las empresas.

- ✓ Impulsar publicidad en los medios informativos como radio y televisión, como también en las redes sociales; Facebook e Instagram.
- ✓ Crear una página web de la compañía como sitio informativo del servicio y de las medidas de bioseguridad adoptadas ante la emergencia sanitaria.
- ✓ Repartir boletines manifestando el servicio y las medidas de bioseguridad para concientizar y cambiar el comportamiento de la ciudadanía.

6.7.7 Resultados Esperados.

- ✓ Directivos comprometidos con la institución y con la ciudadanía, programando capacitaciones permanentes a sus colaboradores.
- ✓ Los directivos de la empresa, preparando acciones para dar cumplimiento a la gestión del plan de bioseguridad.
- ✓ Socios y choferes comprometidos al desarrollo institucional.
- ✓ Personal Administrativo, colaborando en el proceso del plan de bioseguridad y mejora del transporte urbano.
- ✓ La ciudadanía y su incidencia mediante la aplicación de un plan de medidas de bioseguridad estructurado.

6.7.7.1 Beneficiarios

- ✓ Ciudadanía.
- ✓ Directivos.
- ✓ Socios.
- ✓ Colaboradores.

6.7.8 Presupuesto final

Valores generados al desarrollar la presente investigación:

Tabla 7. PRESUPUESTO FINAL

Detalle	Cantidad	Unidad	V. Total
DIRECTIVOS			\$3700.00
Capacitador 1 (Directivos)	20	Horas	800.00
Capacitador 2 (Autoridades)	40	Horas	900.00
Plan de difusión y promoción	40	Horas	2000.00
SERVICIOS			\$450.00
Desinfección de las unidades de transporte.	16	Vehículos	300.00
Cartel informativo de cómo evitar la propagación del virus.	20	Carteles	150.00
SUMINISTROS			\$775.00
Mascarillas	25	Unidad	70.00
Flash memory (USB)	1	Unidad	5.00
Papelería	5	Resmas	20.00
Gel antibacterial	10	Unidad	30.00
Proyector	1	Unidad	620.00
Esferos	25	Unidad	5.00
Pizarra líquida y marcadores	2	Unidad	25.00
MOVILIZACIÓN			\$ 37.50
Días de encuesta	5	Unidad	7.50
Otros gastos		Viáticos	30.00
SUBTOTAL			\$4962.50
Imprevistos 5%			73,12
TOTAL USD			\$5035.62

CRONOGRAMA

Tabla 8. CRONOGRAMA DEL DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.

Año Actividades	MES				
	1	2	3	4	5
Definición del tema de tesis					
Planteamiento del problema					
Formulación de objetivos e hipótesis					
Justificación y cambios esperados					
Elaboración del marco teórico, metodología y propuesta alternativa					
Presentación y aprobación del proyecto de tesis de grado					
Recopilación de datos (Encuestas)					
Análisis de resultados					
Elaboración de conclusiones, recomendaciones y propuesta					
Revisión de la investigación por el tutor.					
Aplicación de correcciones a la tesis final.					
Sustentación privada y pública de la tesis de grado.					

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACEDO MUÑOZ, G. (2011). Gestión Administrativa y Tributaria de Pymes.
Barcelona, España: Anaya Multimedia.
- AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO DEL ECUADOR. (2020). Protocolo de limpieza y desinfección de las unidades de transporte. Obtenido de <https://www.movidelnor.gob.ec/umep/uniportal/images/Covid19/>
- AGUILERA, R. (2015). Riesgos biológicos laborales.
- ÁLVAREZ, F., Faizal, E., y VALDERRAMA, F. (2012). Riesgos biológicos y bioseguridad.
- BALESTRINI.(2010). Metodología de la investigación.
- BUCHELE, R. (2010). Gestión Empresarial. España: Editorial ESIC.
- COPPINI, B. (2017). Estrategias Innovadoras en la administración. (CHAYPUT Y ROY, 2007). Escala de medición del afrontamiento.
- CHIAVENATO, I. (2012). Proceso Administrativo (Tercera Edición ed.). México: Mc Graw Hill.
- DONNELL, K. (2009). Gestión Organizacional. México: Pearson Educación.
- FAYOL, H. (2010). Gestión Organizacional. México: Pearson Educación.
- FRANKLIN, F. E. (2009). Organización de Empresas (Tercera Edición ed.). México: Mc Graw Hill.
- GOODSTEIN, L. (2010). Administración Estratégica. México: Pearson Educación
- GUTIÉRREZ, C. (2009). Escala de medición del proceso de afrontamiento y adaptación.
- LUNA, A. (2010). Administración Estratégica (Vol. Primera Edición). México: Grupo, Editorial, Patria.
- (MALAGÓN, G Y HERNÁNDEZ,L 2009). Infecciones Hospitalarias.
- (MINISTERIO DE TRABAJO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, resolución N. 151, N.135/2020)
- (MINISTERIO DE COMERCIO E INDUSTRIAS DE LA REPÚBLICA DE

PANAMÁ, resolución N.137/2020)

(MINISTERIO DE SALUD DE COLOMBIA, resolución N. 666, N.677, N. 679/2020)

MONGE, A. (2011). Plan nacional de turismo sostenible.

MUNCH, L. (2010). Gestión Organizacional, enfoques y proceso administrativo. México: Pearson Educación.

MURDICK, S. (2009). Organización de Empresas. México: Mc graw Hill.
(NOGUERA, 2017). Seguridad social

ORDAS, A. (2010). Administración pública.

(ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO,

2020) PAPONE, V. (2008). Normas de B

RIVERA, F. (2008). Movilidad humana en todos sus sentidos.

SISK, H. (2010). Administración Financiera. México: Editorial Macchi.

LINKOGRAFIA:

https://www.ant.gob.ec/phocadownload/Documentos/protocolo_desinfeccion_transporte_publico_carga.pdf

https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/guia_de_movilidad_urbana_sostenible_frente-al-covid_19.pdf

<https://blogs.iadb.org/transporte/es/transporte-publico-y-bienestar-social-con-perspectiva-de-genero-en-tiempos-del-covid-19/>

<https://www.ant.gob.ec/?p=3647>

ANEXOS



UNIVERSIDAD TECNICA ESTATAL DE QUEVEDO
UNIDAD DE POSGRADO

Quevedo, 29 de marzo del 2021

Ing. Roque Vivas Moreira, MSc.
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE POSGRADO
Presente. -

INFORME DE CULMINACIÓN DE TESIS DE LA MAESTRIA EN ADMINISTRACION DE EMPRESAS

Adjunto al presente sírvase encontrar el documento final del Proyecto de Investigación, titulada: **“SISTEMA DE GESTIÓN DE MOVILIDAD CIUDADANA Y SU INCIDENCIA EN LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE LA MANÁ, AÑO 2020. PLAN DE MEDIDAS DE BIOSEGURIDAD PARA EL TRANSPORTE URBANO.”**, de autoría del ING. KLEBER DAVID JACOME HERRERA previo a la obtención del título de Magister en Administración de Empresas (MBA) la misma que cumple con los componentes que exige el Reglamento General de Grados y Titulo de la Universidad Técnica Estatal de Quevedo e incluye el informe de URKUND, el cual avala los niveles de originalidad, en un 92% y de copia 8% de la investigación.

Atentamente,

Documento	TESIS FINAL MARZO KLEBER JACOME.docx (D99975965)
Presentado	2021-03-28 12:21 (-05:00)
Presentado por	kjacomeh@uteq.edu.ec
Recibido	larguello.uteq@analysis.orkund.com
Mensaje	TESIS KLEBER JACOME Mostrar el mensaje completo

8% de estas 25 páginas, se componen de texto presente en 9 fuentes.

Econ. León Arguello Nuñez Ph.D
DIRECTOR



UNIVERSIDAD TÉCNICA ESTATAL DE QUEVEDO
UNIDAD DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS,
MBA

Encuesta a usuarios que utilizan el transporte urbano del cantón La Maná para conocer su percepción y expectativa sobre esta emergencia sanitaria denominada covid -19.

1. ¿Qué medio de transporte utiliza normalmente?

- Vehículo propio
- Motocicleta
- Tricimoto
- Taxi
- Bus de transporte urbano

2. ¿Con que frecuencia utiliza el transporte urbano?

- Una vez por semana
- Tres veces por semana
- Todos los días
- Nunca

3. ¿Para qué actividades usa el transporte urbano?

- Trabajo
- Colegio o Universidad
- Ir de compras
- Otras

4. ¿Ha sido usted o un miembro de su familia diagnosticado con covid-19?

- Si
- No

5. ¿Confía Ud., en la seguridad y medidas de bioseguridad establecidas por el transporte urbano?

- Si
- No
- Tal vez

6. ¿Ha recibido información o capacitación de como tener una mejor movilidad ante esta pandemia mundial?

1=Nada 2=Poco 3=Algo 4=Bastante 5=Mucho

7. ¿Cree que la mayoría de la población del cantón La Mana respeta y cumple con las medidas de bioseguridad impuestos por el estado de emergencia ante el covid-19?

- Si
- No
- Tal vez
- NS-NC

8. En relación al covid-19, Ud. pertenece a alguno de los siguientes grupos vulnerables de contagio:

- Mayores de 60 años
- Profesionales de primera línea
- Embarazada
- Enfermedades crónicas
- Ninguna de las anteriores

9. ¿Cree Ud., que las alternativas de prevención utilizadas por el transporte urbano eviten la propagación del virus?

- Si
- No
- Tal vez

10. Mediante la adaptación de un plan de medidas de bioseguridad dentro del transporte urbano y a su vez genere un servicio esencial y seguro para la ciudadanía cree que tendrá un impacto:

- Positivo
- Negativo
- Medio
- Ninguno

11.Cuál de estas medidas en orden de importancia seleccionaría usted para prevenir el COVID 19 en los usuarios:

- a) Limpieza y desinfección de vehículos, paradas de buses y estaciones.
- b) Mantener las ventanillas abiertas para garantizar la circulación de aire.
- c) Evitar aglomeraciones de pasajeros y mantener distancias adecuadas entre los pasajeros, dentro del bus.
- d) Brindarles a los conductores de los buses equipos de protección como: mascarillas, guantes.
- e) Proporcionar acceso a líquidos desinfectantes (alcohol gel): tanto en
- f) las unidades como en las estaciones.
- g) Uso de termómetro infrarrojo.
- h) Otras.



1.-Cartel informativo para evitar la propagación del virus.





2.-Unidad vehicular de la compañía de transportes "Busrut" del cantón La Maná.



3.-Oficina de la compañía de transportes "Busrut" del cantón de La Maná.