



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

DIRECCIÓN DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

MODALIDAD: PROYECTO DE TITULACIÓN CON COMPONENTES DE INVESTIGACIÓN APLICADA Y/O DESARROLLO

Título:

Plan de logística vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la
Provincia de Cotopaxi.

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Magíster en
Administración Pública

Autor:

Albán Raura Pablo Fernando, MSc.

Tutor:

Tinajero Jiménez Marlon Rubén, PhD.

LATACUNGA – ECUADOR

2023

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “Plan de logística vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi” presentado por Albán Raura Pablo Fernando, para optar por el título de magíster en Administración Pública.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y se considera que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación para la valoración por parte del Tribunal de Lectores que se designe y su exposición y defensa pública.

Latacunga, febrero, 2023

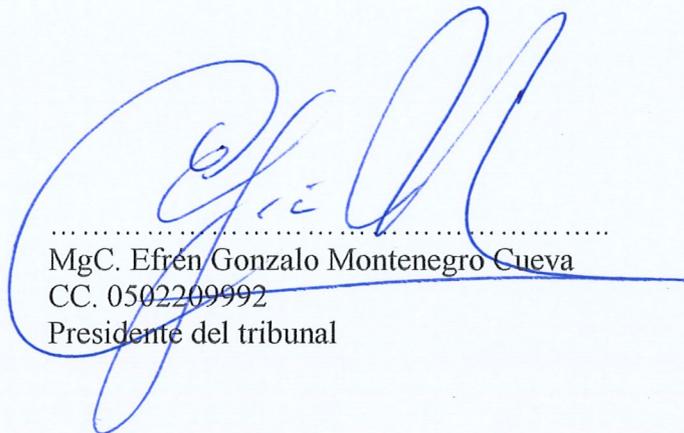


.....
PhD. Marlon Rubén Tinajero Jiménez
CC. 0502080336

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación: Plan de logística vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, ha sido revisado, aprobado y autorizado su impresión y empastado, previo a la obtención del título de Magíster en Administración Pública; el presente trabajo reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la exposición y defensa.

Latacunga, febrero, 2023



.....
MgC. Efrén Gonzalo Montenegro Cueva
CC. 0502209992
Presidente del tribunal



.....
MgC. Roberto Carlos Herrera Albarracín
CC. 0502310253
Lector 2



.....
MBA. Yadiria Paola Borja Brazales
CC. 0502786833
Lector 3

DEDICATORIA

A mis hijos Luis Gerardo y Pablo Fernando
Albán Monge dedico este esfuerzo
realizado para dejar en ellos un ejemplo de
preparación continua.

Pablo Fernando

AGRADECIMIENTO

A Dios, por darme la oportunidad de culminar con éxito este programa académico, donde queda demostrado que no existen obstáculos que impidan alcanzar nuestros sueños.

A mis padres, por su apoyo incondicional y por ser mi fortaleza en todo momento.

RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA

Quien suscribe, declara que asume la autoría de los contenidos y los resultados obtenidos en el presente Trabajo de Titulación.

Latacunga, febrero, 2023

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Pablo Fernando Albán Raura', written over a dotted line.

Pablo Fernando Albán Raura

C.C. 0502342629

RENUNCIA DE DERECHOS

Quien suscribe, cede los derechos de autoría intelectual total y/o parcial del presente trabajo de titulación a la Universidad Técnica de Cotopaxi.

Latacunga, febrero, 2023



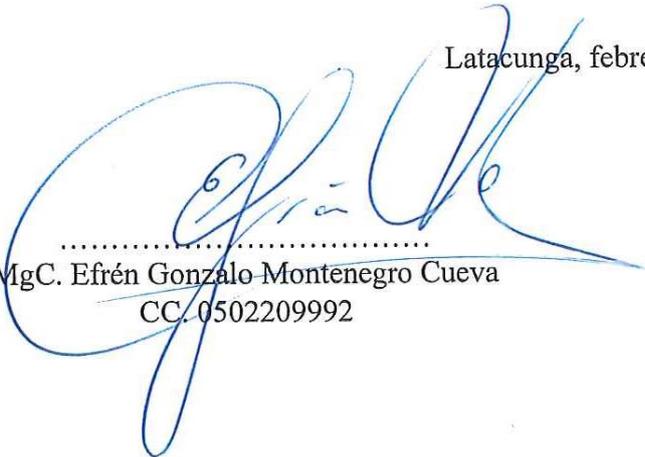
.....
Pablo Fernando Albán Raura

C.C. 0502342629

AVAL DEL PRESIDENTE

Quien suscribe, declara que el presente Trabajo de Titulación: Plan de logística vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi contiene las correcciones a las observaciones realizadas por los miembros del tribunal en la predefensa.

Latacunga, febrero, 2023



.....
MgC. Efrén Gonzalo Montenegro Cueva
CC. 0502209992

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI
DIRECCIÓN DE POSGRADO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Título: Plan de logística vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi.

Autor: Albán Raura Pablo Fernando

Tutor: Tinajero Jiménez Marlon Rubén PhD.

RESUMEN

El proyecto de investigación titulado “Plan de logística vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi” tuvo como objetivos describir teóricamente los modelos de distribución logística y vehicular; diagnosticar la situación actual de la designación y asignación vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi y proponer un plan logístico de utilización de vehículos. La metodología de la investigación se sustentó en un enfoque cuantitativo dado que se recogió información y datos medibles a través de encuestas dirigidas a los 152 servidores públicos (personal administrativo) bajo el régimen laboral de la Ley Orgánica del Servicio Público LOSEP de la prefectura de Cotopaxi, quienes son usuarios de los vehículos livianos de la institución. Los principales resultados sugieren que el GAD Provincial de Cotopaxi dispone de normas y procedimientos para administrar su parque automotor; sin embargo, los responsables directos no cumplen a cabalidad con dichas normas, lo cual ocasiona que efectúen las actividades de manera inadecuada, y por consiguiente se propone diseñar un plan de logística vehicular para el GADPC, a fin de mejorar la gestión administrativa de manejo vehicular, en concordancia con la normativa legal vigente para la administración y gestión eficiente de los bienes del sector público en el Ecuador.

PALABRAS CLAVE: Administración; Gestión; GADP Cotopaxi; Logística Vehicular; Plan de Logística Vehicular, Recursos Institucionales; Sector Público.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

DIRECCIÓN DE POSGRADO

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Theme: Vehicle logistics plan in the decentralized Autonomous Government of the Cotopaxi Province.

Author: Albán Raura Pablo Fernando

Tutor: Tinajero Jiménez Marlon Rubén PhD.

ABSTRACT

The research project titled "Vehicle logistics plan in the decentralized Autonomous Government of the Cotopaxi Province" had as the objectives to describe theoretically the logistics and vehicular distribution models; to diagnose the current situation of vehicle designation and assignment in the decentralized Autonomous Government of the Cotopaxi Province and propose a logistics plan for the use of vehicles. The methodology of the research was based on a quantitative approach, since information and measurable data were collected through surveys addressed to the 152 public servants (administrative staff) under the LOSEP labor regime of the Cotopaxi prefecture, who are users of the light vehicles of the institution. The principal results suggest that the Cotopaxi Provincial GAD has rules and procedures to manage its vehicle fleet; however, those directly responsible do not fully comply with these standards, which causes them to carry out activities inappropriately, and therefore it is proposed to design a vehicle logistics plan for the GADPC, in order to improve the administrative management of vehicle management, in accordance with the current legal regulation for the efficient administration and management of public sector assets in Ecuador.

KEYWORDS: Administration; Management; Cotopaxi GADP; Vehicle Logistic Plan; Institutional Resources; Public Sector.

MSc. Estuardo Vladimir Sandoval Vizuete con cédula de identidad número: 050210421-9 Licenciado en: Ciencias De la Educación especialidad Inglés con número de registro de la SENESCYT:1010-04-477716; **CERTIFICO** haber revisado y aprobado la traducción al idioma inglés del resumen del trabajo de investigación con el título: **PLAN DE LOGÍSTICA VEHICULAR EN EL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO DE LA PROVINCIA DE COTOPAXI**, de Albán Raura Pablo Fernando, aspirante a Magister en Administración Pública.

Latacunga, febrero de 2023.



Estuardo Vladimir Sandoval Vizuete
050210421-9

ÍNDICE DE CONTENIDOS

APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
APROBACIÓN TRIBUNAL	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA	vi
RENUNCIA DE DERECHOS.....	vii
AVAL DEL PRESIDENTE.....	viii
RESUMEN.....	ix
ABSTRACT.....	x
ÍNDICE DE CONTENIDOS	xi
ÍNDICE DE TABLAS	xiii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	7
1.1. Antecedentes	7
1.2. Fundamentación Teórica	10
1.2.1. Logística.....	10
1.2.2. Importancia de la Logística.....	13
1.2.3. Importancia de la logística en la organización empresarial	14
1.2.4. Beneficios de la logística	15
1.2.5. Tipos de logística	16
1.2.6. Distribución.....	17
1.2.7. Canales de Distribución	17
1.2.8. Los Canales de Distribución como Sistemas Sociales.....	17
1.2.9. Importancia del Transporte	18
1.2.10. Logística vehicular	19
1.2.11. Modelo Logístico	19
1.2.12. Modelos de Distribución Logística	20
1.3. Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi.....	21
1.4. Gestión Administrativa.....	26
1.5. Gestión Administrativa Vehicular.....	26
CAPÍTULO II. MATERIALES Y MÉTODOS	28
2.1. Modalidad o enfoque de la investigación.....	28

2.2. Tipo de investigación	29
2.3. Población y muestra	29
2.3.1. Población.....	29
2.4. Métodos teóricos y empíricos a emplear	30
2.5. Técnicas e instrumentos	31
2.6. Análisis estadístico	32
CAPÍTULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	37
3.1 Resultado de la encuesta.....	37
3.2 Discusión del resultado	39
3.3 Propuesta	41
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	51
CONCLUSIONES.....	51
RECOMENDACIONES	52
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	53
ANEXOS.....	58

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Sistema de tareas	6
Tabla 2. Datos generales	21
Tabla 3. Elaboración de ordenes de movilización y hojas de ruta	33
Tabla 4. Coordinación oportuna de cambio de custodio de vehículos.....	33
Tabla 5. Archivo actualizado de cada vehículo	34
Tabla 6. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos	35
Tabla 7. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración.....	35
Tabla 8. Disponibilidad de normas y procedimientos para administrar su parque automotor	64
Tabla 9. Uso de vehículos para el cumplimiento de labores oficiales	65
Tabla 10. Vehículos entregados a través de acta de entrega-recepción	66
Tabla 11. Elaboración de Ordenes de Movilización y Hojas de Ruta	67
Tabla 12. Coordinación oportuna de cambio de custodio de vehículos.....	68
Tabla 13. Archivo actualizado de cada vehículo	69
Tabla 14. Registro permanente de entrada y salida de los vehículos.....	70
Tabla 15. Conducción de los vehículos por un chofer profesional	71
Tabla 16. Calificación de la ejecución del POA de las actividades de transportación.....	72
Tabla 17. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos	73
Tabla 18. Valoración del estado de las unidades de movilización, accesorios y herramientas	74
Tabla 19. Generación de gastos por mal uso del recurso	75
Tabla 20. Táctica para enfrentar problemas en actividades de movilización	76
Tabla 21. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración...	77

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Organigrama estructural del GADP Cotopaxi.....	25
Figura 2. Elaboración de ordenes de movilización y hojas de ruta.....	33
Figura 3. Coordinación oportuna de cambio de custodio de vehículos	34
Figura 4. Archivo actualizado de cada vehículo	34
Figura 5. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos	35
Figura 6. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración ...	36
Figura 7. Disponibilidad de normas y procedimientos para administrar su parque automotor	64
Figura 8. Uso de vehículos para el cumplimiento de labores oficiales.....	65
Figura 9. Vehículos entregados a través de acta de entrega-recepción.....	66
Figura 10. Elaboración de Ordenes de Movilización y Hojas de Ruta	67
Figura 11. Coordinación oportuna de cambio de custodio de vehículos	68
Figura 12. Archivo actualizado de cada vehículo	69
Figura 13. Registro permanente de entrada y salida de los vehículos	70
Figura 14. Conducción de los vehículos por un chofer profesional.....	71
Figura 15. Calificación de la ejecución del POA de las actividades de transportación.....	72
Figura 16. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos	73
Figura 17. Valoración del estado de las unidades de movilización, accesorios y herramientas	74
Figura 18. Generación de gastos por mal uso del recurso.....	75
Figura 19. Táctica para enfrentar problemas en actividades de movilización	76
Figura 20. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración .	77

INTRODUCCIÓN

(Cabrera, Erazo, Narváez, & Rodríguez, 2021) Los constantes cambios en el sector público y privado, los avances tecnológicos, y otros aspectos, están obligando a las instituciones a desarrollar nuevas estrategias de gestión que se adapten al entorno y requerimiento de las mismas. En este sentido, contar con una buena gobernanza es fundamental para las instituciones públicas, ya que son ellas las responsables de velar por el buen uso y manejo de los recursos materiales, económicos y financieros asignados (pp. 698)

En este contexto, dependiendo de la estructura de la entidad pública, la unidad y/o el servidor responsable de la administración de bienes muebles e inmuebles son los encargados de fomentar los procesos necesarios para lograr una adecuada gestión logística, manejo y uso de estos bienes, sean de corta o de larga duración, los cuales, deben ser utilizados únicamente para ejecutar las actividades exclusivas de la institución; por ningún motivo, deben ser utilizados con fines particulares o políticos (Fernández & Aguayo, 2018, pág. 25).

Este es el caso de los vehículos, los cuales están destinados exclusivamente para el cumplimiento de gestiones institucionales durante la jornada laboral, no pudiendo ser utilizados para atender asuntos personales, ni en actividades electorales y políticas; lo cual, en muchas de las entidades públicas no se cumple. Por otra parte, para llevar un control de este tipo de bienes, las unidades responsables deben mantener un registro diario de la movilización de cada vehículo. Cuando por necesidad institucional, las unidades vehiculares deban ser utilizados fuera de los días y horas laborables, requieren la autorización de la autoridad competente, con la respectiva orden de movilización de acuerdo a la normativa vigente (Cabrera et al., 2021, pp. 704).

En cuanto a la institución objeto de este estudio, es fundamental iniciar indicando que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con 200 profesionales técnicos aproximadamente según nómina de la Gestión de

Talento Humano, para cumplir con las competencias establecidas por el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), tales como riego y drenaje, vialidad rural, fomento productivo, entre otras; las mismas que están distribuidas en diferentes gestiones, quienes requieren ser movilizadas para la ejecución de las tareas asignadas; además, la institución cuenta con una flota conformado por 50 vehículos livianos, de los cuales actualmente el 10% se encuentra en mantenimiento preventivo y correctivo, y son custodiados por la Gestión Administrativa.

En este sentido, la automatización para optimizar procesos y recursos, se ha convertido en un instrumento necesario hoy en día para todas las instituciones públicas y privadas, y la Prefectura de Cotopaxi no debe ser la excepción en estas prácticas, obligándolos a la innovación constante en sus tareas y procesos cotidianos. La no utilización de un plan de logística puede reducir el cumplimiento de las competencias, lo que lleva a la insatisfacción en el cliente interno y de los usuarios.

Por otra parte, establecer una gestión adecuada dentro de una organización y lograr resultados óptimos, implica aplicar varios métodos de gestión de los procesos, incluida la logística (García R. , 2020, págs. 108-122). En la actualidad, la logística hace posible regular todas las estructuras. La logística implica la eficacia y los resultados, siendo necesario sentar la necesidad de proponer un plan de logística vehicular para la Prefectura de Cotopaxi, el cual permita tener operaciones ordenadas y priorizadas, alcanzando la buena administración de los recursos institucionales.

Con base en lo anterior, el propósito de la presente investigación es promover el manejo adecuado de las herramientas y recursos, para lograr un mejor desempeño garantizando el acceso equitativo del personal técnico de la prefectura al parque automotor, lo que asegurará el cumplimiento efectivo e inmediato a las solicitudes de las diversas comunidades y de los objetivos institucionales.

Para la elaboración del plan de logística vehicular se partirá del análisis de las falencias actuales que tiene el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi, con respecto a la asignación de vehículos para la movilidad de los funcionarios, permitiendo satisfacer al cliente interno por medio de la atención a los pedidos realizados por cada una de las gestiones, además, con la aplicación del plan de logística vehicular se reducirá los costos para la entidad, convirtiéndose en una herramienta importante para la adecuada racionalización de los recursos institucionales, y el acercamiento de los servidores públicos a territorio para dar respuesta a los requerimientos.

En relación al problema, la carencia de una planificación en el proceso de distribución de la logística se plantea como un desafío para los países tanto desarrollados como en desarrollo. Los países de ingreso alto tienden a buscar servicios de logística más respetuosos con el ambiente comparado a países de ingreso bajo. Esto es importante, porque las emisiones de Anhídrido Carbónico (CO₂) del transporte contribuyen de manera significativa a la contaminación ambiental. Alemania ha obtenido la puntuación más alta de los países con ingreso alto sobre el desempeño logístico. Los que se encuentran en las posiciones inferiores suelen ser los países de ingreso bajo, que se encuentran en desarrollo (Consejo Nacional de Competitividad, 2018)

En la actualidad, las empresas buscan generar mayor optimización de los recursos implementando mejoras en sus procesos logísticos, y uno de los costos con mayor representatividad es el de distribución, cuya gestión define la competitividad de una organización. En el caso de los países en desarrollo, contar con una logística adecuada implica mejorar sus infraestructuras, procesos, capacidades técnicas y regulaciones (Manrique et al, 2019, pp. 1136-1146)

Ecuador al ser un país en desarrollo, no cuenta con una planificación integral, institucionalidad, formación y conocimiento logístico, por lo que este aspecto no está bien definido, dando como resultado que las actividades no se planifiquen de

forma ordenada, sino que se decida en el momento previo a la utilización de los recursos (vehículos) en las diferentes instituciones públicas y privadas.

La logística pública en el Ecuador está sujeta a muchas limitaciones, siendo excesivamente sectorizada y frecuentemente muy burocratizada. Atiende exclusivamente a procedimientos, a regulaciones, sin una visión de conjunto, afectando la eficacia y los resultados, siendo necesario sentar la necesidad de implantar un modelo de gestión logístico que permita planificar las actividades de una manera ordenada y priorizada, alcanzando una buena gestión de los recursos institucionales.

Ecuador cuenta con ordenamiento jurídico que rige y regula las diversas actividades, actualmente ha existido un desarrollo legislativo alineado a los objetivos de desarrollo sostenible, establecidos en el 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, cuyo propósito radica en conseguir un futuro sostenible para todos, convirtiéndolos en la base para el desarrollo de nuevas normativas; en el marco de la administración y control de los bienes públicos, la legislación contempla aspectos importantes para el uso correcto de los recursos del Estado, partiendo desde la Constitución de la República, el Plan de Desarrollo Nacional, las leyes y reglamentos de administración y control de los bienes del sector público, esta jerarquía legal busca la optimización de los recursos bajo el principio de competencia. En ese sentido, este trabajo de investigación se enmarca en los acápites de los cuerpos legales señalados anteriormente.

Los Gobiernos Provinciales del Ecuador tienen sus competencias establecidas en la Constitución Política, son instituciones públicas destinadas a trabajar en la ruralidad del país, lo que implica la movilización de los técnicos o gestores a los diferentes territorios, como un aspecto fundamental, convirtiéndose en una herramienta diaria para el acercamiento de las políticas públicas a los ciudadanos.

En base a la revisión y análisis de los múltiples factores observados, la situación actual de la Prefectura de Cotopaxi referente a la distribución de la logística

vehicular no es la más aceptable por diversos factores que afectan el buen desempeño del parque automotor existente en la institución. Las causas más relevantes, la inadecuada planificación de los técnicos para asistir a territorio, provocan duplicidad de actividades o lugares a ser visitados, deficiente distribución de los recursos, debiendo ser democrático, racional y óptimo; lo que afecta al cumplimiento de las actividades cotidianas, y al retraso de las obligaciones adquiridas en el margen de las competencias. Todo esto genera insatisfacción en los usuarios externos e internos, al no poder concluir los proyectos o tareas en el tiempo planificado, además del incremento de costos logísticos para el Gobierno Autónomo Descentralizado.

Hoy por hoy, la automatización, la reducción de los tiempos, la calidad, la optimización de procesos y recursos, la reingeniería, entre otros, son muchos de los conceptos modernos y necesarios para todas las instituciones públicas y privadas, porque la competencia, los mercados y la sociedad desarrollan estas tendencias, obligándolos a una innovación constante en la forma de actuar diariamente, además de contribuir a la protección ambiental, como parte de su responsabilidad social.

Con base en lo expuesto, la pregunta de investigación es: ¿La actual gestión del parque automotor del GAD Provincial Cotopaxi requiere la aplicación de un plan de logística vehicular?

El objetivo general es desarrollar un plan de logística vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi.

Los objetivos específicos son:

- Describir teóricamente los modelos de distribución logística y vehicular.
- Diagnosticar la situación actual de la designación y asignación vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi.

- Proponer un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi.

Para dar cumplimiento a los objetivos planteados se deben desarrollar las siguientes tareas:

Tabla 1. Sistema de tareas

Objetivos Específicos	Tareas
Describir teóricamente los modelos de distribución logística y vehicular.	<ul style="list-style-type: none"> • Indagación de información bibliográfica. • Compilación de información. • Redacción del informe.
Diagnosticar la situación actual de la designación y asignación vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi.	<ul style="list-style-type: none"> • Observación del entorno logístico. • Identificación de la problemática • Investigar por medio de instrumentos de investigación. • Tabulación y conclusiones
Proponer un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi	<ul style="list-style-type: none"> • Determinación de objetivos • Recolección de estrategias • Diseño del plan de logística vehicular

Elaborado por: Pablo Fernando Albán Raura

CAPÍTULO I. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1.1. Antecedentes

El término logística es antiguo y podría decirse que es lo que antes se conocía como distribución. Tiene sus orígenes en la actividad militar que desarrolló esta herramienta para abastecer a las tropas con los recursos necesarios y campamentos para hacer frente a situaciones de guerra prolongada. La logística trascendió al ámbito empresarial hace más de 5 décadas, y ha sido en éste donde ha encontrado su mayor campo de desarrollo. (García A. , 2007, pág. 32)

El desarrollo y crecimiento de la logística está relacionado con las demandas cada vez más altas del mercado, y se esfuerza por servir mejor a cada cliente. Además, con la aparición de nuevas tecnologías, los tiempos y costos de transacción han disminuido. Esto ha obligado a las empresas a tomar más en serio la gestión logística, si es que desean seguir siendo competitivas y eficientes.

Partiendo de este antecedente se realiza una revisión bibliográfica en los repositorios digitales de las diferentes instituciones superiores, y se ha determinado que no existe ningún trabajo investigativo similar aplicado en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi, pero se han encontrado trabajos de titulación que guardan cierta relación con el tema propuesto, por lo que se considera viable la elaboración de este trabajo de titulación.

Cárdenas (2018), en su tesis de posgrado titulada “Diseño de un modelo de gestión logística para empresas de Retail con base en internet de las cosas (IOT). caso de estudio: una empresa de la provincia de Esmeraldas”, de la Universidad de las Américas, define como objetivo diseñar un modelo de gestión logística que permita administrar de mejor forma la cadena de suministros como son el almacenamiento, adquisición, producción y distribución para empresas de Retail con Internet de las Cosas (IoT). Se trata de un estudio de caso aplicado a una empresa de la provincia de Esmeraldas, cuyos resultados muestran que, el modelo desarrollado mejora las actividades de logística externa optimizando los procesos de despacho y la reducción de costos en relación a la programación, procesamiento y distribución de pedidos de la empresa apoyados en un modelo probado a nivel como es el SCOR.

El autor aplica un piloto del modelo de logística en función de cuatro fases: definición (contexto empresarial y logístico), análisis (lista de chequeo, diagrama de procesos As Ls/To Be, Mapa geográfico), configuración de procesos (definición de procesos con entradas y salidas, mejores prácticas), y configuración del LOT (Definición de componente de LOT, de conexión entre componentes, y definición de procesamiento y almacenamiento de información). Este trabajo tiene un gran aporte para el desarrollo del trabajo planteado, pues además de brindar sustento bibliográfico sobre los modelos de logística, plasma de manera detallada las fases para implementar un modelo.

Figuroa (2018), en su tesis de posgrado titulada: “Propuesta de un modelo de gestión por procesos logísticos para mejorar el nivel de satisfacción del cliente de la empresa alimentos el Sabor Cía. Ltda.”, de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, realizó una investigación bajo el enfoque, de tipo descriptivo, analítico, de campo y bibliográfico. Los principales hallazgos evidenciaron un mal despacho e insatisfacción en los clientes, por lo cual, para atacar los problemas detectados es fundamental mejorar el modelo de gestión de procesos logísticos actual que sobre todo promueva la integración de las distintas funciones logísticas como compras, distribución, entrega y posventa. El modelo propuesto

enmarca tres fases, en la primera se describen sus elementos, en la segunda se detalla el plan de acción y en la tercera fase consta el presupuesto para su implementación. Además, el autor señala que el mejoramiento del modelo logístico permitirá elevar el nivel de satisfacción de los clientes a través de planes de acción enfocados hacia la gestión efectiva del talento humano a través de planes de capacitación, implementación de un tablero de indicadores para cada área, mayores controles en el despacho y mejora del nivel de servicio posventa.

La investigación citada aporta a este trabajo investigativo con información relevante respecto a los modelos de logística; del mismo modo, detalla las fases para lograr la implementación de un modelo que se ajuste a las necesidades y características de la organización.

Arias (2019), en su trabajo de posgrado denominado: “Modelo logístico para optimizar la eficiencia en la gestión logística de la Empresa Perfumería Arias”, tomado de la biblioteca digital de la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, plantea como objetivo proponer un modelo logístico que permita optimizar la eficiencia en la gestión logística de la empresa Perfumería Arias. El estudio planteado para el presente proyecto utiliza un diseño no experimental, con enfoque mixto, de corte transversal y de alcance descriptivo. Se realizó entrevistas semiestructuradas al personal de la empresa. Los resultados muestran problemas en el abastecimiento durante tiempo de espera y gran cantidad de frascos defectuosos, superando el límite de lo permitido. A raíz de estos problemas, seis propuestas fueron planteadas con la finalidad de disminuir o eliminar los efectos negativos de los inconvenientes detectados en el diagnóstico inicial.

La investigación citada tiene un aporte significativo, tomando en cuenta que para realizar el diagnóstico situacional, no sólo aplica entrevistas, sino que también utiliza la metodología del árbol del problema y objetivos lo que le permitió documentar estructurada y esquemáticamente las relaciones causa-efecto y fin-medios; así también, emplea indicadores logísticos y flujogramas.

Pagalo (2021), en su tesis de posgrado titulada: “Propuesta de un modelo logístico de distribución para el desarrollo eficiente de la empresa Dorado Sport, Riobamba”, de la Escuela Superior Politécnica del Chimborazo, aplicó el enfoque cuali-cuantitativa, la investigación fue de tipo documental, descriptiva y de campo. Los resultados muestran que la aplicación del método matemático Solver, no solamente permite obtener una reducción en los costos de transporte y establecer rutas de distribución más eficientes, sino también muestra que existe una improductividad del 31% de la capacidad total de la planta productora de la ciudad de Guayaquil, generando pérdidas de los recursos que comprometen al pleno desarrollo empresarial.

Conforme lo señalado por el autor, la investigación aporta con un método matemático para mejorar la logística de la organización; por tanto, muestra una opción diferente para el desarrollo de un modelo de gestión logística; no obstante, al igual que en las investigaciones antes descritas, asevera que es importante partir de un diagnóstico situacional con la finalidad de identificar los puntos críticos y demás falencias que posea la organización.

1.2.Fundamentación Teórica

Se puede establecer que, la logística es una de las disciplinas de las ciencias administrativas, juega un papel importante para asegurar la eficiencia y la competitividad empresarial, convirtiéndose en una estrategia para mejorar constantemente la calidad de los procesos organizacionales y aumentar la satisfacción de los clientes, determinando directrices que orienten a los funcionarios a optimizar los recursos.

1.2.1. Logística

La logística puede definirse como la ciencia que estudia cómo las mercancías, las personas o la información superan el tiempo y la distancia eficientemente. Así, la logística se contempla como sistema del transporte, donde es posible aplicar

principios comunes a la concepción de un sistema de transporte colectivo en una ciudad, a la definición de una red de carreteras, o en el sistema de distribución de una empresa fabricante de productos.

Ballou, R. (2011) considera a la logística como un:

Área que se encuentra inmersa en la cadena de suministro, cuya disciplina “planifica, dirige y controla el flujo de materiales, materias primas, insumos y productos terminados, así como su almacenamiento eficiente, con el fin de satisfacer adecuadamente los requerimientos de los clientes.

La logística es un área clave dentro de las actividades empresariales, debido a la maximización del nivel de satisfacción de los clientes, lo que significa que no tiene sentido exigir un producto de alta calidad, cuando la distribución del bien es insuficiente e incapaz de satisfacer la demanda.

En la década actual, la logística empresarial podría incluso concebirse como un proceso estratégico por el que la empresa organiza y mantiene su actividad. La logística determina y gestiona los flujos de materiales y de información internos y externos, tratando de adecuar la oferta de la empresa a la demanda del mercado en condiciones de optimalidad.

Desde este punto de vista amplio, la logística incluye todas y cada una de las operaciones necesarias para mantener una actividad productiva desde programación de compras hasta servicio postventa pasando por aprovisionamiento de materias primas, planificación y gestión de la producción, almacenaje, diseño de embalaje, etiquetaje, clasificación y distribución física. A este flujo de materiales se sobrepone un flujo de información que puede tener, en función del valor añadido aportado por esa información en cuanto a productividad, desde un papel irrelevante hasta un papel fundamental en la concepción y gestión de un sistema logístico.

La logística ha pasado durante la última década de representar la gestión integral de los flujos de materiales e información en una empresa a significar un proceso estratégico por el cual la empresa organiza y mantiene sus operaciones. Este cambio de mentalidad se ve reforzado por el impacto de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC).

La Logística es una actividad realizada por el hombre desde que empezó a almacenar y transportar mercancías, es decir, desde tiempos inmemoriales; sin embargo, aunque parezca irónico, no encontramos una definición formal del término sino hasta 1985, año en que el National Council of Physical Distribution Management, fundado inicialmente en 1963 en EE.UU. cambia de nombre a Council of Logistic Management, hecho con el cual se define formalmente el término de logística.

La logística en la década de los años sesenta era un aspecto desatendido por la dirección, que concentraba sus esfuerzos principalmente en reducir sus costos de producción, Peter Drucker, maestro y gurú de la administración.

Un aspecto importante reside en lo referente a la definición de los términos de logística y distribución física, inicialmente usados indistintamente para referirse a lo mismo.

En el caso del término de distribución física según Gutiérrez & Prida (1998):

Se entiende por distribución física el conjunto de actividades que se ocupan del flujo de productos terminados (y del flujo de información a él asociado) desde el final del proceso de producción hasta que dichos productos llegan a las manos de los clientes [...] No obstante es necesario precisar que, a veces, el proceso logístico no acaba en el momento que el artículo llega al cliente. En algunos casos, será necesario retirar una

mercancía defectuosa que está en poder del cliente para enviarle otra en buenas condiciones o para reparar los defectos y volvérsela a remitir [...]

De las definiciones anteriores se puede afirmar que la distribución física es la parte de la logística que estudia el flujo de bienes terminados, servicios e información, desde que salen del proceso de producción hasta el consumidor final. El flujo restante, es decir, el de los materiales, servicios e información necesarios para las operaciones de la empresa, es objeto de estudio de la administración de compras.

Se puede observar también que la logística enlaza a la empresa con los clientes a los que debe llevar los productos fabricados, y con los proveedores, quienes abastecerán a la empresa de los materiales necesarios para sus operaciones. Entonces, podemos afirmar que la logística es el enlace entre la empresa y los mercados.

1.2.2. Importancia de la Logística

La importancia de la logística está en “entender el método más eficaz que deben utilizar las empresas para emplear la capacidad de almacenamiento, transporte y distribución, para lograr la ansiada ventaja competitiva” (Wheelen y Hunger, 2011)

Todas las empresas deben considerar que los factores ajenos a la producción de bienes o a la prestación de servicios, son importantes para el éxito de la gestión organizacional, de allí que se analizan de manera separada, como una disciplina científica de gran relevancia.

Bowersox y Cooper (2012) establecieron que “una de las importancias de la logística también es trabajar en colaboración con los clientes y en forma anticipada acerca del problema presentado, lo cual elimina la sorpresa de una falla invisible”.

Kotler y Armstrong (2009) señalan que “la logística es una actividad que añade valor a los procesos comprendidos en la cadena de suministros”.

1.2.3. Importancia de la logística en la organización empresarial

Entender que el flujo de materiales en una empresa es un proceso integrado que ayuda a focalizar las actividades logísticas en un área o departamento de la empresa que gestiona dicho proceso.

Las relaciones costo-servicio que gestiona la logística con las demás áreas y su impacto en las operaciones de toda la empresa han llevado a que el área logística tenga un nivel gerencial a la par de las gerencias de producción, comercial, finanzas, entre otras, en la estructura de la organización de la empresa (Robusté, 2005, pág. 20).

La noción de las relaciones costo-servicio que gestiona la logística y su impacto en otras áreas se puede entender a través de sencillas situaciones. Si, por ejemplo, el área logística de una empresa decidiera utilizar el medio de transporte más barato para minimizar los costos del transporte, pero, a su vez, este transporte es lento, estos retardos pueden afectar el área de producción y paralizar las operaciones con una consiguiente pérdida en horas hombre o en horas máquina que puede superar con creces los ahorros alcanzados en el transporte. Si el área de compras, en su afán de obtener descuentos por volúmenes de compras, incrementa las cantidades compradas, esto puede afectar al almacén y sobrepasar su capacidad si no se hace de manera coordinada.

La gestión de este tipo de situaciones ha empujado a que la logística se centralice en una gerencia independiente y desarrolle y sostenga relaciones de coordinación con sus demás pares (producción, comercial, entre otros). Estas relaciones reemplazan a las de subordinación que, por lo general, convergen en situaciones de ineficiencia o de sobrecostos que perjudican a la empresa.

En aquellas organizaciones que tienen algunas de sus funciones logísticas subordinadas a otra área funcional suelen enfrentar frecuentemente situaciones de ineficiencia. Por ejemplo, si el área comercial se hace cargo de la distribución, vamos a encontrar situaciones en las que por afán del área comercial de llegar a la meta de ventas se despachen los pedidos sin tener presente la utilización de la capacidad del transporte o la eficiencia de recorrido de la ruta. Este proceder, genera sobrecostos en la distribución y afecta el desempeño de la empresa en su conjunto.

Siendo cierto que la influencia de la logística alcanza a todas las áreas funcionales de la empresa, particularmente interesantes y estrechas son las relaciones que la logística desarrolla con las áreas de producción, comercialización y finanzas.

1.2.4. Beneficios de la logística

Carro y González (2010) determinaron que la logística brinda varios beneficios al contar con disponibilidad para satisfacer los requerimientos internos de la producción y los procesos de entrega a los canales de comercialización y a los clientes, con el propósito de facilitar el tratamiento de los pedidos.

La logística genera ahorro porque facilita el procesamiento de los datos y el control de las actividades, caso contrario la cadena de suministro tendría muchas dificultades que generarían ineficiencia en las operaciones que pueden afectar la calidad del producto o del servicio a los clientes incurriendo en gastos innecesarios.

Rosenberg (2012) precisó que, el término logístico es el servicio que proporciona la corporación a sus clientes, con el objetivo de planificar adecuadamente las actividades recepción, almacenamiento, transporte y distribución de materiales y productos.

La logística es un área de gran interés para los administradores, quienes deben

utilizarla como estrategia para el mejoramiento continuo de la calidad en los procesos corporativos y maximizar la satisfacción de los clientes.

1.2.5. Tipos de logística

Logística de aprovisionamiento: Se encarga de que la empresa reciba los materiales necesarios para la producción a tiempo. Es un punto crítico en el proceso de producción. Una buena comunicación entre todas las partes es muy importante para adquirir materias primas a mejor precio, de mejor calidad y en el plazo considerado.

Logística de almacenamiento: Se encarga de que todos los aprovisionamientos que llegan a la empresa queden correctamente almacenados y debidamente registrados. Es decir, se ocupa de la fase del proceso productivo que va desde que entran los suministros a la empresa, hasta que se incorporan al proceso de producción.

Logística de producción: Se encarga de que las materias primas o suministros pasen de la fase de transformación hasta la finalización del producto. Desde que los suministros son recibidos del almacén hasta que salen del mismo, son gestionados por el departamento de logística de producción.

Logística de distribución: Se encarga de transportar los productos finales a su destino. Dicho destino pueden ser puntos de venta (propiedad de la propia empresa), otras empresas o el consumidor final.

Logística inversa: La logística inversa trata del proceso opuesto a todos los tipos de logística descritos anteriormente. Es decir, gestionar todos los posibles residuos (reutilizables o no), productos en mal estado o enviados por error. No solo se encarga de retornar los productos que los clientes devuelven. También se encarga de que el sobrante de material durante las otras fases del proceso productivo sea reutilizado, reciclado o deshacerse de forma correcta de los productos.

1.2.6. Distribución

Un canal de distribución para un producto o servicio, es el conjunto de todas las funciones necesarias que individuos u organizaciones llevan a cabo para que éste sea trasladado desde el productor al consumidor final. (Kotler & Armstrong, 2008, pág. 300)

Los objetivos de distribución se refieren a que la empresa debe tener en claro qué quiere lograr con su distribución como parte de su estrategia global de marketing y como parte de los objetivos generales de la empresa: financieros, de volumen de ventas, de retornos, de participación de mercado, de imagen y servicio al cliente, de crecimiento y posicionamiento entre otros temas.

1.2.7. Canales de Distribución

Es el sistema interorganizacional contractual y logístico que la administración de marketing opera para llevar a cabo sus objetivos de distribución.

Este proceso incluye al conjunto de individuos u organizaciones que participan en el cumplimiento de estas actividades, pudiendo o no tomar derechos sobre la mercadería; a las relaciones que se establecen entre ellos y a los caminos alternativos que puedan utilizarse para cumplir con este objetivo.

En otras palabras, (Paz, 2008) consideró que los canales de distribución proveen los medios por los que las mercaderías y servicios son transportados desde su punto de concepción, extracción, o producción hasta los lugares de consumo, facilitando así la tarea de compra por parte del cliente.

1.2.8. Los Canales de Distribución como Sistemas Sociales

Los sociólogos definen los sistemas sociales como un sistema generado por la interacción en el nivel sociocultural entre dos o más actores. Estos actores sociales

pueden ser tanto individuos como colectividades u organizaciones.

De manera que cuando estas organizaciones interactúan como miembros en los canales de distribución, se va generando un sistema social de tipo interorganizacional. En consecuencia, los canales no pueden verse solamente como un sistema económico afectado por variables económicas, sino que, además, su análisis requerirá entender el comportamiento de las dimensiones fundamentales de la conducta presentes en todos los sistemas sociales (tales como conflicto, poder, roles y proceso comunicacional).

Una correcta gestión del canal debe en consecuencia tratar de detectar cualquier problema de conducta que tienda a inhibir el efectivo flujo de información a través de los canales y hacerlo antes de que el proceso comunicacional se vea seriamente distorsionado (Paz, 2008).

1.2.9. Importancia del Transporte

El transporte es una actividad con gran relevancia para las empresas modernas, porque busca mejorar de manera permanente la calidad de los procesos en todas las etapas de la cadena de suministro, gestión que está vinculada también a la logística.

Según Ballou (2011) es importante el transporte porque es un servicio de bajo costo y de disponibilidad inmediata, más específicamente es un sistema eficiente y económico que contribuye a una mayor competencia.

Bowersox y Cooper (2012) indican que el desempeño del transporte es vital para la adquisición, la fabricación y la atención al cliente, si aquello no es confiable la mayoría de las actividades comerciales no funcionarían, consumiendo tiempo, recursos financieros y ambientales.

La inversión en transporte representa para las organizaciones empresariales una

estrategia que puede representar la generación de mayor satisfacción al cliente, lo que a su vez permitirá el cumplimiento del plan estratégico y de los objetivos organizacionales.

1.2.10. Logística vehicular

(Arias, 2019) estableció que la logística vehicular enmarca:

Los procesos de gestión, manejo, control y uso de los vehículos que son de propiedad de una empresa o institución pública, el cual, es utilizado para cumplir tareas de transporte, sea de personas o bienes materiales a su lugar de destino, conforme la actividad económica a la cual se dedique la organización.

En el caso de las entidades públicas, los vehículos están únicamente destinados para el desarrollo de las gestiones institucionales durante la jornada laboral, en ningún caso deben ser utilizados para fines personales. Con el objetivo de controlar su uso, las unidades responsables deben llevar un registro diario de la movilización de cada vehículo, denominado control vehicular. Cuando se requiera utilizar el o los vehículos fuera de los días y horas laborables, es necesario contar con la autorización de la autoridad competente, con la respectiva orden de movilización de acuerdo a la normativa vigente (Cabrera et al., 2021, pp. 704).

1.2.11. Modelo Logístico

Un modelo “es un patrón tomado de referencia para llevar a cabo actividades que conduzcan a la consecución de un objetivo o de una meta” (Ferrel, Hirt, Ramos, Adriaenséns, & Flores, 2011)

Esto significa que los modelos son importantes para que todos los colaboradores conozcan los objetivos de la empresa y las estrategias a seguir, sirviendo de guías

que conducen al personal a trabajar de manera mancomunada para conseguir el éxito en sus tareas.

Los modelos administrativos dan lugar a otros tipos de arquetipos, entre ellos los denominados modelos logísticos, que representan esquemáticamente las actividades de la logística de entrada y de salida y su interrelación con las operaciones de la producción y las demás funciones administrativas.

Como parte del modelo logístico se incluye el concepto de la cadena de suministro, que no es más que el recorrido de los materiales desde las instalaciones del proveedor, su procesamiento en la planta y la distribución de los bienes hacia el domicilio del cliente, en algunos casos incluye la retroalimentación de los consumidores o usuarios.

Según Handfiels y Nichols (2009) la administración de la logística es la integración de las actividades organizacionales a través del mejoramiento de las relaciones entre ellas, con el fin de propiciar una ventaja competitiva.

Por lo tanto, la administración eficiente de las actividades logísticas se puede conseguir a través de la elaboración de modelos adecuados, donde se traza el camino para orientar a los colaboradores a tener un buen desempeño para alcanzar los objetivos y la misión empresarial.

1.2.12. Modelos de Distribución Logística

Modelo de distribución centralizada: confía en el transporte para optimizar sus tránsitos y sus costes. La mejora en los tiempos de entrega y la agilidad de respuesta del transporte ha ido facilitando la presencia de estos modelos.

Modelo descentralizado: Se basa en garantizar la disponibilidad de múltiples almacenes descentralizados y situados más cerca de los clientes. La mercancía que ya ha sido fabricada pasa desde el almacén original (o desde el final del proceso

de fabricación) a diversos almacenes de proximidad o delegaciones.

El mayor inconveniente de este modelo es el alto coste que supone disponer de todas estas infraestructuras. Este proceso es utilizado con frecuencia con multinacionales, cuya logística sería impensable con un único almacén central.

Modelo cross – docking: Casi igual que un modelo descentralizado, pero con una particularidad, y es que la mercancía no llega a almacenarse, se basa en que la mercadería no está más de 24 horas en el almacén, desde su llegada a la plataforma. Este modelo logra aumentar la eficiencia del suelo logístico gracias a su ágil tránsito de mercancías.

Modelo de consolidación: Consiste en reunir en el centro de consolidación la mercancía de distintos proveedores para, desde allí, realizar los envíos hacia los distintos clientes. Tiene como objetivo ser capaces de utilizar vehículos más grandes, para optimizar los tránsitos y sus costes. (Universidad Nueva Granada, s/f)

1.3.Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi

En la siguiente tabla, se presentan los datos generales del Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi:

Tabla 2. Datos generales

Nombre del GAD:	Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi
Fecha de creación:	1 de abril de 1851
Extensión:	6.109 km ²
Límites:	Norte: Pichincha y Santo Domingo de los Tsáchilas Sur: Tungurahua y Bolívar Este: Napo Oeste: Los Ríos

Fuente: (Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Cotopaxi, 2018)

Misión

Ser una institución pública responsable del crecimiento y desarrollo provincial de Cotopaxi, en el marco de las competencias constitucionales, funciones y atribuciones legales y reglamentarias, en concordancia con los principios de plurinacionalidad, interculturalidad, participación, equidad territorial, equidad de género y transparencia.

Visión

En el 2023, el Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi, es una institución intercultural, plurinacional, eficiente, transparente y articulador del desarrollo provincial.

Competencias

De acuerdo al Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD, 2010), las funciones del GADP de Cotopaxi:

- a) Planificar, junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad, el desarrollo provincial y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, en el ámbito de sus competencias, de manera articulada con la planificación nacional, regional, cantonal y parroquial, en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;
- b) Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas;
- c) Ejecutar, en coordinación con el gobierno regional y los demás gobiernos autónomos descentralizados, obras en cuencas y micro cuencas;
- d) La gestión ambiental provincial.
- e) Planificar, construir, operar y mantener sistemas de riego de acuerdo con la Constitución y la ley;
- f) Fomentar las actividades productivas provinciales, especialmente las agropecuarias; y,

g) Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias. (COOTAD, 2010, Art. 42)

Principios institucionales

Los principios del GADPC son los siguientes:

- Equidad
- Solidaridad
- Participación
- Interculturalidad
- Democracia
- Disciplina
- Trabajo en equipo
- Eficacia
- Eficiencia

Valores institucionales

- Valor público
- Honestidad
- Responsabilidad
- Respeto
- Justicia
- Tolerancia
- Puntualidad

Proceso del GADPC

El GADP de Cotopaxi se apoya su administración en el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos aprobado el 21 de septiembre del 2015,

reformado el 02 de enero del 2018 (GADPC, 2019). Estos procesos se ordenan y clasifican en:

- Procesos gobernantes
- Procesos habilitantes
- Procesos agregadores de valor
- Procesos desconcentrados y descentralizados

Estructura organizacional

En la siguiente figura se presenta la estructura organizacional de GADP de Cotopaxi:

Figura 1. Organigrama estructural del GADP Cotopaxi



Fuente: Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por procesos

1.4.Gestión Administrativa

De acuerdo al Artículo 7 de la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública (LOTAIP), que exhorta a las instituciones públicas a situar la información correspondiente, en el caso de la Prefectura de Cotopaxi, la Gestión Administrativa forma parte de los procesos habilitantes de apoyo, el cual se lleva a cabo mediante la Dirección de Gestión Administrativa (GADPC, 2020).

Objetivo

Administrar eficaz y eficientemente los recursos y servicios institucionales, en cuanto a la gestión de logística, transporte, mantenimiento del parque automotor y otros servicios en el marco de los procesos del GADP Cotopaxi (GADPC, 2020).

Por lo tanto, esta dirección es encargada del control de los vehículos livianos del GADP de Cotopaxi.

Por otro lado, cabe mencionar que, en el actual Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos del Gobierno Provincial de Cotopaxi, no se dispone de indicadores ni metas para medir el cumplimiento de los objetivos y metas de esta unidad.

1.5 Gestión Administrativa Vehicular

La gestión administrativa vehicular consiste en el proceso de planificación, distribución y control de los vehículos. La función más importante en este proceso es el seguimiento de los vehículos, que actualmente funciona con éxito gracias a las herramientas tecnológicas. Esto permite al gestor encargado de llevar el control y administración de la flota vehicular rastrear la ubicación, el comportamiento y el estado de los vehículos, además de controlar el accionar del conductor a cargo. De esta forma se puede monitorear al parque automotor para

mantener los vehículos en condiciones óptimas para su normal operación y circulación. (INABIO, 2016)

La principal razón de la gestión vehicular es aumentar la eficiencia y la productividad, al tiempo que se mejora la seguridad de los conductores y los vehículos. Esto puede lograrse combinando el seguimiento de vehículos, informes sobre el consumo de combustible, supervisión de los conductores y gestión del mantenimiento de los vehículos.

Entre los procesos de la gestión administrativa vehicular están:

1. Registro, control y mantenimiento de vehículos.
2. Planificación y distribución vehicular.
3. Abastecimiento de combustible.
4. Matriculación vehicular.
5. Generación y archivo de documentos de la gestión vehicular.

CAPÍTULO II. MATERIALES Y MÉTODOS

2.1. Modalidad o enfoque de la investigación

El presente trabajo de investigación parte del **paradigma** positivista, se sustenta bajo el **enfoque** cuantitativo; el cual, en su forma ideal parte de los cuerpos teóricos aceptados por la comunidad científica, que permiten formular hipótesis sobre relaciones esperadas entre variables que hacen parte del problema que se estudia (Galeano, 2020, pág. 14).

La investigación cuantitativa se caracteriza por ser objetiva y deductiva, producto de los diferentes procesos experimentales que pueden ser medibles, su objeto de estudio permite realizar proyecciones, generalizaciones o relaciones en una población o entre poblaciones a través de inferencias estadísticas establecidas en una muestra. Es así como el alcance de la investigación cuantitativa es poder establecer las relaciones de causa-efecto que se pueden presentar también cuando abordamos problemas sociales (Babativa, 2017, pág. 7).

Considerando lo señalado, se aplica el enfoque cuantitativo dado que se recogerá información y datos medibles a través de encuestas dirigidas a los gestores de las diferentes direcciones de la prefectura de Cotopaxi, lo que permitirá diagnosticar la situación actual de la designación y asignación vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi.

2.2. Tipo de investigación

Esta investigación es de tipo descriptiva, tomando en cuenta que, a este método le pertenecen los estudios de casos o serie de casos, que son aquellos que describen en forma magnífica todos los aspectos interesantes y relevantes en casos únicos o pocos frecuentes (Babativa, 2017, pág. 52).

En este sentido, se aplicará la investigación descriptiva, porque describirá la problemática de la investigación referente a la débil planificación y distribución del parque automotor en la institución, lo que viene ocasionando la insatisfacción de los clientes internos y usuarios externos, ante el incumplimiento de los objetivos institucionales en el territorio.

Se aplicará la investigación documental, para fundamentar de forma teórica, mediante esto, se podrá identificar la importancia de la aplicación de un plan logístico vehicular eficiente que garantice la optimización de los recursos.

Se utilizará la investigación de campo para conocer el nivel de satisfacción de los clientes internos de la prefectura de Cotopaxi, tomando en cuenta la situación actual en la logística vehicular, permitiéndonos conocer la necesidad de proponer un plan de logística vehicular que permitirá abastecer a los clientes internos y beneficie a la ciudadanía.

2.3. Población y muestra

2.3.1. Población

La población engloba el conjunto de elementos que tienen unas características en común (Gutiérrez & Vladimirovna, 2016, pág. 13).

Es este sentido, la **población** considerada serán los 250 servidores públicos (personal administrativo) bajo el régimen laboral de LOSEP de la prefectura de Cotopaxi, quienes son usuarios de los vehículos livianos de la institución.

De los cuales se encuestó a 152 funcionarios que se encuentran directamente involucrados en la utilización de los vehículos livianos, y que, por la realidad de los servidores públicos del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi, varios de ellos cumplen sus funciones exclusivamente en sus puestos de trabajo, por lo tanto, no hacen uso de los vehículos institucionales.

2.4. Métodos teóricos y empíricos a emplear

El método es la parte del proceso de investigación centrada en cómo se responderán las preguntas de investigación. Detrás de los métodos hay una serie de paradigmas y teorías que señalan las fortalezas de cada uno. La decisión de optar por un método u otro depende de los objetivos de la investigación, los datos disponibles y obviamente de los recursos posibles para llevar a cabo un tipo de investigación u otra (Cárdenas J. , 2018, pág. 3).

Esta investigación es deductiva, considerando que enmarca un procedimiento utilizado para establecer teorías científicas y su particularidad se asienta en la capacidad para aplicar la técnica deductiva a las conclusiones científicas, la cual se asocia con la inferencia y la deducción (Cerda, 2021).

Por otra parte, señala que la investigación cuantitativa es deductiva; dado que se basa en una teoría y conocida, se formulan hipótesis que en el proceso investigativo se intentan demostrar (Rasinger, 2020).

En este sentido, se aplica el método deductivo, porque se efectúa una detallada revisión bibliográfica para plasmar las bases teóricas referentes a las variables investigadas; por otra parte, permitirá analizar información ya existente; además,

mediante la recolección de datos se generará nuevas estrategias que posibilite desarrollar la propuesta.

2.5. Técnicas e instrumentos

El proceso de medición de una variable requiere de la utilización de técnicas de recolección de datos:

Son procedimientos y actividades que permiten comprobar el problema planteado de la variable estudiada en la investigación, por lo tanto, el tipo de investigación determinará la técnica a emplear. Los instrumentos son las herramientas que se emplean para obtener los datos de la realidad que se estudia. (Useche, Artigas, Queipo, & Perozo, 2019, pág. 30).

Las **técnicas** de la investigación utilizadas serán las encuestas, de esta manera se podrá conocer el nivel de satisfacción de los clientes internos con la logística vehicular actual.

Todo instrumento utilizado en la recolección de datos en una investigación científica debe ser confiable, objetiva y que tenga validez (Hernández & Duana, 2020, págs. 51-53). Entre los **instrumentos** para la recolección de información está el cuestionario (Anexo 1), mediante la formulación de preguntas cerradas para los clientes internos y un formato de preguntas abiertas para los técnicos involucrados en la actividad de planificación y logística vehicular, donde se abordará tópicos de relevancia para el levantamiento de la información requerida como:

- Factores de insatisfacción ante el acceso a movilización
- Afectaciones generadas
- Calificación de la logística vehicular
- Elementos que debe mejorar

- Consideración para la implementación de un plan de logística vehicular en la prefectura de Cotopaxi
- Beneficios de la aplicación del plan.

La encuesta evalúa cinco criterios:

1. Presentación
2. Claridad
3. Pertinencia
4. Relevancia
5. Factibilidad

De cada uno de los criterios establecidos se desprenden ítems conforme la escala de Likert: Excelente, Bueno, Regular y Deficiente (Anexo 2).

2.6. Análisis estadístico

Para (Díaz, 2018), el análisis estadístico consiste en la recolección e interpretación de datos para descubrir tendencias y patrones. Los resultados obtenidos fueron tabulados y procesados.

Entre las preguntas con mayor relevancia en el desarrollo de la investigación se citan a continuación, tomando en cuenta que estas servirán como insumo para el diseño de la propuesta.

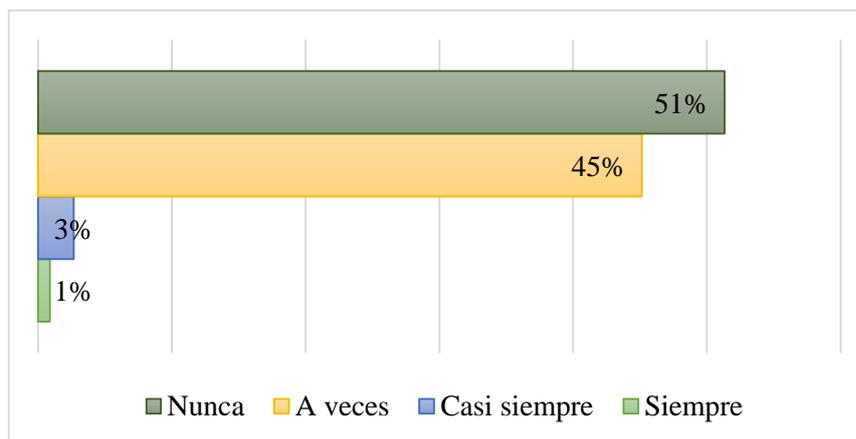
Pregunta 4: ¿Se elaboran Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante?

Tabla 3. Elaboración de ordenes de movilización y hojas de ruta

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	2	1%
Casi siempre	5	3%
A veces	67	45%
Nunca	78	51%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 2. Elaboración de ordenes de movilización y hojas de ruta



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

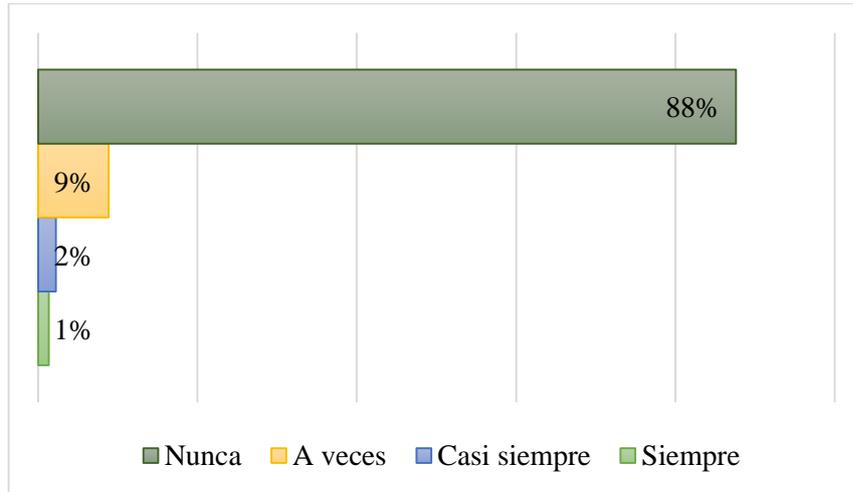
Pregunta 5: ¿Cuándo se suscita algún caso fortuito se coordina oportunamente el cambio de custodio de vehículos?

Tabla 4. Coordinación oportuna de cambio de custodio de vehículos

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	2	1%
Casi siempre	3	2%
A veces	13	9%
Nunca	134	88%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 3. Coordinación oportuna de cambio de custodia de vehículos



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

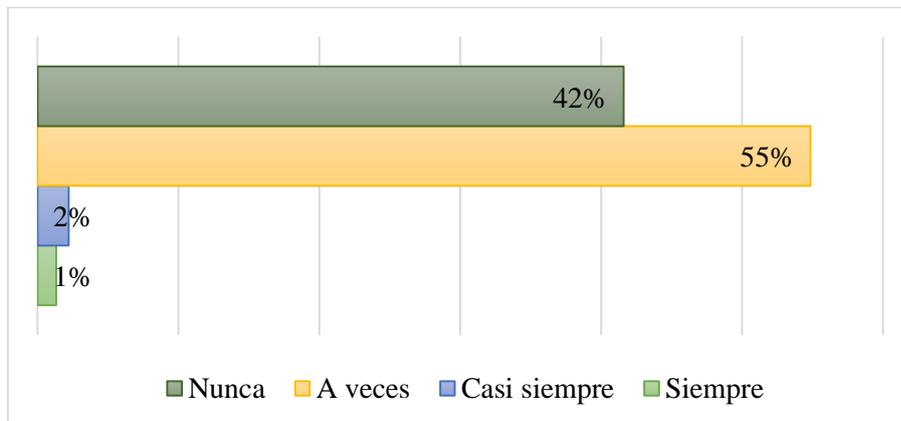
Pregunta 6: ¿Se mantiene un archivo actualizado, registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación de cada vehículo?

Tabla 5. Archivo actualizado de cada vehículo

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	2	1%
Casi siempre	3	2%
A veces	83	55%
Nunca	64	42%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 4. Archivo actualizado de cada vehículo



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

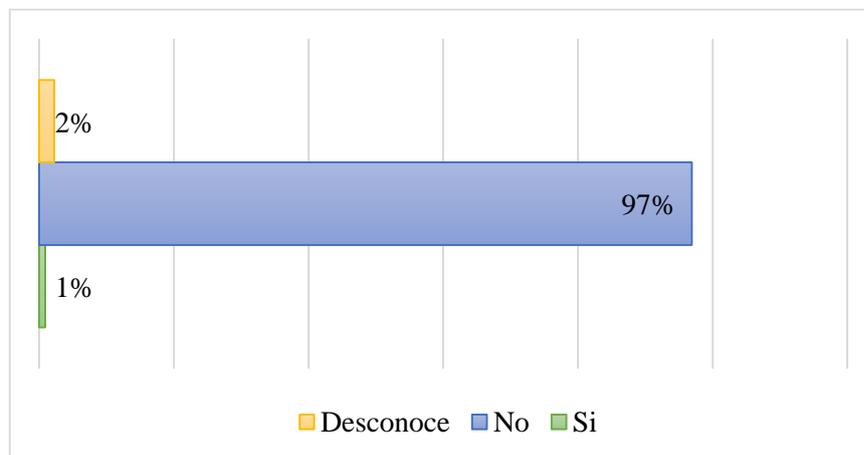
Pregunta 10: ¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con eficientes indicadores de control vehicular que permitan evaluar los procedimientos?

Tabla 6. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	2	1%
No	147	97%
Desconoce	3	2%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 5. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

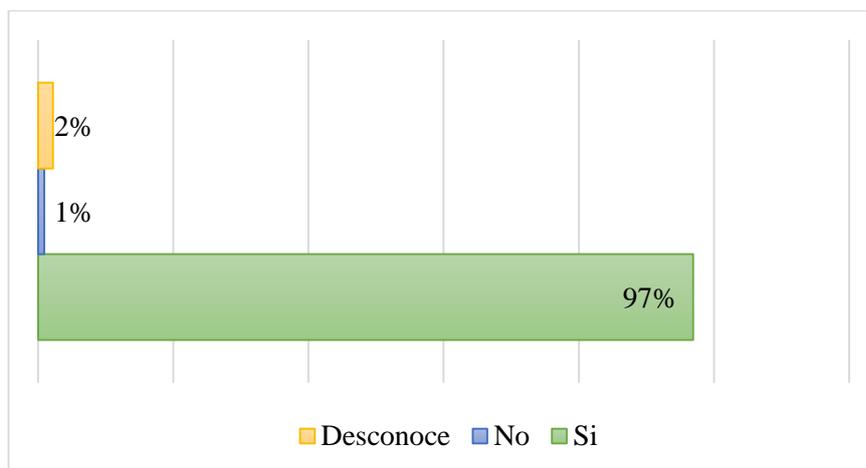
Pregunta 14: ¿Considera que un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi permitirá mejorar su gestión y administración?

Tabla 7. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	148	97%
No	1	1%
Desconoce	3	2%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 6. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Se denota en las preguntas, tablas y representaciones gráficas anteriormente citadas los principales resultados de esta investigación, los mismos que han sido interpretados en el siguiente capítulo. Se debe manifestar que, los resultados arrojan la existencia de ciertas falencias en el proceso de asignación vehicular en el GADPC.

CAPÍTULO III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Resultado de la encuesta

Luego de obtener los resultados al aplicar de la encuesta a las 152 personas involucradas con la situación actual de la designación y asignación vehicular en el GADP de Cotopaxi se determinó los siguientes resultados:

Según la encuesta aplicada a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi se observa lo siguiente: el 51% manifiesta que nunca se elaboran Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante, el 45% señala que a veces, el 3% afirma que casi siempre y el 1% menciona que siempre.

Por lo tanto, un poco más de la mitad de los encuestados creen que nunca se efectúa una elaboración de las Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante, lo que impide que las actividades se desarrollen de acuerdo a lo planificado por los solicitantes.

De acuerdo a los datos obtenidos sobre el cambio oportuno de custodio de vehículos ante un caso fortuito, el 88% de las personas señala que cuando se suscita alguna situación imprevista nunca se coordina oportunamente el cambio de custodio de vehículos, el 9% menciona que a veces, el 2% indica que casi siempre y el 1% afirma que siempre.

Por ende, la mayoría de encuestados coinciden en que cuando se suscita algún caso fortuito nunca se coordina oportunamente el cambio de custodio de vehículos, ya que ciertos sucesos ocurren de un momento a otro, lo que impide que se realicen los cambios de custodio con antelación.

En relación con el archivo actualizado, la encuesta señala que, el 55% de los encuestados menciona que a veces se mantiene un archivo actualizado, registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación de cada vehículo, el 42% precisa que nunca, el 2% señala que casi siempre y el 1% indica que siempre.

Por tanto, la mayor parte de los encuestados señala que en el GADP de Cotopaxi a veces se mantiene un archivo actualizado, registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación de cada vehículo, sin duda, esto permite evidenciar la existencia de una inadecuada gestión por parte de los responsables.

Referente al tema de indicadores de control, el 97% de los encuestados indica que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no cuenta con eficientes indicadores de control vehicular que permitan evaluar los procedimientos, mientras que el 2% dice desconocer y el 1% comenta que sí.

Por ende, la mayoría de las personas que fueron encuestadas responde que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no posee eficientes indicadores de control vehicular que le ayuden a evaluar los procedimientos que se llevan a cabo dentro de la institución, afectando la correcta medición de los mismos.

Finalmente, los resultados de la encuesta, arrojan que el 97% de los encuestados considera que un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi si permitirá mejorar su gestión y administración, en cambio el 2% indica que desconoce y el 1% cree que no.

De acuerdo a lo señalado anteriormente, la mayoría de las personas encuestadas considera que un plan de logística vehicular permitirá optimizar la gestión y administración que actualmente viene realizando el GAD Provincial de Cotopaxi, y por ende abastecer a los clientes internos y usuarios externos.

3.2 Discusión del resultado

De acuerdo a los resultados obtenidos en la presente investigación se puede conocer que:

El 84% manifiesta que siempre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con normas y procedimientos para administrar su parque automotor, el 12% indica que casi siempre, el 4% señala que a veces y el 1% menciona que nunca. Por lo tanto, la mayoría de las personas afirma que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi dispone de normas y procedimientos para administrar su parque automotor, sin embargo, los responsables directos no cumplen a cabalidad con dichas normas, lo cual ocasiona que efectúen las actividades de manera inadecuada.

Por otra parte, en otro trabajo investigativo se observa que de los 89 encuestados (100%), el 5,62% dice que siempre trabajan con un manual de procedimientos para la logística y mantenimiento de vehículos y maquinaria del GADMC la Joya de los Sachas mientras el 11,24% establece que casi siempre existe ese particular en sus actividades, en cambio el 57,30% menciona que a veces recurre al mencionado enfoque y finalmente, el 25,84% opina que nunca ha laborado con esa herramienta de gestión. Por ende, consideran que el enfoque de procesos es una base fundamental en sistemas que pretenden ser controlados y sujetos de mejora, sin embargo, no conocen a ciencia cierta las ventajas de trabajar bajo este lineamiento de trabajo (Alarcón, 2020).

Según la encuesta, el 97% de los encuestados indica que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no cuenta con eficientes indicadores

de control vehicular que permitan evaluar los procedimientos, mientras que el 2% dice desconocer y el 1% comenta que sí. Por ende, la mayoría de las personas que fueron encuestadas responde que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no posee eficientes indicadores de control vehicular que le ayuden a evaluar los procedimientos que se llevan a cabo dentro de la institución, afectando la correcta medición de los mismos.

De acuerdo con la investigación realizada por Alarcón (2020) del 100% de los encuestados, el 5,62% indica que siempre es efectivo el control que se efectúa sobre el proceso de mantenimiento y/o logística mientras que el 41,57% opina lo contrario nunca, el 7,87% piensan que casi siempre se cuenta con ese aspecto. Por otro lado, el 44,94% establece que a veces es efectivo el control. Por consiguiente, el control efectivo sobre un proceso permite disponer de indicadores que soporten la toma de decisiones.

Según los resultados de la encuesta, el 97% de los encuestados considera que un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi si permitirá mejorar su gestión y administración, en cambio el 2% indica que desconoce y el 1% cree que no. De acuerdo a lo señalado anteriormente, la mayoría de las personas encuestadas considera que un plan de logística vehicular permitirá optimizar la gestión y administración que actualmente viene realizando el GAD Provincial de Cotopaxi, y por ende abastecer a los clientes internos y usuarios externos.

Por otro lado, en el proyecto desarrollado por Arias (2019) en donde se lleva a cabo una exhaustiva revisión de literatura se evidencia que un modelo logístico permite optimizar la eficiencia en la gestión logística de cualquier entidad, ya que dicho modelo posee técnicas apropiadas para el diagnóstico eficiente de la gestión logística.

3.3 Propuesta

PLAN DE LOGÍSTICA VEHICULAR PARA EL GAD PROVINCIAL DE COTOPAXI.

OBJETIVO

Diseñar un Plan de Logística vehicular para mejorar la gestión y administración vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi.

ACCIONES:

Para la ejecución de las operaciones dentro del GAD Provincial de Cotopaxi se contará con el apoyo de mano de obra calificada, cumpliendo con las normas internas establecidas. Dentro de las actividades a realizarse se mencionan las siguientes:

ACCIÓN 1: PLANIFICAR Y GESTIONAR LA ASIGNACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DEL GAD PROVINCIAL DE COTOPAXI.

Objetivo:

Efectuar una eficiente asignación de los vehículos livianos del GAD Provincial de Cotopaxi.

Actividades:

- Solicitar la planificación de la movilización del personal administrativo de las diferentes gestiones que conforman la institución. (5 minutos)
- Receptar las solicitudes de movilización vehicular de las gestiones a través del Sistema de Gestión Vehicular. (60 minutos)
- Contabilizar los vehículos livianos operativos del GADPC (15 minutos).

- Procesar los requerimientos de los técnicos de las diferentes gestiones para la utilización de los vehículos livianos a un mismo destino, que permita la optimización de los mismos. (60 minutos)
- Elaborar Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante (60 minutos).
- Entregar la orden de movilización al conductor responsable del vehículo liviano donde se establezca las rutas, personal que va a trasladar, horarios y fechas de movilización (15 minutos)
- Efectuar un reporte de los vehículos livianos operativos distribuidos para dar seguimiento al estricto cumplimiento de las actividades institucionales señaladas en la orden de movilización (20 minutos).
- Realizar el inventario de las unidades no asignadas, generar un reporte para informar a la Unidad de Talleres y Talento Humano, utilizando herramientas tecnológicas (30 minutos).
- La entrega de la orden para el abastecimiento del combustible se lo hará el primer día de la semana y cuando la situación así lo amerite llenando el formulario de control de combustible obligatoriamente.

Responsables:

- Dirección de Gestión Administrativa.

Recursos:

- Humanos.
- Materiales.
- Tecnológicos.

Tiempo

- La planificación y gestión para la asignación de los vehículos livianos del GADPC tendrá un tiempo de ejecución aproximado de 4 horas con 25

minutos, actividad que se realizará el día anterior a la movilización del vehículo. Cabe señalar que, cada gestor tendrá bajo su responsabilidad 15 vehículos como máximo para la elaboración de este proceso.

ACCIÓN 2: INSPECCIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN LOS PATIOS DEL GAD PROVINCIAL DE COTOPAXI PREVIO A LA SALIDA.

Objetivo:

Inspeccionar los vehículos livianos que van a ser despachados a los diferentes destinos previa planificación realizada por las gestiones del GADPC.

Actividades:

- Efectuar una revisión y verificación mecánica del vehículo liviano que se encuentre operativo (control de fluidos, presión del aire de los neumáticos, arranque, encendido de luces, entre otros). Actividad que es de responsabilidad del conductor. (3 minutos)
- Verificar las herramientas y accesorios (2 minutos).
- Registrar el kilometraje de salida en el documento respectivo y verificar los documentos habilitantes que permitan su movilización (2 minutos).
- Emitir un reporte de operatividad del vehículo liviano por los técnicos de la Gestión Administrativa Vehicular (2 minutos).
- Avanzar con el vehículo liviano operativo al área de despacho, en donde los funcionarios embarcaran e iniciaran su recorrido al destino solicitado (4 minutos).
- Verificar el embarque de las personas que se movilizaran en el vehículo liviano (2 minutos).

Responsables:

- Dirección de Gestión Administrativa.

- Conductor /Custodio.
- Personal de Seguridad.

Recursos:

- Humanos.
- Materiales.

Tiempo

- El proceso de inspección y despacho de los vehículos livianos del GADPC tendrá un tiempo de ejecución aproximado de 15 minutos por unidad, lo que garantizará una correcta utilización del vehículo y brindará la seguridad necesaria a todos los ocupantes.

ACCIÓN 3: DESPLAZAMIENTO, SUPERVISIÓN Y CONTROL DE LOS VEHÍCULOS DEL GAD PROVINCIAL DE COTOPAXI AL LUGAR DE DESTINO.

Objetivo:

Verificar que los vehículos livianos del GADPC lleguen a su lugar de destino, cumplan las actividades planificadas especificadas en su orden de movilización y su retorno en estricto cumplimiento al horario aprobado por la Gestión Administrativa.

Actividades:

- Controlar la movilización del vehículo liviano a través de la identificación y rastreo satelital para conocer su ubicación en tiempo real de manera aleatoria. (10 minutos)

- Verificar, registrar el retorno del vehículo liviano al estacionamiento institucional y reportar las novedades encontradas en la garita de control (5 minutos).
- Llenar el registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación habilitante de cada vehículo (5 minutos)

Responsable:

- Dirección de Gestión Administrativa.
- Conductor/Custodio.
- Personal de seguridad.

Recursos:

- Humanos
- Materiales
- Tecnológicos

Tiempo

- El tiempo aproximado para este proceso será de 20 minutos.

NORMATIVA LEGAL

Dentro del marco legal que rige la administración y control de los bienes del sector público en el Ecuador, se ha considerado los siguientes cuerpos legales:

Constitución de la República del Ecuador.

- Art. 83 Deberes y Responsabilidades de los ecuatorianos/as. - numeral 13 Conservar el Patrimonio Cultural y Natural del país, y cuidar y mantener los bienes públicos.

- Art. 211 La Contraloría General del Estado es un organismo técnico encargado del control de la utilización de los recursos estatales, y la consecución de los objetivos de las instituciones del Estado y de las personas jurídicas de derecho privado que dispongan de recursos públicos
- Art. 233 Ninguna servidora ni servidor público estará exento de responsabilidades por los actos realizados en el ejercicio de sus funciones, o por sus omisiones, y serán responsables administrativa, civil y penalmente por el manejo y administración de fondos, bienes o recursos públicos.
- Art. 315 El Estado constituirá empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.
- Art. 335 El Estado regulará, controlará e intervendrá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas; y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos.

Plan Nacional de Desarrollo 2021 – 2025.

- Eje: Institucional
- Objetivo 14: Fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía.
- Política 14.3: Fortalecer la implementación de las buenas prácticas regulatorias que garanticen la transparencia, eficiencia y competitividad del Estado.

Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado.

- Art. 3 se entenderán por recursos públicos, todos los bienes, fondos, títulos, acciones, participaciones, activos, rentas, utilidades, excedentes, subvenciones y todos los derechos que pertenecen al Estado y a sus instituciones, sea cual fuere la fuente de la que procedan, inclusive los provenientes de préstamos, donaciones y entregas que, a cualquier otro título, realicen a favor del Estado o de sus instituciones, personas naturales o jurídicas u organismos nacionales o internacionales.
- Art. 7 Marco normativo general para regular el funcionamiento del sistema. - la Contraloría General del Estado adaptará, expedirá, aprobará y actualizará, según corresponda. Numeral 5 Reglamentos, regulaciones, manuales generales y especializados, guías metodológicas, instructivos y más disposiciones necesarias para la aplicación del sistema y la determinación de responsabilidades.
- Art. 31 Funciones y Atribuciones de la Contraloría General del Estado. - además de las atribuciones y funciones establecidas en la Constitución Política de la República. Numeral 22 Dictar regulaciones de carácter general para la práctica de la auditoría gubernamental; la determinación de las responsabilidades de que trata esta Ley; el control de la administración de bienes del sector público; y, las demás que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.
- Art. 45 Responsabilidad administrativa culposa. - La responsabilidad administrativa culposa de las autoridades, dignatarios, funcionarios y servidores de las instituciones del Estado, se establecerá a base del análisis documentado del grado de inobservancia de las disposiciones legales relativas al asunto de que se trate, y sobre el incumplimiento de las atribuciones, funciones, deberes y obligaciones que les competen por razón de su cargo o de las estipulaciones contractuales, especialmente las previstas en el Título III de esta ley.
- Art. 46 Sanción por faltas administrativas. - Sin perjuicio de las responsabilidades civil culposa o penal a que hubiere lugar, los

dignatarios, autoridades, funcionarios y demás servidores de las instituciones del Estado, así como personeros, directivos, empleados, trabajadores y representantes de las personas jurídicas y entidades de derecho privado con participación estatal que incurrieren en una o más de las causales de responsabilidad administrativa culposa previstas en el artículo anterior, originadas en los resultados de las auditorías, serán sancionados, con multa de una a veinte remuneraciones básicas unificadas del trabajador del sector privado, al dignatario, autoridad, funcionario o servidor, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales a que hubiere lugar, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida, pudiendo además ser destituido del cargo, de conformidad con la ley.

Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

- Art. 3 Principios. - El ejercicio de la autoridad y las potestades públicas de los gobiernos autónomos descentralizados se regirán por los siguientes principios, literal b) Solidaridad. - Todos los niveles de gobierno tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, en el marco del respeto de la diversidad y el ejercicio pleno de los derechos individuales y colectivos. En virtud de este principio es deber del Estado, en todos los niveles de gobierno, redistribuir y reorientar los recursos y bienes públicos para compensar las inequidades entre circunscripciones territoriales; garantizar la inclusión, la satisfacción de las necesidades básicas y el cumplimiento del objetivo del buen vivir.
- Art. 425 Conservación de bienes. - Es obligación de los gobiernos autónomos descentralizados velar por la conservación de los bienes de propiedad de cada gobierno y por su más provechosa aplicación a los objetos a que están destinados, ajustándose a las disposiciones de este Código.

- Art. 427 Sanciones. - El uso indebido, destrucción o sustracción de cualquier clase de bienes de propiedad de los gobiernos autónomos descentralizados por parte de terceros, serán sancionados por el funcionario que ejerza esta facultad, de conformidad a lo previsto en la normativa respectiva, sin que esto obste el pago de los daños y perjuicios o la acción penal correspondiente.

Reglamento de Administración y Control de Bienes del Sector Público.

- Art. 1 Objeto y ámbito de aplicación. - El presente reglamento regula la administración, utilización, manejo y control de los bienes e inventarios de propiedad de las instituciones, entidades y organismos del sector público y empresas públicas, comprendidas en los artículos 225 y 315 de la Constitución de la República del Ecuador, entidades de derecho privado que disponen de recursos públicos en los términos previstos en el artículo 211 de la Constitución de la República del Ecuador y en los artículos 3 y 4 de la Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, y para los bienes de terceros que por cualquier causa se hayan entregado al sector público bajo su custodia, depósito, préstamo de uso u otros semejantes.
- Art. 9 Máxima autoridad. - La máxima autoridad o su delegado orientará, dirigirá y emitirá disposiciones, políticas, manuales internos respecto del ingreso, administración y disposición final de bienes e inventarios.
- Art. 47 Utilización de bienes e inventarios. - Los bienes o inventarios de las entidades u organismos comprendidos en el artículo 1 del presente reglamento, se utilizarán únicamente para los fines institucionales. Es prohibido el uso de dichos bienes e inventarios para fines políticos, electorales, doctrinarios o religiosos, o para actividades particulares y/o extrañas al servicio público o al objetivo misional de la entidad u organismo.

Reglamento para el Control de los vehículos del Sector Público y de las Entidades de Derecho Privado que disponen de recursos públicos.

- Art. 3 Servidores y/o trabajadores responsables. - Son responsables del cumplimiento de las normas contenidas en este acuerdo, los servidores públicos y privados descritos en el artículo 1 del presente reglamento, a cuyo cargo se encuentren los vehículos institucionales y quienes los conduzcan.
- Art. 5 Movilización de los vehículos oficiales y excepciones. - Ningún vehículo oficial podrá circular sin la respectiva orden de movilización y con justificación expresa de la necesidad institucional.
- Art. 6 Solicitud de orden de movilización. - El titular de la unidad administrativa o su delegado, autorizará el desplazamiento del servidor en días y horas laborables; para tal propósito, la orden de movilización se tramitará en formatos propios de la entidad.
- Art. 7 Registros y estadísticas. - La unidad encargada de la administración de los vehículos, para fines de control y mantenimiento, deberá llevar los siguientes registros: a) Inventario de vehículos, accesorios y herramientas; b) Control de mantenimiento; c) Control de vigencia de la matrícula vehicular y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT; d) Órdenes de movilización; e) Informes diarios de movilización de cada vehículo, que incluya el kilometraje que marca el odómetro; f) Partes de novedades y accidentes; g) Control de lubricantes, combustibles y repuestos; h) Órdenes de provisión de combustible y lubricantes; i) Registro de entrada y salida de vehículos; y j) Libro de novedades.
- Art. 15 Acciones de control vehicular. - Las acciones de control del uso de vehículos oficiales serán dispuestas por el Contralor General del Estado o su delegado y ejecutadas por servidores de la Contraloría y de las unidades de auditoría interna; se realizarán con el apoyo de la Policía Nacional, la Comisión de Tránsito del Ecuador y de los cuerpos de seguridad y vigilancia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, regionales, metropolitanos y municipales, en sus respectivas jurisdicciones.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

- Epistémicamente se ha escrito mucho sobre la logística, la distribución, los modelos de distribución, entre otros temas relacionados, los cuales se han identificado como una buena medida para la optimización de los recursos, se demuestra que estos aportes teóricos permanentemente evolucionan y se aplican acorde a las necesidades de una organización, convirtiéndose en una herramienta que le otorga competitividad.
- Entre los resultados más sobresalientes del diagnóstico obtenido, se puede identificar con el 51% de los criterios emitidos por los encuestados que, no existe una correcta elaboración de las ordenes de movilización, evidenciándose duplicidad en las actividades planificadas y destinos a ser visitados por los funcionarios de las diversas direcciones, es decir que, no se cuenta con una planificación adecuada, lo que impide el desarrollo efectivo de las actividades. Adicionalmente, el 55% de los entrevistados, menciona que no hay un registro de autorizaciones y ordenes de movilización debidamente actualizado, y que solo se lo realiza a veces, lo que permite constatar una inadecuada gestión de los responsables. Sobre la existencia de eficientes indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos, el 97% indica no contar con estos indicadores que ayuden a la medición de los procedimientos, y finalmente, el 97% considera que un plan de logística vehicular contribuirá a optimizar la gestión y administración de los recursos y la asignación de transporte a los servidores públicos para el cumplimiento de sus actividades en beneficio de los usuarios externos.
- El plan propuesto se sustenta en dos ejes, en la teoría y en la realidad encontrada en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi, y su diseño se basa en 3 acciones concretas: la primera,

planificación y gestión para la asignación de los vehículos livianos del GADPC, cuyo objetivo es efectuar una eficiente asignación del transporte, en segundo lugar, inspección de los vehículos livianos en los patios del GADPC previo a la salida, que pretende realizar un control del vehículo antes de su salida al cumplimiento de las actividades, y, por último, como tercer acción, el desplazamiento, supervisión y control de los vehículos livianos al lugar de destino, que consiste en verificar la llegada al destino final, el control en el cumplimiento de las actividades y el retorno al punto de inicio.

RECOMENDACIONES

- Investigar periódicamente los diferentes aportes epistémicos sobre gestión vehicular y distribución logística, a efectos de implementar modelos y tendencias actuales aplicando la normativa legal vigente, esto permitirá que el GADPC se encuentre a la vanguardia en este tema.
- Dar charlas de capacitación sobre la utilización de vehículos del sector público que permitan vencer la resistencia al cambio de los usuarios y conductores.
- Socializar el plan logístico de vehículos livianos a todos los servidores públicos de la institución como un aporte al mejoramiento de los procesos, ya que mediante las acciones mencionadas en este plan se podrá administrar eficaz y eficientemente la distribución de los vehículos del parque automotor institucional.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarcón, J. (2020). *Manual de procedimientos para la logística y mantenimiento de vehículos y maquinaria*. (Tesis de posgrado, Universidad Tecnológica Israel). Obtenido de <https://repositorio.uisrael.edu.ec/bitstream/47000/2676/1/UISRAEL-EC-MASTER-ADMP-378.242-2020-042.pdf>
- Arias, J. (2019). *Modelo logístico para optimizar la eficiencia en la gestión logística de la Empresa Perfumería Arias*. (Tesis de posgrado, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil). Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/13304/1/T-UCSG-PRE-ECO-GES-576.pdf>
- Babativa, C. (2017). *Investigación cuantitativa*. Bogotá: Fundación Universitaria del Área Andina. Obtenido de <https://digitk.areandina.edu.co/handle/areandina/3544>
- Ballou, R. (2011). *Logística. Administración de la Cadena de Suministro* (5ta. Edición ed.). Editorial Pearson Educación.
- Bowersox, D., & Cooper, M. (2012). *Administración y logística en la cadena de suministro* (2da. Edición ed.). México: Editorial Mc Graw Hill.
- Cabrera, S., Erazo, J., Narváez, C., & Rodríguez, R. (2021). El Control Interno en la Gestión Administrativa de las Unidades Desconcentradas del Ejecutivo. *Revista Interdisciplinaria de Humanidades, Educación, Ciencia y Tecnología*, VII(12). doi:DOI 10.35381/cm.v7i12.446
- Calle, E., & García, E. (2018). *Diseño de un modelo de distribución para una empresa courier localizada en Guayaquil mediante la aplicación de un modelo CVRPTW*. (Tesis de pregrado, Escuela Superior Politécnica del Litoral). Obtenido de <https://www.dspace.espol.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/48660/D-CD110068.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Cárdenas, J. (2018). *Diseño de un modelo de gestión logística para empresas de Retail con base en internet de las cosas (IOT). caso de estudio: una empresa de la provincia de Esmeraldas*. (Tesis de posgrado, UDLA). Obtenido de <https://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/9546/1/UDLA-EC-TMGSTI-2018-03.pdf>
- Cárdenas, J. (2018). *Invetsigación cuantitativa*. Obtenido de https://refubium.fub-berlin.de/bitstream/handle/fub188/22407/Manual_Cardenas_Investigaci%C3%B3n.pdf?sequence=5&isAllowed=y
- Carro, R., & González, D. (2010). *Logística Empresarial*. Obtenido de http://nulan.mdp.edu.ar/1831/1/logistica_empresarial.pdf
- Cerda, H. (2021). *Los elementos de investigación*. Magisterio. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=adUqEAAAQBAJ&dq=investigaci%C3%B3n+deductiva&source=gbs_navlinks_s
- Consejo Nacional de Competitividad. (2018). *Índice de Desempeño Logístico 2018*. Obtenido de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>
- Díaz, L. (2018). *Análisis estadístico de datos categóricos*. Universidad Nacional de Colombia.
- Estrella, E., & Cuichan, J. (2020). *Diseño de un modelo logístico para la empresa Rapid Service Ltda. del cantón Latacunga*. (Tesis de pregrado, Universidad Técnica de Cotopaxi). Obtenido de <http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/5928/1/T-001453.pdf>
- Fernández, M., & Aguayo, J. (2018). Análisis de la implementación de las normas internacionales de contabilidad para el sector público: enfocado al estudio de Bienes de uso de una entidad piloto. *Revista De Investigación Aplicada En Ciencias Empresariales*, 7(1), 7-28. Obtenido de <https://rcs.uv.cl/index.php/IACE/article/view/1766>

- Ferrel, O., Hirt, G., Ramos, L., Adriaenséns, M., & Flores, M. (2011). *Introducción a los Negocios en un Mundo Cambiante*. Editorial Mc Graw Hill. 4ta. Edición.
- Figueroa, M. (2018). *Propuesta de un modelo de gestión por procesos logísticos para mejorar el nivel de satisfacción del cliente de la empresa Alimentos el Sabor Cía. Ltda.* (Tesis de posgrado, Univesidad Católica de Santiago de Guayaquil). Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/10842/1/T-UCSG-POS-MAE-171.pdf>
- GADPC. (2020). *Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi*. Obtenido de LOTAIP 2020. Artículo 7: https://www.cotopaxi.gob.ec/images/LOTAIP2020/literal-A4/literal_a4-enero2020.pdf
- Galeano, M. (2020). *Diseño de proyectos en la investigación cualitativa*. Universidad Eafit. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=Xkb78OSRMI8C&dq=investigaci%C3%B3n+cuantitativa&source=gbs_navlinks_s
- Galindo, H. (2020). *Estadística para no estadísticos: una guía básica sobre la metodología*. 3Ciencias. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=ehXaDwAAQBAJ&dq=poblacion+y+muestra+estadistica&source=gbs_navlinks_s
- García, A. (2007). *Desarrollo de un modelo para la implementación del Código EAN/UCC 128 en el Centro de Distribución Guatire del Laboratorio Schering Ploug11*. Caracas: Universidad Católica Andres Bello, Especialista en Gerencia de Proyectos. Obtenido de <http://biblioteca2.ucab.edu.ve/anexos/biblioteca/marc/texto/AAQ9469.pdf>
- García, R. (2020). gestión logística en las instituciones universitarias públicas de la Costa Oriental del Lago. *Revista de Investigación en Ciencias de la Administración ENFOQUES*, 4(14), 108-122. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/6219/621968092003/html/>

- Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia de Cotopaxi. (2019). *Plan Estratégico Institucional, PEI*. Obtenido de https://www.cotopaxi.gob.ec/images/Documentos/PEI_nueva-version-enero%202019.pdf
- Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Cotopaxi. (2018). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Cotopaxi 2025*. Obtenido de https://www.cotopaxi.gob.ec/images/Documentos/PDYOT-COTOPAXI-11julio_2018.pdf
- Gutiérrez, E., & Vladimirovna, O. (2016). *Estadística inferencial 1: Para ingeniería y ciencias*. Grupo Editorial Patria. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=3hYhDgAAQBAJ&dq=definici%C3%B3n+de+poblacion+estadistica&source=gbs_navlinks_s
- Gutiérrez, G., & Prida, B. (1998). *Logística y distribución física*. McGraw-Hill Interamericana de España.
- Handfiels, R. N. (2009). *Introducción a la Gestión de la Cadena de Suministro*. México: Editorial Mc Graw Hill.
- Hernández, S., & Duana, D. (2020). Técnicas e instrumentos de recolección de datos. *Boletín Científico de las Ciencias Económico Administrativas del ICEA*, 9(17), 51-53. Obtenido de <https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/icea/article/view/6019/7678>
- INABIO. (2016). *Instituto Nacional de Biodiversidad*. Obtenido de http://inabio.biodiversidad.gob.ec/wp-content/uploads/2020/05/Manual_Proceso_Gestion_de_Vehiculos_INABIO.pdf
- Kotler, & Armstrong. (2008). *Fundamentos de marketing*. Mexico: Pearson Octava Educación.
- Kotler, P., & Armstrong, G. (2009). *Fundamentos de Marketing*. . México: Editorial Pearson Prentice Hall.

- Manrique, M., Teves, J., Taco, A., & Flores, J. (2019). Gestión de cadena de suministro: una mirada desde la perspectiva teórica. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24(88), 1136-1146. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/290/29062051009/html/>
- Nueva Granada, U. (s/f). *Logística de Distribución*. Universidad Militar Nueva Granada. Obtenido de http://accioneduca.org/admin/archivos/clases/material/distribucion_1563828733.pdf
- Pagalo, V. (2021). *Propuesta de un modelo logístico de distribución para el desarrollo eficiente de la empresa Dorado Sport, Riobamba*. (Tesis de posgrado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo). Obtenido de <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/14514/1/20T01373.pdf>
- Paz, H. (2008). *Canales de distribución: gestión comercial y logística*. Buenos Aires: Lectorum-Ugerman.
- Rasinger, S. (2020). *La investigación cuantitativa en lingüística: Una introducción*. Ediciones AKAL. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=0h4EEAAAQBAJ&dq=investigaci%C3%B3n+deductiva&source=gbs_navlinks_s
- Robusté, F. (2005). *Logística del Transporte*. España: Edicions UPC.
- Rosenberg, J. (2012). *Diccionario de Administración y Finanzas*. Barcelona: Grupo Editorial Océano.
- Useche, M., Artigas, W., Queipo, B., & Perozo, É. (2019). *Técnicas e instrumentos de recolección de datos cuali-cuantitativos*. Editorial Gente Nueva. Obtenido de <https://repositoryinst.uniguajira.edu.co/bitstream/handle/uniguajira/467/88.%20Tecnicas%20e%20instrumentos%20recolecti%C3%B3n%20de%20datos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Wheelen, T., & Hunger, J. (2011). *Administración Estratégica y Política de Negocios. Conceptos y Casos*. México: Editorial Pearson, Prentice Hall.

ANEXOS

Anexo 1: Encuesta



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE COTOPAXI

DIRECCIÓN DE POSGRADOS

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ENCUESTA

Objetivo: conocer a situación actual de la designación y asignación vehicular en el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi.

INSTRUCCIONES:

Lea detenidamente cada pregunta.

Marque con una X según corresponda.

a) Información General

1. ¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con normas y procedimientos para administrar su parque automotor?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

2. ¿Los vehículos del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi son utilizados exclusivamente para el cumplimiento de labores oficiales?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

3. ¿Todos y cada uno de los vehículos son entregados a través de acta de entrega-recepción?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

4. ¿Se elaboran Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

5. ¿Cuándo se suscita algún caso fortuito se coordina oportunamente el cambio de custodio de vehículos?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

6. ¿Se mantiene un archivo actualizado, registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación de cada vehículo?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

7. ¿Se mantiene un registro permanente de entrada y salida de los vehículos?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

8. ¿La conducción de los vehículos están a cargo exclusivamente de un chofer profesional?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

9. Califique la ejecución del Plan Operativo Anual de las actividades de transportación del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi:

Excelente _____

Muy Bueno _____

Bueno _____

Malo _____

10. ¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con eficientes indicadores de control vehicular que permitan evaluar los procedimientos?

Sí _____

No _____

Desconoce _____

11. Valore el estado de las unidades de movilización del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi y de los accesorios y herramientas del recurso:

Excelente _____

Muy Bueno _____

Bueno _____

Malo _____

12. ¿Usted considera que los vehículos del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi generan más gastos por mal uso del recurso que por mantenimiento preventivo y correctivo?

Siempre _____

Casi siempre _____

A veces _____

Nunca _____

13. ¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con una táctica para enfrentar los posibles problemas que puedan afectar las actividades de movilización?

Sí _____

No _____

Desconoce _____

14. ¿Considera que un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi permitirá mejorar su gestión y administración?

Sí _____

No _____

Desconoce _____

Gracias por su colaboración.

Anexo 2: Validación del documento

Validación del instrumento

Escala				
Criterios	Excelente	Bueno	Regular	Deficiente
1. Presentación				
2. Claridad				
3. Pertinencia				
4. Relevancia				
5. Factibilidad				

Anexo 3: Resultados de la encuesta

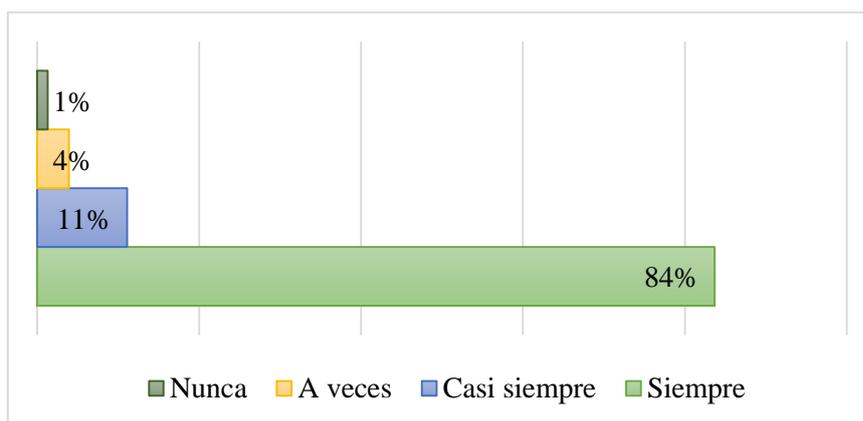
1. ¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con normas y procedimientos para administrar su parque automotor?

Tabla 8. Disponibilidad de normas y procedimientos para administrar su parque automotor

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	127	84%
Casi siempre	17	11%
A veces	6	4%
Nunca	2	1%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 7. Disponibilidad de normas y procedimientos para administrar su parque automotor



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

De acuerdo a las encuestas realizadas, el 84% manifiesta que siempre el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con normas y procedimientos para administrar su parque automotor, el 11% indica que casi siempre, el 4% señala que a veces y el 1% menciona que nunca. Por lo tanto, la mayoría de las personas afirma que el GADP de Cotopaxi dispone de normas y procedimientos para administrar su parque automotor, sin embargo, los responsables directos no cumplen a cabalidad con dichas normas, lo cual ocasiona que efectúen las actividades de manera inadecuada.

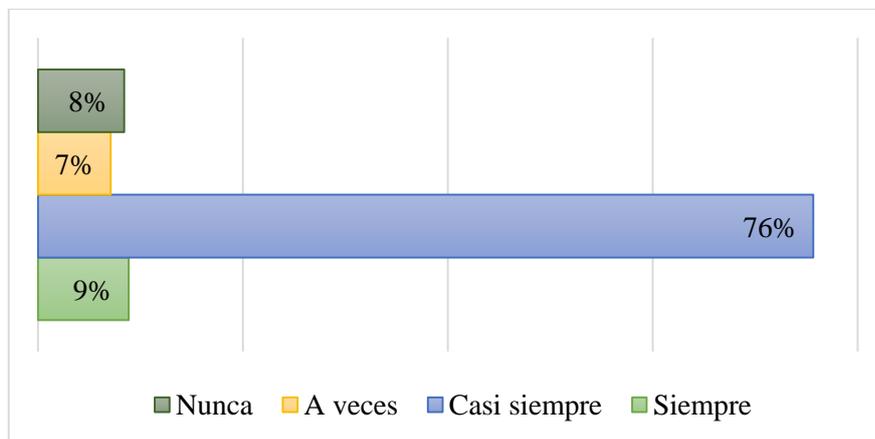
2. ¿Los vehículos del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi son utilizados exclusivamente para el cumplimiento de labores oficiales?

Tabla 9. Uso de vehículos para el cumplimiento de labores oficiales

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	14	9%
Casi siempre	116	76%
A veces	10	7%
Nunca	12	8%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 8. Uso de vehículos para el cumplimiento de labores oficiales



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Según la aplicación de la encuesta, el 76% señala que casi siempre los vehículos del GADP de Cotopaxi son utilizados exclusivamente para el cumplimiento de labores oficiales, el 9% menciona que siempre, el 8% indica que nunca y el 7% afirma que a veces. Por ende, la mayor parte de los encuestados asevera que casi siempre los vehículos del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi son utilizados exclusivamente para el cumplimiento de labores oficiales, debido a que en ocasiones los choferes utilizan los vehículos para otras actividades y sin una previa autorización.

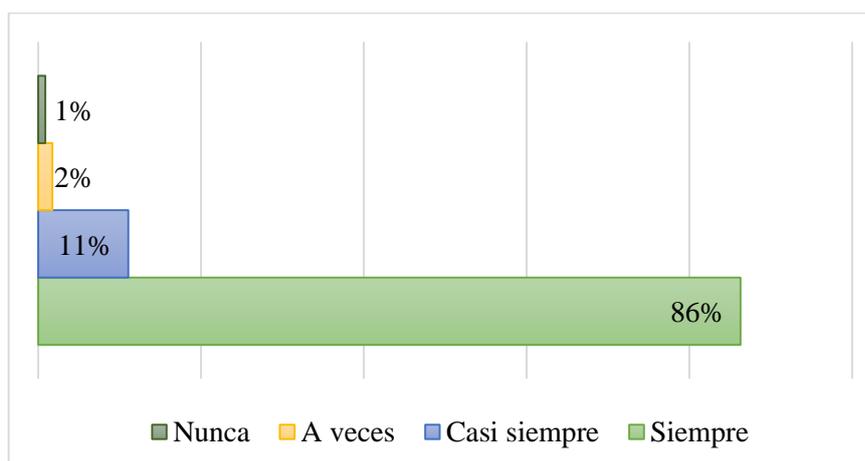
3. ¿Todos y cada uno de los vehículos son entregados a través de acta de entrega-recepción?

Tabla 10. Vehículos entregados a través de acta de entrega-recepción

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	130	86%
Casi siempre	17	11%
A veces	3	2%
Nunca	2	1%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 9. Vehículos entregados a través de acta de entrega-recepción



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Del 100% de los encuestados, el 86% indica que siempre todos y cada uno de los vehículos son entregados a través de acta de entrega-recepción, el 11% menciona que casi siempre, el 2% responde que a veces y el 1% señala que nunca. Por consiguiente, la mayoría de las personas encuestadas afirma que siempre todos y cada uno de los vehículos son entregados a través de acta de entrega-recepción, para de esta manera evitar inconvenientes.

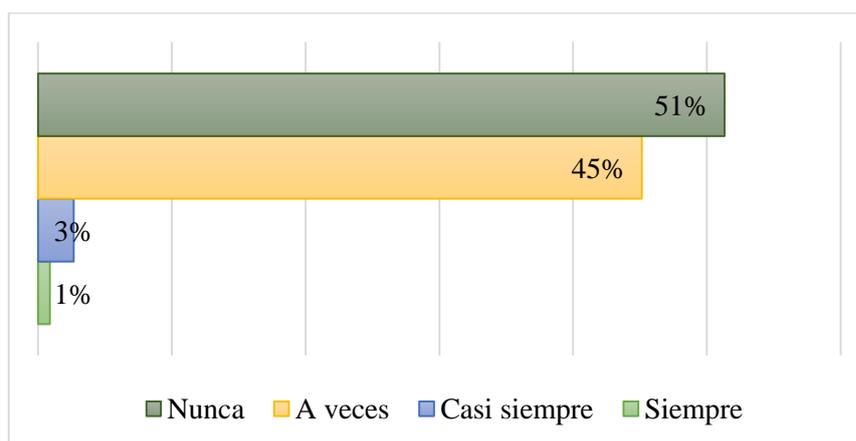
4. ¿Se elaboran Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante?

Tabla 11. Elaboración de Ordenes de Movilización y Hojas de Ruta

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	2	1%
Casi siempre	5	3%
A veces	67	45%
Nunca	78	51%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 10. Elaboración de Ordenes de Movilización y Hojas de Ruta



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Según la encuesta aplicada a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi se observa lo siguiente: el 51% manifiesta que nunca se elaboran Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante, el 45% señala que a veces, el 3% afirma que casi siempre y el 1% menciona que siempre. Por lo tanto, un poco más de la mitad de los encuestados creen que nunca se efectúa una elaboración de las Ordenes de Movilización, Hojas de Ruta conforme los requerimientos escritos por el solicitante, lo que impide que las actividades se desarrollen de acuerdo a lo planificado por los solicitantes.

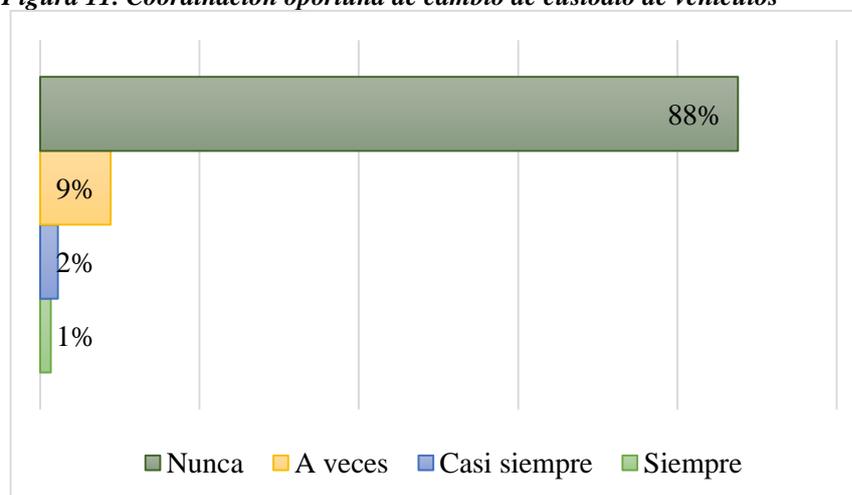
5. ¿Cuándo se suscita algún caso fortuito se coordina oportunamente el cambio de custodio de vehículos?

Tabla 12. Coordinación oportuna de cambio de custodio de vehículos

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	2	1%
Casi siempre	3	2%
A veces	13	9%
Nunca	134	88%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 11. Coordinación oportuna de cambio de custodio de vehículos



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

De acuerdo a los datos obtenidos en la encuesta, el 88% de las personas señala que cuando se suscita algún caso fortuito nunca se coordina oportunamente el cambio de custodio de vehículos, el 9% menciona que a veces, el 2% indica que casi siempre y el 1% afirma que siempre. Por ende, la mayoría de encuestados coinciden en que cuando se suscita algún caso fortuito nunca se coordina oportunamente el cambio de custodio de vehículos, ya que ciertos sucesos ocurren de un momento a otro, lo que impide que se realicen los cambios de custodia con antelación.

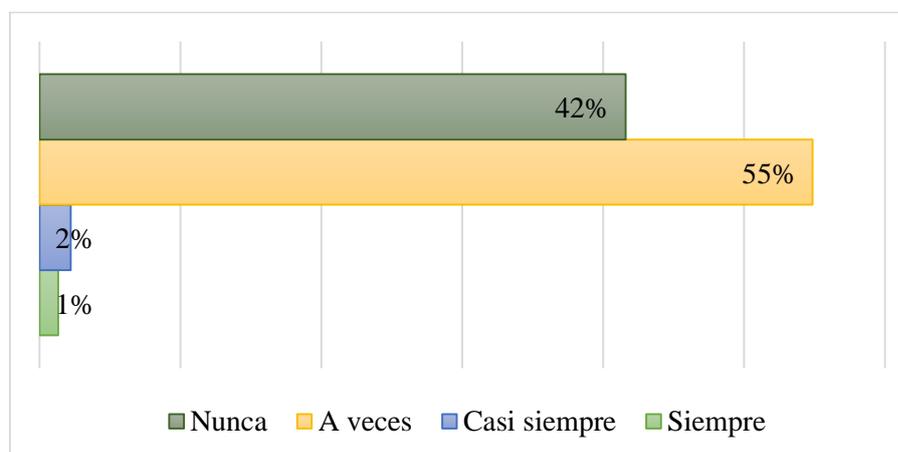
6. ¿Se mantiene un archivo actualizado, registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación de cada vehículo?

Tabla 13. Archivo actualizado de cada vehículo

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	2	1%
Casi siempre	3	2%
A veces	83	55%
Nunca	64	42%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 12. Archivo actualizado de cada vehículo



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

De acuerdo a los datos obtenidos en la encuesta se conoció que: el 55% de los encuestados menciona que a veces se mantiene un archivo actualizado, registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación de cada vehículo, el 42% precisa que nunca, el 2% señala que casi siempre y el 1% indica que siempre. Por tanto, la mayor parte de los encuestados señala que en el GADP de Cotopaxi a veces se mantiene un archivo actualizado, registro de autorizaciones y ordenes de movilización, hojas de ruta y demás documentación de cada vehículo, sin duda, esto permite evidenciar la existencia de una inadecuada gestión por parte de los responsables.

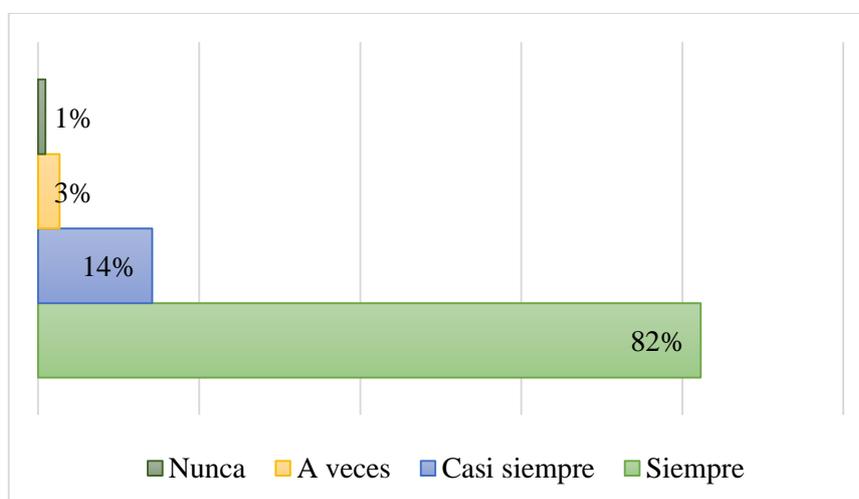
7. ¿Se mantiene un registro permanente de entrada y salida de los vehículos?

Tabla 14. Registro permanente de entrada y salida de los vehículos

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	125	82%
Casi siempre	21	14%
A veces	4	3%
Nunca	2	1%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 13. Registro permanente de entrada y salida de los vehículos



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Del 100% de los trabajadores encuestados, el 82% indica que siempre se mantiene un registro permanente de entrada y salida de los vehículos, el 14% por su parte señala que casi siempre, el 3% asevera que a veces y el 1% afirma que nunca. Según lo mencionado anteriormente, la mayoría de los encuestados indica que en el GAD Provincial de Cotopaxi siempre se mantiene un registro permanente de entrada y salida de los vehículos, mientras que la minoría menciona que nunca, esto debido a que en pocas ocasiones no se ha registrado la entrada y salida de los algunos vehículos.

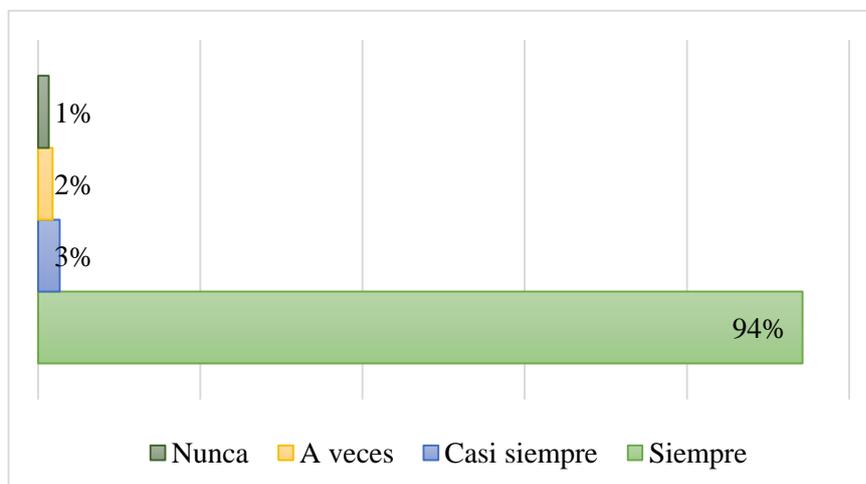
8. ¿La conducción de los vehículos están a cargo exclusivamente de un chofer profesional?

Tabla 15. Conducción de los vehículos por un chofer profesional

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	143	94%
Casi siempre	4	3%
A veces	3	2%
Nunca	2	1%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 14. Conducción de los vehículos por un chofer profesional



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

De acuerdo a los resultados de la encuesta, el 94% de los encuestados menciona que siempre la conducción de los vehículos está a cargo exclusivamente de un chofer profesional, el 3% señala que casi siempre, el 2% comenta que a veces y el 1% afirma que nunca. Según lo expuesto anteriormente, la mayoría de los trabajadores encuestados, menciona que siempre se verifica que la conducción de los vehículos está a cargo exclusivamente de un chofer profesional, sin embargo, muchas veces los choferes encargados faltan a sus labores sin previo aviso y se genera un problema de movilización.

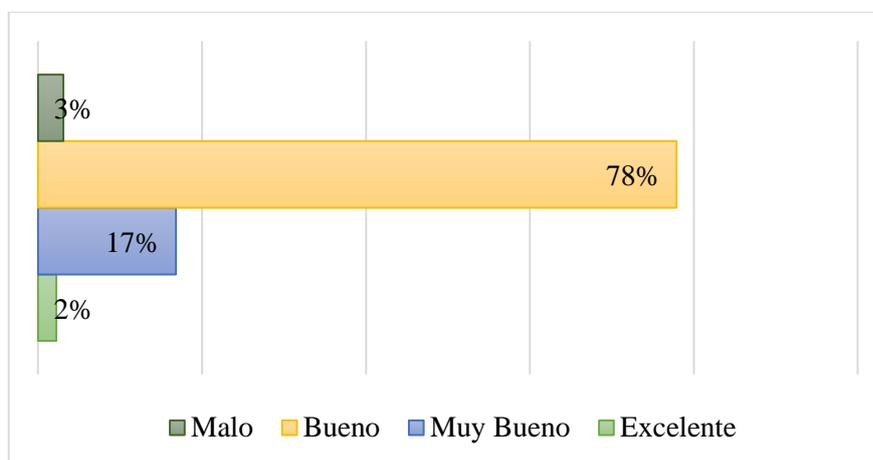
9. Califique la ejecución del Plan Operativo Anual de las actividades de transportación del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi

Tabla 16. Calificación de la ejecución del POA de las actividades de transportación

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	3	2%
Muy Bueno	26	17%
Bueno	118	78%
Malo	5	3%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 15. Calificación de la ejecución del POA de las actividades de transportación



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Del 100% de las personas encuestadas, el 78% afirma que la ejecución del Plan Operativo Anual de las actividades de transportación del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi es buena, el 17% indica que es muy buena, el 3% señala que es mala y el 2% precisa que es excelente. Por consiguiente, se observa que la mayor parte de encuestados afirma que es buena la ejecución del Plan Operativo Anual de las actividades de transportación del GADP de Cotopaxi, aunque consideran que esta debería ser excelente para mejorar las actividades de transportación.

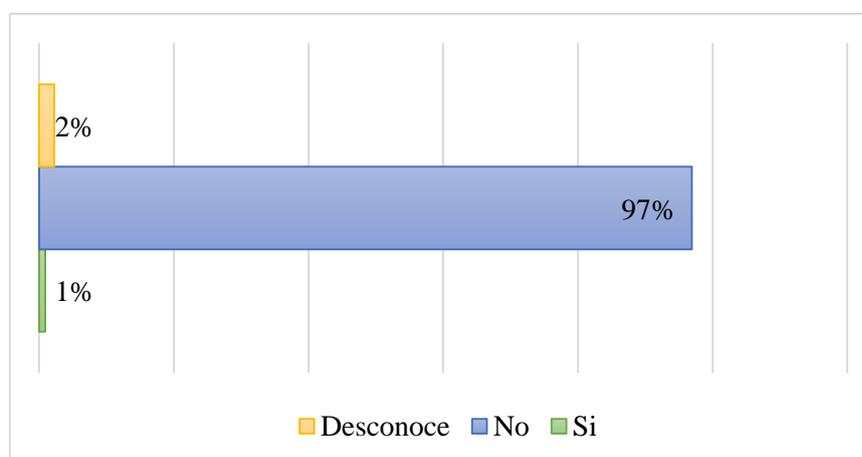
10. ¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con eficientes indicadores de control vehicular que permitan evaluar los procedimientos?

Tabla 17. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	2	1%
No	147	97%
Desconoce	3	2%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 16. Existencia de indicadores de control vehicular para evaluar los procedimientos



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Según la encuesta, el 97% de los encuestados indica que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no cuenta con eficientes indicadores de control vehicular que permitan evaluar los procedimientos, mientras que el 2% dice desconocer y el 1% comenta que sí. Por ende, la mayoría de las personas que fueron encuestadas responde que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no posee eficientes indicadores de control vehicular que le ayuden a evaluar los procedimientos que se llevan a cabo dentro de la institución, afectando la correcta medición de los mismos.

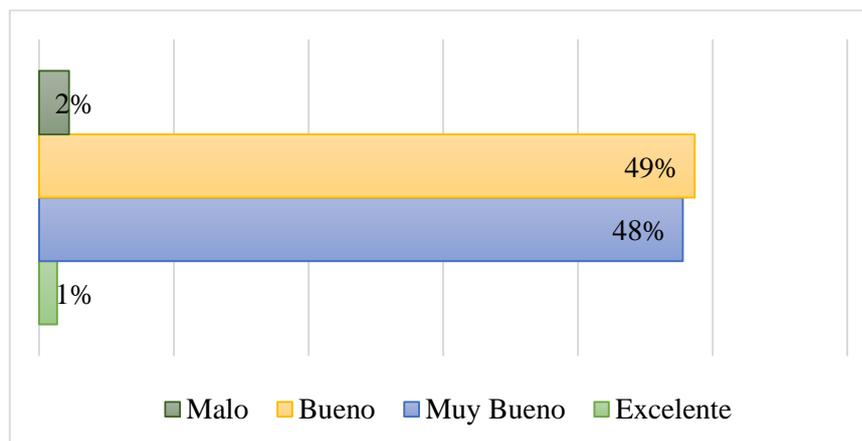
11. Valore el estado de las unidades de movilización del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi y de los accesorios y herramientas del recurso

Tabla 18. Valoración del estado de las unidades de movilización, accesorios y herramientas

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	2	1%
Muy Bueno	73	48%
Bueno	74	49%
Malo	3	2%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 17. Valoración del estado de las unidades de movilización, accesorios y herramientas



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

En la encuesta aplicada se conoció que: el 49% de los encuestados comenta que es bueno el estado de las unidades de movilización del GADP de Cotopaxi y de los accesorios y herramientas del recurso, el 48% señala que es muy bueno, el 2% indica que es malo y por último el 1% cree que es excelente. En definitiva, casi la mitad de las personas encuestadas indica que el estado de las unidades de movilización del GADP de Cotopaxi y de los accesorios y herramientas del recurso es bueno, aunque consideran que este debería ser excelente para que de esta manera puedan brindar un mejor servicio a los usuarios.

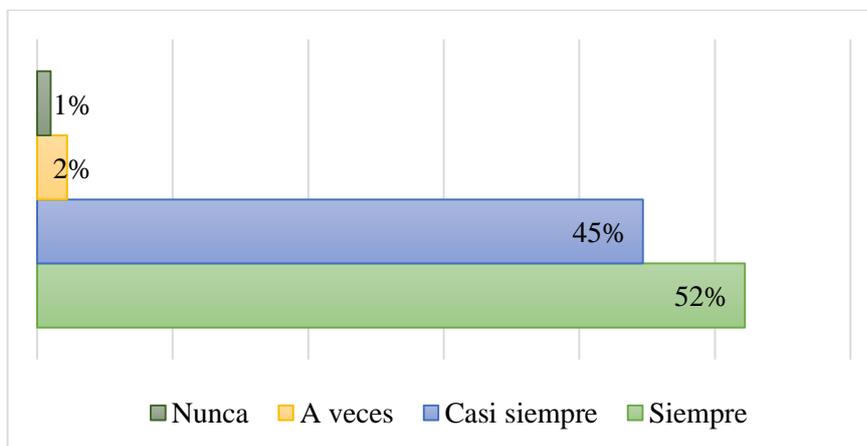
12. ¿Usted considera que los vehículos del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi generan más gastos por mal uso del recurso que por mantenimiento preventivo y correctivo?

Tabla 19. Generación de gastos por mal uso del recurso

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	79	52%
Casi siempre	68	45%
A veces	3	2%
Nunca	2	1%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 18. Generación de gastos por mal uso del recurso



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

De acuerdo a los datos recolectados en la encuesta se observa lo siguiente: el 52% considera que siempre los vehículos del Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi generan más gastos por mal uso del recurso que por mantenimiento preventivo y correctivo, el 45% señala que casi siempre, el 2% cree que a veces y el 1% indica que nunca. Por consiguiente, un poco más de la mitad de las personas encuestadas considera que frecuentemente los vehículos del GADP de Cotopaxi generan más gastos, esto como consecuencia del mal uso del

recurso y no por el inadecuado mantenimiento que les dan a las unidades de movilización.

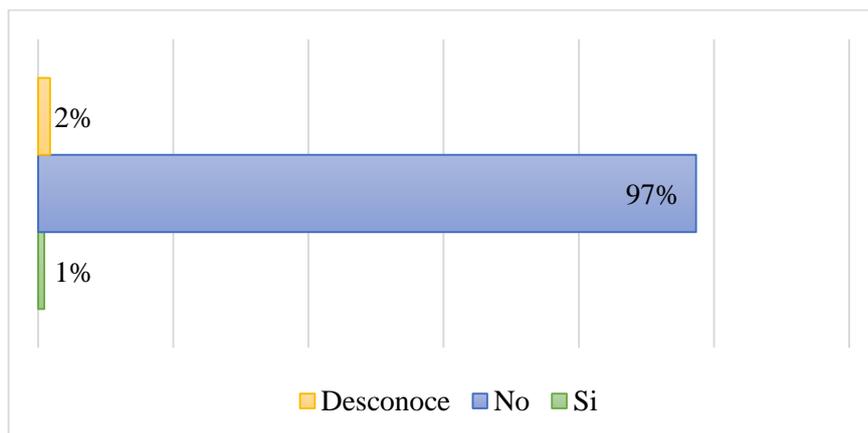
13. ¿El Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi cuenta con una táctica para enfrentar los posibles problemas que puedan afectar las actividades de movilización?

Tabla 20. Táctica para enfrentar problemas en actividades de movilización

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	2	1%
No	147	97%
Desconoce	3	2%
TOTAL	226	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 19. Táctica para enfrentar problemas en actividades de movilización



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Del 100% de los encuestados, el 97% señala que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no cuenta con una táctica para enfrentar los posibles problemas que puedan afectar las actividades de movilización, mientras que el 2% desconoce y el 1% afirma que si cuenta. En conclusión, la gran mayoría de los encuestados manifiesta que el Gobierno Autónomo Descentralizado de la provincia de Cotopaxi no posee una táctica que

le ayude a enfrentar los problemas que se presentan en la institución, lo cual actualmente está afectando a las actividades de movilización.

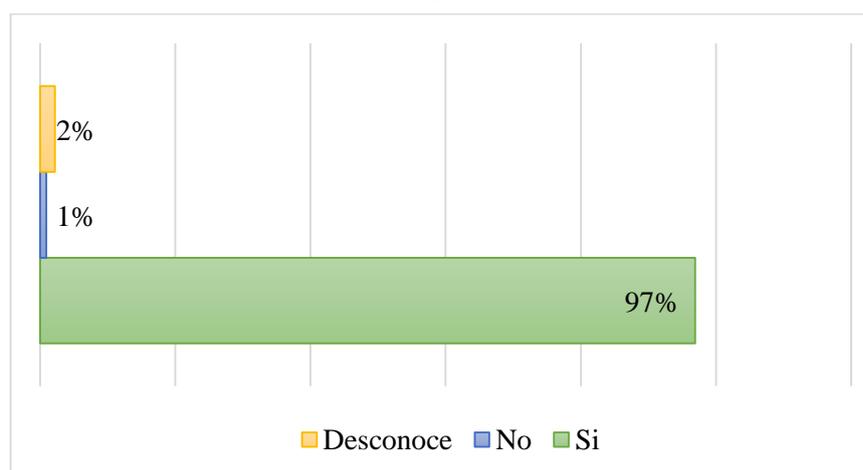
14. ¿Considera que un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi permitirá mejorar su gestión y administración?

Tabla 21. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración

Alternativa de respuesta	Frecuencia	Porcentaje
Si	148	97%
No	1	1%
Desconoce	3	2%
TOTAL	152	100%

Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Figura 20. Plan de logística vehicular para mejorar la gestión y administración



Fuente: Encuesta a los trabajadores del GAD Provincial de Cotopaxi

Análisis e interpretación

Según los resultados de la encuesta, el 97% de los encuestados considera que un plan de logística vehicular para el GAD Provincial de Cotopaxi si permitirá mejorar su gestión y administración, en cambio el 2% indica que desconoce y el 1% cree que no. De acuerdo a lo señalado anteriormente, la mayoría de las personas encuestadas considera que un plan de logística vehicular permitirá optimizar la gestión y administración que actualmente viene realizando el GAD

Provincial de Cotopaxi, y por ende abastecer a los clientes internos y usuarios externos.