



**UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO**

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y  
COMERCIALES**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:  
ECONOMISTA**

**TÍTULO DEL PROYECTO:**

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA COOPERATIVA DE  
TRANSPORTE ESCOLAR Y SU IMPACTO EN LOS EXPRESOS PIRATAS EN EL  
CANTÓN MILAGRO.**

**Autoras:**

**Verdesoto Flores Ingrid Annabel**

**Arcos Sarcos Erika Vanessa**

**Tutor: Ing. Rigoberto Zambrano B.**

**Milagro, Abril 2013**

**Ecuador**

## **CERTIFICADO DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación, nombrado por el Consejo Directivo de la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Comerciales de la Universidad Estatal de Milagro.

### **CERTIFICO:**

Por la presente hago constar que he analizado el proyecto de Grado con el Tema de “Estudio de factibilidad para la creación de una cooperativa de transporte escolar y su impacto en los expresos piratas en el Cantón Milagro”, presentado como requisito previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar por el título de: Economista

El mismo que considero debe ser aceptado por reunir los requisitos legales y por la importancia del tema.

Milagro, Abril del 2013

---

Ing. Rigoberto Zambrano

**C.I.:** 090757529-4

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Las autoras de esta investigación declaran ante el Consejo Directivo de la Unidad Académica Ciencias Administrativas y Comerciales de la Universidad Estatal de Milagro, que el trabajo presentado es de nuestra propia autoría, no contiene material escrito por otra persona, salvo el que está referenciado debidamente en el texto; parte del presente documento o en su totalidad no ha sido aceptado para el otorgamiento de cualquier otro Título o Grado de una institución nacional o extranjera.

---

Ingrid Annabel Verdesoto Flores

C.I.: 092842020-7

---

Erika Vanessa Arcos Sarcos

C.I.: 092842466-2

## CERTIFICACIÓN DE LA DEFENSA

El TRIBUNAL CALIFICADOR previo a la obtención del título de Economista otorga al presente proyecto de investigación las siguientes calificaciones:

MEMORIA CIENTÍFICA	[ ]
DEFENSA ORAL	[ ]
TOTAL EQUIVALENTE	[ ]

---

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

---

PROFESOR DELEGADO

---

PROFESOR SECRETARIO

## **DEDICATORIA**

En primera instancia le dedico este esfuerzo a Dios, quien me dio la fortaleza, fe, salud y esperanza para alcanzar este anhelo que se vuelve una realidad tangible. A mis queridos padres: Rey Verdesoto y Blanca Flores por el apoyo y la confianza que me han dado durante mi época estudiantil, a mis hermanas: Johanna y Evelyn. A mi esposo Byron y a mi hija Ingrid que son la razón de mi existencia, y la motivación para superarme día a día.

Y a todo aquel quien con sus conocimientos me apoyaron en la culminación de este proyecto.

**Ingrid Verdesoto Flores**

## **DEDICATORIA**

Este proyecto va dedicado a Dios por ser el dueño de mi vida y haberme permitido llegar hasta donde estoy, en segundo a mis padres: Dr. Rolando Arcos, pero en especial a la Sra. Yoconda Sarcos por todo su apoyo y amor incondicional, a mis segundos padres: Sr. Alfredo Arcos y Lcda. Raquel Ramos pilares fundamental en vida, a mi familia por estar siempre conmigo, apoyándome y aconsejándome y por último a un gran amigo: Mario Vásquez por todas sus palabras de aliento y valiosos consejos.

**Erika Arcos Sarcos**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco primeramente a Dios por darme salud, sabiduría y fortaleza por haberme permitido culminar con satisfacción una meta más en mi vida, a mis queridos padres por su amor, confianza e incondicional apoyo para poder realizarme profesionalmente. A mi esposo por su gran amor y confianza, a mi pequeña hija por hacer crecer mis ganas de salir adelante.

A mi familia en general le doy las gracias por ser parte importante de mi vida. A nuestro tutor el Ing. Rigoberto Zambrano por guiarnos de la mejor manera y brindarnos su ayuda desinteresada.

**Ingrid Verdesoto Flores**

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco infinitamente a Dios por tenerme llena de vida, salud y permitirme cumplir una de mis metas culminar mis estudios universitarios. A mis padres y en especial a mi Madre por creer en mi, por todo su amor y paciencia, por tener una familia unida que a estado pendiente de mi y de alguna u otra manera a contribuido con mi formación tanto académica como a la formación de valores y me han hecho la persona que soy, a mis amigos por esas palabras alentadoras en los momentos mas necesarios, a mi compañera de mis estudios universitarios y de tesis Ingrid Verdesoto por su apoyo y paciencia. A nuestro tutor el Ing. Rigoberto Zambrano quien estuvo presto a enseñarnos y nos brindo su apoyo desinteresado.

**Erika Arcos Sarcos**

## **CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR**

Doctor

Jaime Orozco Hernández Rector de la Universidad Estatal de Milagro

Presente. Mediante el presente documento, libre y voluntariamente procedo a hacer la entrega de la Cesión de Derecho del Autor del Trabajo realizado como requisito previo para la obtención de mi Título de Tercer Nivel, cuyo tema fue “Estudio de factibilidad para la creación de una Cooperativa de Transporte Escolar y su impacto en los expresos piratas en el Cantón Milagro”, con el objetivo de brindar seguridad, confort y optimizar la trasportación de los estudiantes hacia sus Centros Educativos.

Milagro, Abril del 2013

---

Ingrid Annabel Verdesoto Flores

C.I. 092842020-7

---

Erika Vanessa Arcos Sarcos

C.I.: 092842466-2

## ÍNDICE GENERAL

Página de carátula o portada	i
Página de constancia de aceptación por el tutor	ii
Página de declaración de la autoría de la investigación	iii
Página de certificación de la defensa (calificación)	iv
Página de dedicatorias	v
Página de agradecimientos	vi
Página de cesión de derechos del autor a la UNEMI	vii
Índice general	viii
Índice de cuadros	xii
Índice de figuras	xvii
Resumen	xx
Abstract	xxi
Introducción	xxii

## CAPITULO I EL PROBLEMA

	<b>Pág.</b>
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1.1 Problematización: Origen y descripción del problema	1
1.1.2 Delimitación del Problema	3
1.1.3 Formulación del problema	3
1.1.4 Sistematización del problema	4
1.1.5 Determinación del tema	5
1.2 OBJETIVOS	5
1.2.1 Objetivo General	5



1.2.2	Objetivos Específicos	5
1.3	JUSTIFICACIÓN	6
1.3.1	Justificación de la investigación	6

**CAPITULO II**  
**MARCO METODOLOGICO**

2.1	MARCO TEÓRICO	8
2.1.1	Antecedentes históricos	8
2.1.2	Antecedentes referenciales	13
2.1.2.1	Cooperativa de Transporte	13
2.1.2.2	Transporte Escolar Pirata	21
2.2	MARCO LEGAL	33
2.3	MARCO CONCEPTUAL	40
2.4	HIPÓTESIS Y VARIABLES	44
2.4.1	Hipótesis General	44
2.4.2	Hipótesis Particulares	44
2.4.3	Declaración de Variables	45

**CAPITULO III**  
**MARCO METODOLÓGICO**

3.1	TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	47
3.2	LA POBLACIÓN Y LA MUESTRA	48
3.2.1	Características de la población	48
3.2.2	Delimitación de la población	48
3.2.3	Tipo de muestra	48
3.2.4	Tamaño de la muestra	48
3.3	LOS MÉTODOS Y LAS TÉCNICAS	50
3.3.1	Método inductivo-deductivo	50
3.3.2	Método comparativo-estadístico	50
3.3.3	Método analítico-sintético	50
3.3.4	Técnicas e instrumentos de la Investigación	50
3.4	EL TRATAMIENTO ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN	50

**CAPITULO IV**  
**ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS**

4.1	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	52
4.2	ANÁLISIS COMPARATIVO EVOLUCIÓN, TENDENCIA	52
4.3	VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS	69
4.4	RESULTADO	71

**CAPITULO V**  
**PROPUESTA**

5.1	TEMA	72
5.2	FUNDAMENTACIÓN	72
5.3	JUSTIFICACIÓN	73
5.4	OBJETIVOS	74
5.4.1	Objetivo general	74
5.4.2	Objetivos específicos	74
5.5	UBICACIÓN	74
5.6	ESTUDIO DE FACTIBILIDAD	76
5.6.1	Marco Legal	76
5.6.2	Segmentación de Mercado	92
5.6.3	Marketing Mix	93
5.7	DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA	98
5.7.1	Actividades	98
5.7.2	Recursos, Análisis Financiero	100
5.7.3	Impacto	115
5.7.4	Cronograma	116
	Conclusiones	111
	Recomendaciones	112
	Bibliografía	113

## INDICE DE CUADROS

<b>Cuadro 1</b>	
Velocidad Máxima para la circulación de vehículos	19
<b>Cuadro 2</b>	
Declaración de variable	45
<b>Cuadro 3</b>	
Total de representantes a encuestar	48
<b>Cuadro 4</b>	
Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar	53
<b>Cuadro 5</b>	
Medio de transporte usado con más frecuencia	54
<b>Cuadro 6</b>	
Servicio de expreso escolar pirata	55
<b>Cuadro7</b>	
Molestias con el servicio de transporte pirata	56
<b>Cuadro8</b>	
Precios fijados por los transportistas privados	57
<b>Cuadro9</b>	
Precio del servicio de transporte escolar	58
<b>Cuadro10</b>	
Organización de recorridos realizados por expresos piratas	59
<b>Cuadro11</b>	
Problemas que genera a su hijo el transporte del cual es usuario	60
<b>Cuadro12</b>	
Incumplimiento de las leyes de tránsito	61
<b>Cuadro13</b>	
Nuevas disposiciones en las leyes de tránsito	62
<b>Cuadro14</b>	
Escasas cooperativas de transporte legalizado	63
<b>Cuadro15</b>	
Cooperativas de transporte legalizado	64

<b>Cuadro 16</b>	
Transporte en mal estado	65
<b>Cuadro 17</b>	
Problemas que genera el transporte en mal estado	66
<b>Cuadro 18</b>	
Falta de transporte escolar en Centros Educativos	67
<b>Cuadro 19</b>	
Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar	68
<b>Cuadro 20</b>	
Manual de Funciones “Administrador”	86
<b>Cuadro 21</b>	
Manual de Funciones “Contador”	88
<b>Cuadro 22</b>	
Manual de Funciones “Secretaria”	89
<b>Cuadro 23</b>	
Manual de Funciones “Chofer”	90
<b>Cuadro 24</b>	
Análisis FODA y sus estrategias	91
<b>Cuadro 25</b>	
Inversión del proyecto	100
<b>Cuadro 26</b>	
Financiación del proyecto	100
<b>Cuadro 27</b>	
Préstamo Bancario	101
<b>Cuadro 28</b>	
Tabla de Amortización mensual	101
<b>Cuadro 29</b>	
Tabla de Amortización anual	101
<b>Cuadro 30</b>	
Activos Fijos	102
<b>Cuadro 31</b>	
Depreciación de Activos Fijos	103

<b>Cuadro 32</b>	
Detalles de gastos	104
<b>Cuadro 33</b>	
Presupuesto de Ingresos	104
<b>Cuadro 34</b>	
Galones de diesel	105
<b>Cuadro 35</b>	
Costo de Venta	105
<b>Cuadro 36</b>	
Estado de Pérdidas y Ganancia Proyectado	107
<b>Cuadro 37</b>	
Balance General	108
<b>Cuadro 38</b>	
Flujo de caja proyectado	109
<b>Cuadro 39</b>	
Punto de Equilibrio	110
<b>Cuadro 40</b>	
Cálculo del P.E.	111
<b>Cuadro 41</b>	
Número de Pagos mensuales	111
<b>Cuadro 42</b>	
Costo Fijo	111
<b>Cuadro 43</b>	
Costo Total	111
<b>Cuadro 44</b>	
Ventas	111
<b>Cuadro 45</b>	
Índices Financieros	113
<b>Cuadro 46</b>	
Tasa de Descuento	113
<b>Cuadro 47</b>	
Tasa de Rendimiento	113

<b>Cuadro 48</b>	
VAN	113
<b>Cuadro 49</b>	
Ratios Financieros	114
<b>Cuadro 50</b>	
Punto de Equilibrio en Dólares y Porcentaje	114
<b>Cuadro 51</b>	
Capital de Trabajo	114
<b>Cuadro 52</b>	
Datos para calcular Rendimientos	114
<b>Cuadro 53</b>	
Rendimiento sobre los Activos	114
<b>Cuadro 54</b>	
Rendimiento sobre el Capital	115
<b>Cuadro 55</b>	
Rotación de Activos Totales	115
<b>Cuadro 56</b>	
Razones	115
<b>Cuadro 57</b>	
Cronograma de Actividades	116

## INDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b>	
Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar	53
<b>Figura 2</b>	
Medio de transporte usado con más frecuencia	54
<b>Figura 3</b>	
Servicio de expreso escolar pirata	55
<b>Figura 4</b>	
Molestias con el servicio de transporte pirata	56
<b>Figura 5</b>	
Precios fijados por los transportistas privados	57
<b>Figura 6</b>	

Precio del servicio de transporte escolar	58
<b>Figura 7</b>	
Organización de recorridos realizados por expresos piratas	59
<b>Figura 8</b>	
Problemas que genera a su hijo el transporte del cual es usuario	60
<b>Figura 9</b>	
Incumplimiento de las leyes de tránsito	61
<b>Figura 10</b>	
Nuevas disposiciones en las leyes de tránsito	62
<b>Figura 11</b>	
Escasas cooperativas de transporte legalizado	63
<b>Figura 12</b>	
Cooperativas de transporte legalizado	64
<b>Figura 13</b>	
Transporte en mal estado	65
<b>Figura 14</b>	
Problemas que genera el transporte en mal estado	66
<b>Figura 15</b>	
Falta de transporte escolar en Centros Educativos	67
<b>Figura 16</b>	
Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar	68
<b>Figura 17</b>	
Ubicación de la Oficina de “TransEXPRES”	75
<b>Figura 18</b>	
Ubicación del Garaje de “TransEXPRES”	75
<b>Figura 19</b>	
Organigrama	85
<b>Figura 20</b>	
Logo TRANSexpres	94
<b>Figura 21</b>	
Valla publicitaria de TRANSexpres	96
<b>Figura 22</b>	
Tarjeta de presentación de TRANSexpres	96

<b>Figura 23</b>	
Prensa escrita TRANSexpres	97
<b>Figura 24</b>	
Plano de Distribución	99
<b>Figura 25</b>	
Punto de Equilibrio	112
<b>Figura 26</b>	
Análisis de costos	112



## RESUMEN

Este proyecto de grado se fundamenta en la Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar y su impacto en los expresos piratas en el Cantón Milagro con el objetivo de brindarles seguridad y confort para mejorar y optimizar la trasportación de los estudiantes.

En el capítulo uno, se analizan las causas de la problemática de la necesidad de crear una cooperativa de transporte escolar y los principales inconvenientes que se presentan en los estudiantes al no contar con un servicio de calidad.

En el capítulo dos, se consideran y definen cada una de las variables que intervienen en la propuesta de la cooperativa de transporte escolar, así como también el proceso a seguir para la correcta implementación del proyecto.

En el capítulo tres, se especifican el tipo y diseño de la investigación en base a herramientas estadísticas, métodos y técnicas a emplear para el óptimo desarrollo del proyecto.

En el capítulo cuatro, se realizará el análisis de la situación actual del mercado universitario, análisis comparativo de la información recopilada y las tendencias y perspectivas en base a los resultados.

Y en el último capítulo se pone en conocimiento la propuesta del proyecto en base a un análisis financiero que determina la factibilidad y rentabilidad desarrollando un flujo de caja proyectado a un periodo de 5 años. Además se pone en manifiesto el diseño, distribución y requerimiento organizacional.

## **ABSTRACT**

This degree thesis is based on the Creation of a School Bus Cooperative and its impact on the Express pirates in the Canton Milagro in order to provide security and comfort to improve and optimize the transportation of students.

In chapter one, we analyze the causes of the problem of the need to create a cooperative of school transport and the main disadvantages that arise in the students by not having a quality service.

In chapter two, are considered and define each of the variables involved in the proposed the cooperative school transport, as well as the process for the successful implementation of the project.

In chapter three, you specify the type and design of research based on statistical tools, methods and techniques to be used for the optimal development of the project.

In chapter four, we make the analysis of the current situation of the university market, comparative analysis of the collected information, trends and prospects based on the result.

The final chapter reports on the project proposal based on a financial analysis that determines the feasibility and profitability by developing a projected cash flow over 5 years. Also it shown is placed on the design, distribution and organizational requirement.

## INTRODUCCIÓN

El transporte vehicular es una necesidad básica y primordial al momento de movilizarse a distintos lugares, cabe indicar que en el Cantón Milagro no cuenta con cooperativas que puedan cubrir esta necesidad.

Los expresos pirata que en la actualidad tienen circulación en el Cantón Milagro no prestan un servicio de calidad, lo que hace que la movilización de los estudiantes no sea la más adecuada, puesto que no garantiza las debidas medidas para su seguridad, bienestar y comodidad.

Aquellas personas que brindan el servicio de transporte pirata no tienen el conocimiento necesario sobre la atención al usuario y la satisfacción del mismo.

Cada año al empezar la jornada estudiantil, los padres no cuentan con muchas alternativas para solicitar un transporte seguro para el traslado de su hijo, por lo cual este proyecto busca cubrir y satisfacer a esa demanda cada vez más creciente en este Cantón, es por eso que podemos decir que fácilmente se podrá impulsar este negocio.

Luego de analizar las fallas que presenta el servicio de los expresos piratas nace la idea de crear una Cooperativa de Transporte Escolar en el Cantón Milagro.

Con esto se busca ofrecer un servicio de calidad, con la seguridad y comodidad que los usuarios requieren garantizando total cumplimiento de nuestra obligación con el mismo.

# **CAPÍTULO I**

## **MARCO REFERENCIAL**

### **1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

#### **1.1.1 Problematización**

El transporte, en la actualidad es de gran importancia para las personas, pues gracias al transporte es que los tiempos de traslado han disminuido considerablemente y se recorren distancias mayores en menos tiempo. El transporte vehicular no siempre ha existido y ha ido evolucionando, enfocándose en la necesidad de la sociedad, autoridades, unidades educativas y padres de familia de disponer de un sistema exclusivo para la movilización de los estudiantes desde sus hogares a su centro de estudio y viceversa, y con este fin agilizar el traslado de los alumnos salvaguardando su integridad.

Se ha podido observar, un gran aumento de vehículos piratas que operan en las diferentes ciudades de nuestro país, transportación ilegal que se origina por el exceso de demanda de usuarios y que por la falta de empresas autorizadas no se avanzan a cubrir esta necesidad.

Pero unos de los problemas que este tipo de servicio ocasiona, es que al no estar legalmente constituidas no se ven obligados a cumplir con las exigencias establecidas para la total seguridad, integridad y comodidad que el estudiante debe, existiendo así, inconformidad e incomodidad en su traslado.

En nuestro Cantón a diferencia de otras ciudades como Guayaquil, Quito o Cuenca; son escasos los operativos para controlar este problema que lo podemos observar a simple vista en las calles de nuestro Cantón y por la falta de los mismo este problema a crecido a tal punto que los señores dueños de mini van, furgonetas, etc. Han visto rentable este servicio a pesar de tener falencias y no estar debidamente equipados porque se esta volviendo una necesidad el contar con transporte escolar privado ya que brinda facilidad y comodidad a los padres o representantes de familia.

A continuación se identifican las causas y consecuencias que trae consigo este problema:

**Causas:**

- Costos elevados en el transporte privado.
- Incorrecta organización en los recorridos.
- Incumplimiento de la Ley de Transito.
- Escasas Cooperativas de transporte escolar legalizadas.
- Transporte escolar en mal estado.
- Falta de transporte escolar proporcionado por el Centro Educativo.

**Consecuencias:**

- Afecta a la economía del hogar.
- Atrasos de los estudiantes para llegar a los centros educativos.
- Incremento de transportes y cooperativas fantasmas.
- Utilización de transporte alternativo.
- Incomodidad
- Exceso de estudiantes en el transporte publico.

**Pronostico:**

En caso de no realizarse el proyecto, la población estudiantil del Cantón Milagro estaría desaprovechando la valiosa oportunidad de contar con un servicio de transporte escolar legalmente constituido que brinde bienestar en su traslado, además existiría un mayor aumento de la demanda de transporte informal.

Y por consiguiente incrementa en el número de accidentes de tránsito sin mayores responsabilidades a los causantes.

### **Control del Pronóstico:**

Al implementar la Cooperativa de Transporte Escolar se lograría cubrir esta necesidad ofreciendo nuestro servicio a un costo accesible (económico), a los padres de familia que deseen solicitar este servicio de transporte para el traslado de sus hijos, además nuestra Ciudad contara de esta manera con un transporte seguro y legalizado para el bienestar de los usuarios.

La existencia de la Cooperativa de Transporte Escolar es recomendable para que los estudiantes que necesiten transportarse hacia sus centros educativos puedan solicitar nuestro servicio con toda la seguridad para su bienestar y comodidad, de tal manera que nuestra cooperativa sea una de las más reconocidas a nivel Local, Nacional debido a nuestro esfuerzo, responsabilidad y constancia.

### **1.1.2 Delimitación del problema**

**Población:** 166.634<sup>(1)</sup> habitantes.

**Espacio:** Ecuador, Provincia del Guayas, Cantón Milagro.

**Tiempo:** Octubre 2012 a marzo del 2013.

#### **Variables**

- **Variables Independientes:** Creación de una Cooperativa.
- **Variables Dependientes:** Expresos piratas.
- **Efecto de la variable independiente/variable dependiente:** Su impacto.

### **1.1.3 Formulación del problema**

¿Al crear una cooperativa de transporte escolar en la Ciudad de Milagro para el beneficio de los estudiantes cual sería su impacto en los expresos piratas?

---

<sup>1</sup>INEC ([www.inec.gov.ec](http://www.inec.gov.ec))

El problema planteado de evaluara en función de 6 aspectos que se presentan a continuación:

**Delimitado:** Para nuestro proyecto tenemos una población existente de 166.634 personas en el Cantón de Milagro de la provincia del Guayas y hemos detectado como problema la falta de legalización de las cooperativas de expresos escolares, y para la solución de este contaremos con un periodo de 5 meses o mas.

**Claro:** Su redacción consistirá en que las ideas dichas en el proyecto estén de manera descifrable para el entendimiento tanto del redactor como del lector, así mismo este estudio será atractivo para los inversionistas.

**Evidente:** Es fácil apreciar y observar el problema a diario ya sea a través de un ciudadano, vecino o familiar cuando estos envían a sus hijos a su centro educativo estos se ven afectados al no existir un expreso escolar que se ajuste a sus necesidades.

**Concreto:** Su redacción tendrá la cantidad y calidad de términos adecuados para su comprensión de manera clara y precisa sin rodeo o redundancia alguna.

**Relevante:** Puesto que uno de nuestros objetivos y por lo que se tomo este problema es porque ofreceremos un digno servicio de transporte escolar a los estudiantes de nuestro Cantón.

**Factible:** Se demostrara la factibilidad de nuestro proyecto con las herramientas financieras que el caso amerite, ya que con el debido análisis y con la obtención de los recursos necesarios obtendremos la solución del problema.

#### **1.1.4 Sistematización del problema**

1. ¿Como afecta a la economía del hogar los precios elevados que fijan los transportistas privados?
2. ¿Qué problemas ocasiona a los estudiantes la incorrecta organización de los expresos piratas en sus recorridos?

3. ¿En que perjudica a los estudiantes del Cantón Milagro, el incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de los conductores públicos y privados?
4. ¿Cómo se ven afectados los estudiantes por la escasa existencia de cooperativas de transporte legalizadas?
5. ¿Qué problemas ocasiona a la población estudiantil del Cantón Milagro, el tener a su disposición un servicio de transporte escolar en mal estado?
6. ¿Qué genera la falta de transporte escolar proporcionado por el Centro Educativo?

#### **1.1.5 Determinación del tema**

**Tema:** Transporte.

**Problema:** Falta de legalización de Cooperativas Escolares.

**Título:** Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar y su impacto en los expresos piratas en la Ciudad de Milagro.

### **1.2 OBJETIVOS**

#### **1.2.1 Objetivo General**

Crear una Cooperativa de Transporte Escolar para el beneficio de los estudiantes que sustituya a las cooperativas piratas en la Ciudad de Milagro.

#### **1.2.2 Objetivos Específicos**

1. Contrastar como afecta a la economía del hogar los precios elevados que fijan los transportistas privados.
2. Identificar los problemas que ocasiona la incorrecta organización de los expresos piratas en los recorridos de los estudiantes.
3. Identificar en que perjudica a los estudiantes del Cantón Milagro, el incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de los conductores públicos y privados.
4. Reconocer en que manera se ven afectados los estudiantes por la escasa existencia de cooperativas de transporte legalizadas.



5. Definir los problemas que ocasiona a la población estudiantil del Cantón Milagro, el tener a su disposición un servicio de transporte escolar en mal estado.
6. Identificar que genera la falta de transporte escolar proporcionado por el Centro Educativo.

### **1.3 JUSTIFICACIÓN**

#### **1.3.1 Justificación de la investigación**

El motivo de esta investigación es encontrar una solución a la problemática existente la carencia de una cooperativa de transporte escolar debidamente legalizada para los estudiantes de nuestro Cantón Milagro brindándoles la comodidad y evitándoles inseguridad e incomodidad a la que están expuestos durante su traslado hasta su respectivo centro educativo.

Porque podemos notar que al no existir una cooperativa de transporte escolar debidamente legalizada estimula a que se dé un incremento en los expresos escolares piratas en nuestro Cantón, que han visto como negocio y una forma de generar ingresos esta actividad, como el costo que deciden darle es a su conveniencia; puesto que su servicio no cubre las necesidades de los estudiantes como su traslado con las correctas medidas de seguridad y la debida responsabilidad que deben tener los conductores tanto de los expresos piratas como el de los transportes públicos, de tal manera que su deber es cumplir con las leyes de tránsito.

Otra causa por la que contamos actualmente con este problema es que las pocas entidades educativas que cuentan con su transporte escolar no se encuentran en buen estado debido al factor tiempo y en la mayoría de los centros educativos por ser fiscales no cuentan con un servicio de transporte escolar propio.

El resultado de nuestra investigación será de gran impacto ya que mediremos el grado de aceptación mediante encuestas a nuestros potenciales clientes asegurándonos de que la puesta en marcha de la cooperativa de transporte escolar legalizada.

Brindado los beneficio necesarios a nuestros clientes, para garantizar el total bienestar del estudiante, en cuanto a seguridad, comodidad, puntualidad y sobre todo responsabilidad en nuestro trabajo.

Al a ver divisado las insolvencias de los transportistas tanto del sector público como de los expresos piratas atacaremos cada una de ellas para ofrecer el transporte de calidad que los estudiantes de nuestro Cantón se merecen.

Como beneficios sociales que implementaría la cooperativa tenemos:

1. Un servicio digno de transporte escolar para los estudiantes de nuestro Cantón, mejorando la calidad de vida de los estudiantes y que los padres de familia tengan la plena seguridad del servicio con el que dispondrán sus hijos.
2. Hacerles notar y así concientizar a los padres de familia, sobre las medidas de seguridad con las que debe contar un vehículo de transporte escolar tener sus hijos al ser llevados desde su hogar al respectivo centro educativo y viceversa.
3. Generación de empleo al establecer una cooperativa de servicio escolar debidamente legalizada.

Al existir mayor organización en las rutas ayuda al mejoramiento del trafico y que el estudiante llegue a tiempo a su centro educativo evitando innecesarias vueltas; además de contar con la debida seguridad.

Mediante la realización de esta investigación podemos hacer énfasis a uno de los problemas que afecta a la población estudiantil al no existir un sistema de transporte legal y seguro en la Ciudad de Milagro, haciéndole notar a su vez a la ciudadanía “las fallas” que tiene el servicio de transporte escolar informal y a los riesgos a los que se ven expuestos los estudiantes al ser usuarios de este servicio.

## **CAPITULO II**

### **MARCO REFENCIAL**

#### **2.1 MARCO TEÓRICO**

##### **2.1.1 Antecedentes históricos**

###### **HISTORIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.

La necesidad y el deseo que tiene el ser humano de viajar más de lo que le es posible por sus propios medios, le llevaron en una temprana fase de la historia a la utilización de animales como medio transporte. Sin embargo, para transportar una carga que tenga un peso o un volumen considerables se necesita algún tipo de vehículo. Los primeros tipos de vehículos fueron los trineos y los vehículos de arrastre, pero en casi todas partes fueron relegados por la invención de la rueda, el primer acontecimiento de gran importancia en la historia del transporte terrestre.<sup>2</sup>

En México, las políticas públicas para promover la eficiencia en el transporte han sido débiles, fragmentarias, intermitentes y de baja efectividad; eso, cuando han existido. En contraparte, el parque vehicular privado ha crecido sin cesar, lo que ha propiciado desorden en el transporte y una saturación de las vialidades que se dirige al colapso.

Ante la falta de un sistema de transporte público eficiente y confiable, un amplio sector de la población ha resuelto sus necesidades de movilidad adquiriendo un automóvil, con magros resultados.

---

<sup>2</sup><http://www.monografias.com/trabajos10/metra/metra.shtml>

La base sustancial del transporte público en la Ciudad de México es el transporte de superficie (56% en 1986 y 70% en 2000). Sin embargo, los autobuses de mayor capacidad que predominaban en 1986 fueron sustituidos por vehículos de mediana y baja capacidad (microbuses y combis). Esto se tradujo en saturación de vialidades, inseguridad para el usuario y alto impacto ambiental.

De 1983 a 1998 tuvo lugar un notable aumento de los viajes realizados en colectivos (microbuses y combis) que pasaron de 8% a 55%, mientras que los servicios de transporte público administrados por el gobierno (Metro, transporte eléctrico y autobuses de la ex Ruta 100), bajaron sensiblemente su participación de 53.6% a 20.5%. En particular, la participación del Metro pasó del 19% al 14%.

Así, para el año 2000, de cerca de 21 millones de pasajeros transportados diariamente, casi 60% lo hacían mediante microbuses, combis y taxis.

En términos de eficiencia del sistema de transporte, resulta alarmante que un volumen tan alto de viajes se realizaran en medios colectivos de baja capacidad tanto en el Distrito Federal, donde ya se realizaban cerca de 8 millones de tramos de viajes en estos medios, como en los viajes entre el Distrito Federal y el Estado de México, que sumaban 4 millones de tramos adicionales.<sup>3</sup>

Los medios de transporte fueron siempre imprescindibles para la civilización, en el desarrollo de los pueblos.

Antes, la necesidad de mejorar el sistema de trabajo y con la responsabilidad de transportar el desarrollo socio económico de Manabí, se implantaron muchos mecanismos de acuerdo a la época.

La transportación de pasajeros tomó cierto rumbo y despegue, poco a poco fue evolucionando y modernizándose ante la exigencia y demanda del usuario.

---

<sup>3</sup><http://ciudadanosenred.com.mx/articulos/combis-se-aduenan-del-%E2%80%9Cpaisaje%E2%80%9D-urbano-en-el-oriente-ciudad>

Al principio de la década de las 70, la situación de la transportación de pasajeros del Ecuador era difícil y la desorganización que imperaba por ese entonces llegaba al desentendimiento entre los que participaban en esta dura labor, que conlleva a una serie de enfrentamientos entre los conductores y propietarios de las unidades de transporte.<sup>4</sup>

Los medios de transporte terrestre han tenido un criterio evolutivo, innovación, y han sufrido cambios muy significativos al transcurrir el tiempo. Muchos factores propiciaron este hecho; motivaciones históricas, necesidad, funcionalidad, la revolución industrial entre otros puntos importantes llevaron al hombre a desarrollar los diversos medios de transportes terrestres.<sup>5</sup>

El ser humano fue creando los medios de transporte que le permitieron por necesidad o curiosidad, para transportarse a los lugares requeridos por cada persona.

La primera agencia de automóviles, “La Veloz”, inició sus operaciones en 1906; y antes habían existido solamente empresas de carruajes. En 1914 se instaló el servicio de Tranvías, desarrollado y operado por la empresa privada norteamericana Quito TranwayCompany, que operó hasta 1946, es decir, durante un poco más de treinta años. Testimonios de personas que pudieron utilizar el tranvía hablan de un servicio de eficiencia y calidad, caracterizado particularmente por el buen trato a los usuarios.

En 1947 se constituyó la primera empresa municipal de transporte, pero esta iniciativa no tuvo éxito y la empresa cerró en menos de un año, poniendo en entredicho la capacidad de la municipalidad de administrar eficientemente este servicio.

Es precisamente la desaparición del tranvía a mediados del siglo XX lo que marcó el comienzo de lo que pronto se convertiría en “el problema del transporte”, cuando la provisión del servicio pasó a manos privadas que utilizaban formas cada vez menos eficientes de gestión: “En el Ecuador esta

---

<sup>4</sup><http://www.uniontransportesmanabi.com/Historia.html>

<sup>5</sup><http://www.buenastareas.com/ensayos/Los-Medios-De-Transporte-Ensayo/1099957.htm>

producción adopta la forma de organización en cooperativas, que en realidad son más bien una forma encubierta de un empresariado informal con poco nivel de desarrollo”.<sup>6</sup>

La primera cooperativa de transporte urbano, y con ella el primer sindicato de choferes profesionales, aparecen en 1949.

Dicha cooperativa, que contaba con 15 asociados, disfrutó de un entorno jurídico bastante favorable.

Existían facilidades para la adquisición de vehículos, se limitaba legalmente la incorporación de nuevos empresarios al servicio de transporte garantizándoles el monopolio del sector; y las gasolinas se mantenían a bajos precios, producto de un subsidio, lo que hacía que las tarifas por el servicio fueran estables.

Los autobuses son medios de transporte público urbano que normalmente operan en la vialidad compartiendo su derecho de vía con otros vehículos, o sea se utiliza como tránsito mixto.

En algunos casos estos medios ha empezado a operar en carriles reservados o exclusivos. El uso del autobús, presenta una mayor flexibilidad que cualquier otro medio de transporte urbano: la ramificación de sus rutas es fácil y la inversión necesariamente es relativamente baja.

De acuerdo con la Cámara de Transporte Escolar, también existe alrededor de 300 vehículos entre furgonetas, automóviles y taxis que trabajan de manera ilegal.

Boris Palacios, director de la Unidad Municipal de Tránsito, UMT, dice que los controles a las afuera de los establecimientos son permanentes para evitar el trabajo ilegal. La nueva ordenanza de Movilidad, que será tratada en segundo debate por el Concejo Cantonal determina sanciones fuertes contra los ilegales.

---

<sup>6</sup><http://repositorio.unemi.edu.ec/bitstream/123456789/223/1/TESIS%20Cooperativa%20de%20Transporte.pdf>

La UMT también realiza la revisión en el interior de las unidades de transporte escolar para conocer si todos los pasajeros usan el cinturón de seguridad, tal como lo establece la Ley de Tránsito.<sup>7</sup>

En el transcurso de los últimos años, Milagro ha progresado a pasos agigantados, haciendo gala de su habitual dinamia, generada por su gente y por sus instituciones, convirtiendo a esta tierra privilegiada de siempre en un emporio de riqueza, cultura y de trabajo por excelencia, hoy en día.

Ubicada en una zona de excepción, el cantón Milagro se halla enlazado a los demás sectores del país a través de una red vial de primer orden.

En cuanto al servicio de taxis, alrededor de 600 unidades están agrupadas en once cooperativas, las que se encuentran afectadas por la existencia de unidades “piratas”, taxis amigos y taxi motos, que circulan efectuando el mismo servicio y hacia lugares más aislados de la ciudad, especialmente en horas de la noche y madrugada.

Y con el crecimiento de la población y la expansión de los centros educativos en los últimos años, se ha visto la necesidad de contar con servicio de transporte especial para el traslado de los estudiantes.

Siendo este el motor impulsador para que en la Ciudad existan cooperativas de transporte escolar que viajen desde la Ciudad de Guayaquil para ofrecer este servicio a la población estudiantil. Aunque este servicio no logro cubrir la demanda existente, puesto que las cooperativas que llegaban desde Guayaquil no llegaban a abastecer esta necesidad.

Por tal motivo es que se da lugar a que en la Ciudad de Milagro vaya en aumento la existencia de unidades piratas, que mediante este servicio desean cubrir esta necesidad, aunque no sea de total agrado, ya que al no estar legalizadas no ofrecen seguridad necesaria para el buen traslado de los

---

<sup>7</sup><http://www.monografias.com/trabajos10/metra/metra.shtml>

estudiantes, incrementado así la incertidumbre de los padres de familia, siendo estos los solicitantes de este servicio.<sup>8</sup>

## **2.1.2 Antecedentes referenciales**

### **2.1.2.1 Cooperativas de Transporte**

#### **Cooperativas de servicios y transportes**

Las cooperativas de servicios tienen por objeto la realización de toda clase de servicios empresariales o profesionales, no atribuidos a ninguna otra clase de cooperativas, con el fin de facilitar la actividad empresarial o profesional realizada por cuenta propia por sus socios. Por la actividad que realicen pueden ser, entre otras, cooperativas de servicios, del mar, del comercio o de detallistas, de transportistas, de artesanos, de profesionales liberales y de artistas.

Las cooperativas de transportes tienen por objeto organizar y/o prestar servicios de transporte o bien realizar actividades que hagan posible dicho objeto. Pueden ser cooperativas de trabajo asociado o de transportes propiamente dicha, que agrupa a transportistas, conductores u otro personal con el fin de llevar a cabo el objeto social. También pueden ser cooperativas de servicios o de transportistas, que tienen por objeto facilitar la actividad empresarial a los mismos. Por último, las cooperativas de transporte pueden ser de naturaleza mixta, incluyendo a socios transportistas y a otros que no disponen de dicho título.<sup>9</sup>

**El transporte escolar** es considerado como un servicio educativo complementario. Actualmente se aplica a todos los alumnos de las diferentes etapas de la educación obligatoria, es decir, los escolares menores de 16 años que estudian en centros educativos públicos, privados o privados concertados. La consideración de servicio educativo complementario es una razón poderosa que determina el interés que se debe poner y el esfuerzo que se debe realizar

---

<sup>8</sup>[www.flacso.org.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=40085](http://www.flacso.org.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=40085)

<sup>9</sup>[http://www.transporteescolar.net/index.php?option=com\\_content&view=section&id=5&Itemid=55](http://www.transporteescolar.net/index.php?option=com_content&view=section&id=5&Itemid=55)



para que esta actividad se desarrolle con una calidad óptima y en las mejores condiciones de seguridad y comodidad.<sup>10</sup>

### **Relevancia y seguridad de este servicio**

El transporte escolar, especialmente el interurbano, es el resultado del mismo sistema educativo. La distribución territorial de la población escolar en municipios rurales y zonas diseminadas, hace necesario el traslado de escolares a otros municipios. La necesidad de escolarización comporta que el número de escolares que se traslada cada día fuera de su residencia haya aumentado considerablemente.

Es obvio que, dentro del transporte de viajeros por carretera, el transporte escolar y de menores tiene una relevancia especial por el colectivo de personas transportadas.

### **Autorizaciones necesarias**

Todos los vehículos deberán tener sus correspondientes autorizaciones de transporte (autorización de la empresa y el vehículo copia certificada), según el tipo de servicio que realicen sea público o privado.

Únicamente los transportes públicos regulares de uso especial de escolares deben llevar, además una autorización específica (denominada de forma coloquial; autorización de escolares o reiteración de itinerario).

Esta autorización será expedida por la administración competente que, en el caso de un transporte urbano, será el ayuntamiento del término municipal por donde íntegramente se desarrolle ese transporte y, en el caso de un transporte interurbano, la comunidad autónoma donde se desarrolle el itinerario del transporte.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup>Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 5

<sup>11</sup>Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 7

## **CONDICIONES DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE ESCOLAR**

### **Condiciones de seguridad en la relación con el transportista**

Ser empresario de transporte escolar y de menores conlleva una gran responsabilidad social.

Un fallo, un descuido, un accidente y el impacto para sus pasajeros puede ser de por vida. También puede traerle serias repercusiones económicas, comerciales y legales al transportista.

### **Autorizaciones**

Los titulares de los vehículos que realizan transporte escolar deben poseer la correspondiente autorización genérica (autorización de empresa y el vehículo copia certificada) y la específica de transporte público regular de uso especial para escolares.

### **Inspección Técnica de los Vehículos**

Para la realización del servicio de transporte escolar es requisito imprescindible que los vehículos contratados hayan superado favorablemente la inspección técnica de vehículos. Estos vehículos deben tener la inspección previa para la calificación de idoneidad de vehículo destinado al transporte escolar y de menores.

Todas las empresas que opten a la contratación del servicio de transporte escolar han de cumplir las características técnicas recogidas en la normativa vigente, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

### **Seguros**

Además del seguro obligatorio del vehículo, las empresas que realizan este servicio de transporte han de suscribir un seguro que cubra la responsabilidad civil limitada de 50 millones de euros por daños que pudieran sufrir los ocupantes de los vehículos.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup>Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 9

## **Ruta**

La optimización de rutas de transporte escolar se debe considerar un tema prioritario por parte de todos los implicados por la obligatoriedad de su servicio y por la trascendencia social y económica que supone.

Las rutas de transporte escolar deben ser adaptadas de forma continua a las necesidades de los alumnos/as de cada centro y cualquier planificación que se haga debe contemplar la minimización de tiempo de transporte, de riesgos y de costes económicos.

El transportista debe establecer las disposiciones adecuadas para que no se incumpla la ruta a seguir, los puntos de origen o destino y las paradas establecidas en la autorización especial, así como el calendario, horario y expediciones.

El itinerario y las paradas en el caso de transporte escolares realizados mediante reserva de plaza en servicios de transporte regular de uso general serán los fijados en la concesión o autorización correspondiente, que podrán modificarse para garantizar las condiciones de seguridad necesarias, siempre que con ello no se desvirtúen las prohibiciones de tráfico que, en su caso, se encontraran en la referida concesión o autorización.

En los transportes escolares regulares de uso especial de escolares (servicios discrecionales consolidados con reiteración de itinerario de transporte escolar) los horarios y los itinerarios deberán establecerse de tal forma que en circunstancias normales resulte posible que el tiempo máximo que los menores permanezcan en el autobús no alcance 1 hora de duración por cada sentido de viaje.

El itinerario y la ubicación de las paradas, que se encontraran determinadas en la correspondiente autorización, deberá ser comunicada previamente, por el órgano que haya de otorgar la autorización al competente sobre la regulación del tráfico, el cual podrá proponer los cambios que estimen oportunos.

Cuando no resulte posible que la parada correspondiente al centro escolar este ubicada dentro del recinto de este, se fijara el modo que las condiciones de

acceso desde dicha parada al centro resulten lo mas seguras posible, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada este situada en el mismo lado de la vía en que se encuentre escolar, se deberán establecer las señales y medidas pertinentes, si fuera necesario, la presencia de agentes de trafico, para posibilitar el cruce de los menores con las máximas condiciones de seguridad.

En le caso de transportes discrecionales de menores, la empresa transportista o la entidad que realice el transporte privado complementario de escolares o de menores, procuraran que las paradas que se tenga que efectuar se realicen en las condiciones mas seguras posibles y que, en todo caso, aquellas que tengan lugar en un centro escolar, cultural, deportivo o de esparcimiento, reúnan las mismas condiciones que las establecidas para los transportes escolares regulares de uso especial (servicios discrecionales consolidados con reiteración de itinerario).<sup>13</sup>

## **Conductores**

El transportista debe cuidar que los conductores de vehículos que realizan transporte escolar y de menores están en posesión del permiso de conducción ordinario en vigor, de la clase que en cada caso corresponda y, además, de la autorización especial para la realización de transporte escolar expedida por la Jefatura Provincial de Trafico correspondiente

## **Condiciones de Seguridad en relación con el vehículo**

### **Antigüedad**

Los vehículos, como regla general no pueden superar, al iniciarse el curso escolar, la antigüedad de diez años, contados desde su primera matriculación.

No obstante, se podrá admitir la contratación de vehículos de antigüedad superior siempre que se cumplan, conjuntamente, los siguientes requisitos:

---

<sup>13</sup>Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 10

1. Que, al comenzar el curso escolar, el vehículo no rebase la antigüedad de 16 años, contados desde su primera matriculación.
2. Que la empresa acredite que el vehículo había realizado con anterioridad transporte escolar.

A efectos del computo de antigüedad, se considera el día 1 de septiembre como fecha de inicio del curso escolar (región sierra).

### **Distintivo indicativo de transporte de menores**

Durante la realización de los servicios de transporte escolar y de menores los vehículos deberán encontrarse identificados mediante el distintivo indicativo de transporte escolar.

La señal deberá colocarse dentro del vehículo, en la parte frontal y en la parte posterior del mismo, de forma que resulte visible desde el exterior.

La señal deberá tener un sistema de fijación al vehículo de forma que quede perpendicular al eje del vehículo de manera que garantice el funcionamiento estable y que se pueda quitar o poner de forma sencilla y sin herramientas.<sup>14</sup>

Opcionalmente y como alternativamente, se podrá utilizar la señal anterior en la que quede suprimido el rectángulo inferior con la leyenda “transporte escolar”, permaneciendo únicamente un cuadrado con la figura de los niños, con los siguientes tamaños:

1. Vehículos de hasta 19 plazas: sin distintivo delantero y con la señal trasera de 20 centímetros de lado.
2. Vehículos de más de 19 plazas y hasta 10 metros de longitud: señales delantera y trasera, ambas de 20 centímetros de lado.
3. Vehículos de más de 10 metros de longitud: señales delantera y trasera, de 36 centímetros de lado.

El pictograma podrá ser sustituido por el otro, como el de la imagen de la derecha, que deberá ir provisto de un dispositivo luminoso.

---

<sup>14</sup> Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 11

La señal en el vehículo deberá activarse simultáneamente al desbloqueo del vehículo y antes de que se abran totalmente y funcionara intermitentemente.

La señal deberá apagarse después del cerrado de las puertas del vehículo, tolerándose no obstante que permanezca iluminada hasta veinte segundos después de ducho cierre.

La obligación de incorporar un sistema de fijación al vehículo de la señal, "Transporte Escolar", es exigible desde el 24 de enero del 2008 a las señales instaladas en vehículos matriculados por primera vez.

### **Velocidad**

La velocidad máxima a la que pueden circular los vehículos que realizan transporte escolar y de menores con más de 9 plazas incluida las del conductor, es la que marca el Reglamento General de Circulación:

**Cuadro 1.** Velocidad máxima de circular para vehículos

<b>TIPOS DE VIA</b>	<b>VELOCIDAD</b>
Autopistas y autovías	90 Km/h
En carreteras convencionales señalizadas como las vías para automóviles y en el resto de carreteras convencionales, siempre que estas ultimas tengan un arcén pavimentado de 1,50 metros o más de anchura, o más de un carril para algunos de los sentidos de circulación.	80 km/h
En el resto de las vías fuera de poblado	70 km/h
Vías urbanas y travesías	50 km/h

**Fuente:** Editorial Etrasa

## Requisitos técnicos en relación a la seguridad del vehículo

Los vehículos destinados al transporte escolar deben cumplir los siguientes requisitos:

4. **Pantalla de protección.** El asiento del conductor debe estar protegido por una pantalla transparente.
5. **Puertas.** Las puertas de servicio serán operadas por el conductor. Los dispositivos de accionamiento de apertura de emergencia estarán debidamente protegidos para evitar una utilización no adecuada por parte de los menores. Dispondrán de barras o asideros para facilitar las operaciones de subida y bajada.<sup>15</sup>

Se abrirán fácilmente desde el interior y desde el exterior y dispondrán de un dispositivo que avise al conductor cuando no estén completamente cerradas.

6. **Ventanas.** La abertura practicable de las ventanas será, como máximo, del tercio superior de las mismas y estará situada en la parte superior de las mismas. Las ventanas de emergencia que no sean de bisagras serán de vidrio de fácil rotura.
7. **Asientos.** Los asientos enfrentados a huecos de escalera, así como los que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior situado a una distancia máxima horizontal de 80 centímetros entre la cara delantera del respaldo de un asiento que le precede, deberán contar con un elemento fijo de protección que proporcione a sus ocupantes un nivel suficiente de seguridad.
8. **Utilización de cinturones de seguridad** y de dispositivos de retención en los vehículos destinados al transporte escolar y de menores, se ajustara a lo establecido en el Reglamento General de Circulación con la particularidad de que los asientos enfrentados a pasillo en los vehículos de mas de 9 plazas dedicados a esta clase de transporte solo podrán ser ocupados por menores de 16 años cuando dichos asientos lleven instalados cinturones de

---

<sup>15</sup>Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 12

seguridad, que serán utilizados en las condiciones indicadas en el citado reglamento.<sup>16</sup>

En el servicio del transporte escolar falta disponibilidad y compromiso, por la ubicación de las viviendas de los estudiantes y en muchas ocasiones los altos costos generados al momento de requerir el servicio para las diferentes actividades de los niños, entre las cuales se podría mencionar principalmente el transporte escolar y otras actividades como, clases de natación, fútbol, entre otras.

En muchas ocasiones los padres de familia trabajan todo el día por lo cual no tienen la oportunidad de llevar a sus hijos a las diferentes actividades y es aquí donde la Cooperativa puede prestar un servicio útil a los padres de familia, porque les da la oportunidad que sus hijos realicen actividades extracurriculares, realizando actividades productivas en las cuales la Cooperativa podría transportar a los niños a dichas actividades de una manera segura y confiable.<sup>17</sup>

### **2.1.2.2 Transporte escolar pirata**

#### **Proliferan unidades de transporte escolar pirata**

Se incrementan unidades que ofrecen servicio de transporte escolar sin contar con los permisos de las autoridades

Otro problema se le esta saliendo de control a las autoridades de la Agencia Estatal del Transporte: es el transporte escolar pirata que prolifera en varios puntos de la zona metropolitana de Monterrey.

Un ejemplo muy claro es el municipio de Santa Catarina, donde sin ningún problema propietarios de camionetas pintadas en color amarillo, pero sin placas oficiales, ni seguro para sus hijos y mucho menos sin contar con las revisiones obligatorias ofrecen el servicio, pero eso sí, lo dan más barato.

---

<sup>16</sup>Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 13

<sup>17</sup>(COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESCOLAR "COOTRANIÑEZ" pág. 18)



En la escuela primaria Leona Vicario en la colonia Rincón de las Mitras se observaron varias unidades fuera de la ley que brindan el servicio y no conformes con operar sin el permiso de las autoridades sus unidades dejan mucho que desear.

Algunos niños relataron sus malestares, como la falta de ventilación, el deterioro de los vehículos y el exceso de pasajeros.

Esta es tan solo una muestra, pero de acuerdo con transportistas el problema va en aumento en varios puntos de la ciudad, un problema al que deberá hacerle frente la nueva titular de la Agencia Estatal del Transporte, María de Jesús Aguirre.<sup>18</sup>

### **En riesgo el transporte escolar por unidades piratas.**

Lejos de ser un lujo, para muchos estudiantes el transporte escolar es una necesidad por la distancia entre su escuela y su casa. Desafortunadamente, una gran parte de las unidades son de dudosa procedencia, entonces, ¿En manos de quiénes está la vida de los alumnos? Las unidades de transporte escolar pirata, no sólo afectan a los estudiantes y a sus familias, también a los transportes escolares regularizados puesto que disminuyen sus ingresos. Así lo señaló Jorge, encargado de varias unidades escolares en la zona oriente: “Como en todo, los piratas siempre quieren llevarse una rebanada del pastel y eso nos perjudica porque disminuyen los ingresos de los que sí trabajamos conforme a la ley”.

El problema es más evidente en las escuelas públicas pues, en la mayoría de los casos, no cuentan con su propio transporte escolar y los padres de familia tienen que recurrir al transporte privado. Lorena, estudiante de secundaria, comenta: “Mis papás trabajan y no tienen tiempo para venirme a dejar o a traer, por eso contrataron el servicio del transporte escolar privado porque la escuela no tiene el servicio”.

---

<sup>18</sup> (<http://info7.mx/a/noticia/347940>)

A este respecto, Jorge señala que, “nosotros trabajamos para el servicio de la comunidad, tanto con escuelas públicas como privadas. La organización tiene unidades en varias zonas del DF y se puede decir que está reconocida.

Anteriormente, este tipo de transporte era más solicitado por las escuelas privadas, pero las cosas han ido cambiando y se está utilizando cada vez más en las escuelas públicas”.

El costo del servicio varía dependiendo de la zona, distancia y colegio; el operador indica que “el costo es muy variable; nosotros cubrimos un circuito de tres a diez kilómetros, y en promedio cobramos 140 o 160 pesos por semana a cada niño en escuelas públicas. Las privadas por lo general contratan un servicio de flotilla con dos o tres unidades y el colegio establece las tarifas que van desde 1000 a 1600 mensuales; de ese dinero sólo recibimos una parte proporcional por niño”.

La falta de conocimiento de los padres de familia para identificar un vehículo escolar regularizado de otro que no lo es, ha sido una de las causas de la proliferación de unidades piratas: “La gente no sabe identificar las unidades escolares regularizadas de las piratas, porque no tienen el conocimiento necesario, por ejemplo, todas las unidades deben traer placas de transporte escolar, las cuales empiezan con un número y terminan con tres letras; deben estar rotuladas las puertas y la tapa trasera del vehículo con la leyenda “transporte escolar”; deben contar con un seguro que proteja a los estudiantes contra algún siniestro, a diferencia de un vehículo ‘pirata’ que no cuenta con dicho seguro, tienen placas comunes y corrientes y son inseguros para los niños”.

Otro factor que ha influido en el crecimiento de unidades piratas es la vinculación que éstas tienen con las escuelas públicas. “Muchas escuelas, entre ellas, la secundaria 113, tienen acuerdos con los vehículos piratas porque perciben una parte del dinero que esas unidades les cobran a los padres de familia. La SETRAVI también tiene mucha culpa porque no vigila las escuelas y por eso no se da cuenta de los piratas que hay”.

El proceso de regulación de varias unidades piratas y el cambio de las unidades escolares legales se encuentra detenido debido a que el GDF no cuenta con presupuesto para llevarlo a cabo: “Marcelo nos había pedido que cambiáramos las unidades por unas más recientes pero, como no hay presupuesto, se detuvo el proceso: además nos quiere pagar 10,000 pesos por cada unidad con placas incluidas y para mi eso es una burla porque no sirve ni para el enganche”.

El conductor finalizó: “Nuestras unidades son seguras, por todas las razones expuestas, de hecho, ante el secuestro de una unidad con estudiantes en Santa Fe, solicitamos el apoyo de una patrulla que nos acompañe durante el recorrido, para extremar precauciones”.

Los padres de familia tienen la obligación de investigar la unidad de transporte escolar que piensan contratar, con la finalidad de saber en qué manos ponen la seguridad e integridad física de sus hijos. Por su lado, las escuelas también están moralmente obligadas a no fomentar los actos corruptos, recibiendo dinero de los vehículos piratas, ya que pierden autoridad y credibilidad como institución y directamente fomentan la piratería, un servicio inherentemente inseguro para los usuarios.<sup>19</sup>

Problemas que no se dan solo a nivel nacional, sino también a nivel mundial, con efectos similares a los nuestros y en muchos casos llegan a peores instancias.

Por tal motivo El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Subsecretaría y su respectiva Seremi de Transportes, inició una fuerte campaña que incentiva a los padres y apoderados a no contratar servicios piratas de transportes escolares. Esta campaña pretende combatir directamente desde la base a este flagelo, ya que eliminando la demanda se puede restringir la oferta de dicho negocio ilegal. De visita en nuestra zona, el

---

<sup>19</sup>([https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:\\_liFfJhal6UJ:www.fundacionchristlieb.org.mx/articulos/noviembre08/tranporteescolar.pdf+transporte+escolar+pirata+y+sus+problemas&hl=es&gl=ec&pid=bl&srcid=ADGEEShfuUzoz-EUIYmHNNHZDMvkvaovgAwPF-aZjlKuwOE2RvsLI-xloGXm1VphqwN-XW0xTOKQYsYTn\\_av05SBqfkPYoR1pemjCBJpZxU\\_M1FLQFYR3rEeOvm58SfUxrMdEB25zbJo&sig=AHIEtbTI2wervCchbubzBJN01Lwh3FkthA](https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:_liFfJhal6UJ:www.fundacionchristlieb.org.mx/articulos/noviembre08/tranporteescolar.pdf+transporte+escolar+pirata+y+sus+problemas&hl=es&gl=ec&pid=bl&srcid=ADGEEShfuUzoz-EUIYmHNNHZDMvkvaovgAwPF-aZjlKuwOE2RvsLI-xloGXm1VphqwN-XW0xTOKQYsYTn_av05SBqfkPYoR1pemjCBJpZxU_M1FLQFYR3rEeOvm58SfUxrMdEB25zbJo&sig=AHIEtbTI2wervCchbubzBJN01Lwh3FkthA))

seremi de Transportes, Luis Eduardo González, dio a conocer los detalles de la campaña que está llevando a cabo el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que tiene como objetivo, combatir el nefasto flagelo en el que se ha transformado el transporte escolar “pirata” o ilegal. El mensaje principal de esta campaña va dirigido a los padres y apoderados para que no contraten este tipo de servicio, ya que en la demanda se genera la oferta de este tipo de servicios ilegales y completamente desprovistos de la mínima seguridad.

El Seremi de Transportes, hizo un llamado directo a los padres y apoderados a investigar y a elegir con mayor responsabilidad el transporte que llevará a su hijo de la casa a su establecimiento educacional respectivo, evitando siempre los transportes ilegales. Uno de los temas principales que deben cotejar los padres es la seguridad con la que cada furgón transporta a sus hijos, ya que hay una serie de riesgos a los que se exponen los menores si un padre decide contratar los servicios de un transporte escolar “pirata”.

Esta nueva forma de combatir la piratería, se basa precisamente en combatir el problema desde la raíz, ya que es evidente que al no existir demanda, no se podrá generar la oferta, y podrán trabajar solamente los transportes que están acreditados. En ese sentido, el Seremi de Transportes fue enfático al señalar que los transportes escolares acreditados pasan por una serie de sistemas que los certifican como vehículos y conductores completamente seguros para los niños y niñas que están a bordo. El Seremi enfatizó que más allá de todas las fiscalizaciones y controles que pueda realizar el Ministerio de Transportes en conjunto con Carabineros u otra entidad pertinente, es sumamente difícil pesquisar este tipo de transporte ilegal y que la mejor y más efectiva forma de combatirlo es atacando la base del problema.

Con la vigencia del reglamento a la Ley de Tránsito, se presentó un nuevo problema: quienes conducen las busetas deben tener licencia profesional. El 80% de estas personas (1360) no cumple con ese requisito.

Patricio Ubidia, presidente de la Comisión de Movilidad del Municipio, aseguró que quienes no tienen licencia profesional pueden inscribirse en el proceso de

regularización, pero no pueden conducir un vehículo escolar hasta obtener el documento.

Ya que el curso para obtener la licencia profesional dura 480 horas y se lo dicta en cuatro meses. Es decir, que quienes están en el proceso de regularización y necesitan el documento no estarían habilitados para trabajar en el inicio del próximo año escolar.

De los 417 107 estudiantes que hay en la capital, el 80% (328 734) se moviliza en transporte escolar ya legalizado. Según información de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (Epmmp), esta demanda es cubierta por 2 720 unidades, asociadas en 44 cooperativas. La diferencia, 88 373 estudiantes, se estaría movilizando a pie, en transporte público y en las busetas escolares que están en proceso de regularización.<sup>20</sup>

### **Escolares se desplazan en unidades piratas**

Tres automóviles despintados, golpeados y sin placas junto a cinco furgonetas de distintas compañías trasladaban a los estudiantes del Colegio Fiscal José Enrique Rodó, ubicado en la calle Jorge Piedra y Machala, al norte.

Para no ser divisados por policías de tránsito, quienes controlan el tráfico en la calle Machala, los conductores no circulan por las calles principales, lo hacen por las secundarias y así evitan ser detectados.

De una furgoneta, sin ninguna identificación, descendieron 10 niños (de entre 8 y 10 años). Ninguno de ellos tenía colocado el cinturón de seguridad. A los cinco minutos llegó otra unidad de color amarillo que no contaba con los permisos de operación.

Frente al establecimiento funciona el Jardín de Infantes Laura Barahona. De uno de los vehículos (sin placas) bajaron cinco niños y dos adultos. Allí, en el lapso de 30 minutos llegaron cinco vehículos, de ellos, tres fueron autos con un promedio de seis niños en su interior.

---

<sup>20</sup> ([http://www.elcomercio.com/quito/choferes-transporte-escolar-habilitados-ano\\_0\\_748125299.html](http://www.elcomercio.com/quito/choferes-transporte-escolar-habilitados-ano_0_748125299.html).)

En la misma cuadra se ubica la Escuela Fiscal Vencedores. Hasta el plantel arribaron seis furgonetas amarillas; ninguna tenía placas u otra identificación, peor aún cinturones de seguridad como lo dispone la Ordenanza Municipal 213.

En ella se establece que todas las unidades que ofrecen el servicio de transporte escolar e institucional deben tener cinturones de seguridad, ser de color amarillo y contar con los permisos otorgados por la Emmop.

Edwin Guerra, presidente de la Asociación de Transporte Escolar e Institucional de Quito, indicó que las autoridades de los establecimientos son las responsables de contratar el servicio regularizado.

Lilia Asque, directora del colegio JE Rodó, señaló que los vehículos piratas hacen los recorridos sin autorización, por lo cual ha llamado a la Policía a realizar los controles, pero no ha obtenido respuesta.

Marisol Buendía, madre de un estudiante de ese colegio, acompaña a su hijo para evitar que se desplace en automotores que no ofrecen seguridad. Según la Corpaire, en Quito solo están autorizados a circular bajo esa modalidad 2 726 unidades entre buses, microbuses y furgonetas. De ellas, el 73% tiene todos los permisos. (DA) <sup>21</sup>

### **Control a piratas**

La Cámara de Transporte Estudiantil y la Federación de Transporte Escolar, representados por Luciano Gómez y José Luzuriaga, respectivamente, manifestaron su preocupación por la presencia de transporte escolar pirata. Solicitaron un control oportuno y permanente, no solo en Cuenca sino también en los demás cantones. Julio Cueva, jefe provincial de Tránsito, señaló que se realizará este trabajo, aunque no cuenta con suficiente personal para ello.

---

<sup>21</sup> (<http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/escolares-se-desplazan-en-unidades-piratas-304310.html>)

Ni los taxis, ni los particulares pueden ofrecer este servicio, señaló Astudillo, sino únicamente las unidades que tengan la habilitación de la UMT.

Existen las unidades suficientes, de tal manera que no haya sobre oferta ni que las entidades se queden sin el servicio, pues el dimensionamiento de la flota está hecho de acuerdo a un estudio de oferta y demanda.

En Cuenca existen 33 compañías de transporte escolar, que cuentan con 561 unidades.)<sup>22</sup>

### **El servicio del transporte escolar**

El bus que tiene Vicente Córdova ha permanecido “dormido” estos meses de vacaciones.

Él se dedica a dar el servicio de transportación escolar, una actividad que ha realizado durante ocho años.

Córdova señala que este es un oficio que conlleva mucha responsabilidad. “Los padres ponen en nuestras manos que sus hijos lleguen sanos y salvos a su lugar de estudios y a su casa”, dijo el transportista.

En su bus él “reparte” a 15 estudiantes de diferentes escuelas y su jornada de trabajo inicia desde las 6h15 a las 9h00 en la hora de entrada a clases, y desde las 12h30 hasta las 14h00 en la hora de salida.

En sus recorridos cobra aproximadamente 30 dólares mensuales por estudiante e invierte 5 dólares diarios en gasolina, además de las mejoras y adecuaciones de su vehículo.

Comodidad. La transportación de su niña de 9 años preocupa a Janeth Cevallos.

Su pequeña ingresa la próxima semana a clases y a Cevallos, quien trabaja en un comedor, no le alcanza el tiempo para ir a dejar y a ver a la escuela. Por ello, la mujer de 35 años de edad, ha optado por contratar un servicio de recorrido escolar.

---

<sup>22</sup>(<http://www.elmercurio.com.ec/hemeroteca-virtual?noticia=62990>)

“Una amiga me recomendó a un señor que hace estos recorridos, y es de confianza”, mencionó Cevallos.

Y es que ella destacó que al usar este servicio, se ahorra un 50 por ciento del valor del servicio de taxis, y sobre todo, no debe preocuparse por dejar solo su negocio.

Costos. Edison Vaca, gerente general de Transporte Escolar Tranetec, mencionó que el costo por contratar estos servicios es de 35 dólares mensuales.

Los contratos se hacen directamente con padres de familia o con instituciones educativas y el servicio es de puerta a puerta.

Los buses, que transportan a los alumnos tienen accesorios especiales para llevar menores de edad, dijo.

Sobre el particular, Jorge Viña Mosquera, director provincial de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), indicó que los buses o vehículos que serán destinados para brindar estos servicios deben pasar por una serie de revisiones.

“Los vehículos deben estar adecuados para la transportación de menores de edad, y los que no cumplan con estos requisitos serán sancionados”, comentó la autoridad.<sup>23</sup>

### **La demanda del transporte escolar**

Para determinar la necesidad de reformar la Ordenanza 247 que regula el servicio de transporte escolar e institucional, se tomó en cuenta que existe una brecha entre la demanda de transporte legal y la oferta del servicio. La brecha está cubierta por vehículos informales. De acuerdo con la encuesta de movilidad, realizada por Metro Madrid, cada día se generan un total de 4 271 565 viajes, en Quito. De esta cifra el 7, 9% (417 107) se realiza en transporte escolar o institucional.

Pudiéndonos dar cuenta que la formación de las cooperativas informales tiene cada vez mas poder dentro de este sector.

---

<sup>23</sup>(<http://www.eldiario.com.ec/centro/4802-el-servicio-del-transporte-escolar.html>)



Para ser regularizados, los prestadores del servicio deberán contar con licencia profesional, contrato con el establecimiento educativo, ser titulares del vehículo, estar domiciliado, en Quito por lo menos un año desde la vigencia de la ordenanza. Además, se requiere estar al día con obligaciones tributarias, la aprobación de la revisión vehicular.

Los servidores públicos y quienes hayan pertenecido a las Fuerzas Armadas o Policía Nacional no pueden acceder ni formar parte del proceso. Las personas con discapacidad que busquen la regularización deben presentar el carné del Conadis.

En la mayoría de las ciudades del país, los centros de educación cuentan con un servicio adicional considerado indispensable, al transporte de los estudiantes que brinda seguridad a los alumnos, regularidad de la asistencia; comodidad y atenciones, supuesto que la transportación masiva urbana, adolece de muchas fallas.

Según interesante reportaje que al respecto publico este diario, se conoce que en la provincia del Guayas hay 2.389 unidades de transporte que han legalizado su servicio, pero “se desconoce el numero de las informales” que se sospecha superan a las anteriores; la informalidad se manifiesta en forma publica, sin que haya control de autoridad alguna: en los sectores adyacentes a los planteles se sitúan vehículos de toda clase que ofrecen sus servicios y se disputan los “usuarios”, sobre todo en precios. Los transportes legales dan la garantía del control de las autoridades respectivas, el cumplimiento de las regulaciones de transito y la identificación de los vehículos y sus conductores; en cambio, en el transporte informal hay caos y falta de responsabilidad.

Esto esta demostrado que hay una deficiencia en el numero de vehículos para el transporte estudiantil y por ello crece paralelamente la informalidad y sus peligros.

Hay una entidad llamada Unión Policial de Transporte Escolar e Institucional del Guayas, que controla a 2.389 unidades; el 98% de ellas esta en Guayaquil y el resto de la ciudad de Milagro.

Desde luego hay un reglamento de control, mediante el cual se garantiza el buen funcionamiento de los vehículos tanto en lo mecánico, que significa seguridad, como en la regularidad en las frecuencias.

Pero, en todo caso, el sistema de transporte estudiantil es un servicio que esta fuera de control de las autoridades educativas; en forma lateral interviene el Consejo Nacional de Transito, lo cual establece una dicotomía no acorde con la unidad de acción que debe caracterizar a todo el sistema educativo del país. Esto es, el transporte escolar debe ser un servicio integrado al funcionamiento del sistema educativo.

Hay varias alternativas, pero cualquier que se adopte, debe privilegiar la seguridad, y eso implica control asiduo del estado de los vehículos y cuidadosa selección de sus conductores.

## **CONCLUSIONES**

Algunas de las publicaciones expuestas nos muestra que existe una demanda insatisfecha en cuanto a la calidad del servicio prestado por personas quienes ofrecen el “TRANSPORTE ESCOLAR INFORMAL” tanto a nivel nacional como local, puesto que es notorio el crecimiento del mismo, y de los peligros a los que se ven expuestos los estudiantes.

El transporte escolar informal a parte de las falencias que presenta se ha vuelto una opción tentativa para aquellos que necesitan de este servicio sin importarles que no este debidamente adecuado ya que en la actualidad no se lo cataloga como un lujo sino como una necesidad debido a que en los hogares de ahora trabajan tanto el hombre como la mujer.

Es notoria la necesidad de un trabajo que de ingresos para la sustentación de su hogar, pero también, hay que ser coherente si hablamos de la seguridad de las personas, en este caso los estudiante ya que ellos, como todos, necesitan recibir un buen servicio y no se lo esta dando.

Por lo cual existe un considerable problema puesto que los expresos informales no están aptos para contar con un servicio sectorizado, provocando que sus

hijos pasen mucho tiempo en el expreso hasta el momento de arribar a su centro educativo.

Otro punto que destaca el peligro e inconformidad con este servicio se lo puede visualizar en tantas de sus irregularidades, como la carencia de implementos necesarios para la seguridad del estudiante, entre los cuales están; la falta del cinturón de seguridad, llantas lisas, exceso de pasajeros, exceso de velocidad, entre otros.

Es importante mencionar la excelente campaña que esta llevando a cabo el ministerio de transporte de nuestro país ya que el objetivo de la misma tiene el eliminar y concientizar a los padres de familia y apoderados sobre el servicio de transporte escolar informal, unas de las medidas que esta utilizando el ministerio es el eliminar la demanda para que desaparezca la oferta. Actividad que esta dando frutos para la ayuda a la eliminación del servicio pirata que se ofrece en la actualidad

Podemos decir también, que las normativas impuestas para la seguridad de estudiante se podían ver mejores resultados a un futuro mediante estas medidas para la transportación segura de sus usuarios.

En lo correspondiente a nuestro Cantón al no existir una cooperativa de transporte escolar debidamente legalizada, ni operativo de control existe una notable oferta del servicio de transporte escolar informal.

A diferencia de las ciudades de Guayaquil, Quito y Cuenca se han puesto más estrictos los controles para hacer cumplir las normativas vigentes.

Esperamos que los proyectos en marcha para la regulación de este servicio se mantengan y mejoren en los gobiernos futuros, conservando el pro del bienestar y seguridad de los demandantes de este servicio, servicio que hoy en día se ha convertido en una necesidad.

## **2.2 MARCO LEGAL**

### **CAPÍTULO VI**

#### **DE LOS VEHÍCULOS PERMITIDOS SEGÚN LA CLASE Y ÁMBITO DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

**Artículo 63.-** Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en la reglamentación y normas INEN vigentes:

##### **1. TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO:**

###### **1.1. Transporte Intracantonal**

- a)** Transporte Colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada baja o piso bajo.
- b)** Transporte Masivo: Tranvías, monorriel, metros, trolebuses, buses articulados y buses biarticulados.

###### **1.2. Transporte Intraprovincial.-** Buses y minibuses y buses tipo costa.

##### **2. TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL:**

###### **2.1. Transporte Intracantonal**

- a)** Transporte Escolar e Institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses
- b)** Taxis:
  - b.1)** Convencional: Automóvil de 5 pasajeros, incluido el conductor.
  - b.2)** Ejecutivo: Automóvil de hasta 5 pasajeros, incluido el conductor.
- c)** Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, moto taxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas).
- d)** Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga, con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

f) Fronterizo: el mismo que se regulará por los acuerdos internacionales vigentes.

## **2.2. Transporte Interprovincial.-**

a) Transporte escolar e institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses.

b) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, microbuses, mini buses y buses.<sup>24</sup>

c) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

d) Transporte mixto: Vehículos con capacidad de carga de hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros incluido el conductor.

e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

## **2.3. Transporte Interregional e Interprovincial.-**

a) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, mini buses y buses.

b) Carga pesada: Vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas, y unidades de carga.

c) Pasajeros: Buses<sup>25</sup>

## **LIBRO III - DEL TRÁNSITO Y LA SEGURIDAD VIAL**

### **TÍTULO I - DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR**

---

<sup>24</sup>REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 17 (eSilec Profesional - [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec))

<sup>25</sup>REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 18 (eSilec Profesional - [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec))

## **CAPÍTULO I**

### **GENERALIDADES**

**Artículo 125.-** Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseer los correspondientes títulos habilitantes otorgados por las autoridades competentes de tránsito, o un permiso de conducción, en el caso de menores adultos que hayan cumplido los 16 años de edad quienes deberán estar acompañados por un mayor de edad que posea licencia de conducir vigente, o algún documento expedido en el extranjero con validez en el Ecuador, en virtud de la ley, de tratados o acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador.

**Artículo 126.-** Los certificados y los títulos de conductor no profesional y profesional, respectivamente, otorgados por las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas, autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, incluido el SECAP y FEDESOMECA, constituyen requisito único e indispensable para otorgar las respectivas licencias de conducir a través de las Unidades Administrativas correspondientes.

Las mencionadas instituciones, para los efectos de la Ley y este Reglamento, se regirán bajo los parámetros establecidos en los reglamentos que expida la ANT.

**Artículo 127.-** Únicamente la Agencia Nacional de Tránsito y sus Unidades Administrativas podrán emitir licencias y permisos de conducir.

**Artículo 128.-** No se otorgará licencia para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, respectivamente, debidamente conferido por las escuelas, institutos técnicos, escuelas politécnicas y universidades autorizados.

Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad;

2. Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente; en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además, con una asistencia a clases de al menos el 95%.
3. Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;
4. Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G).
5. Cédula de ciudadanía; y;
6. Certificado de votación vigente.

**Artículo 129.-** Las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.

**Artículo 130.-** Como requisito previo para la renovación de las licencias de conducir, se deberán aprobar los siguientes exámenes:

1. Los mayores de 18 años y menores de 65 años que posean licencias de conducir no profesionales tipo A y B, deberán aprobar exámenes psicosenométricos y teóricos.<sup>26</sup>
2. Los mayores de 65 años, y los que posean cualquiera de los tipos de licencias de conducir profesionales y no profesional tipo F, deberán aprobar exámenes médicos, psicosenométricos, teóricos y prácticos. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos.

En los casos de cambio de categoría se deberá además cumplir con lo establecido en el artículo 96 de la Ley. El conductor que posea una licencia tipo

---

<sup>26</sup>REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 29 (eSilec Profesional - [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec))

C, no estará sujeto al cumplimiento del requisito establecido en el artículo 96.a) de la Ley.

Los exámenes para la renovación o canje de licencias se podrán rendir cuantas veces fueren necesarios y en cualquier tiempo.

**Artículo 131.-** Los conductores que deseen renovar su licencia, podrán hacerlo desde 90 días antes de la fecha de caducidad.

Si dentro del plazo antes mencionado se encontrare pendiente de resolución la impugnación de alguna contravención de tránsito, el titular de la licencia podrá renovarla, para lo cual deberá presentar copia certificada de la impugnación presentada ante los jueces competentes, según el procedimiento establecido en este Reglamento para la notificación de las contravenciones.

## **CAPÍTULO II**

### **DE LAS CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS**

**Artículo 132.-** Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales:

#### **A. No profesionales:**

1. Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones;
2. Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes.

Excepcionalmente, los automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la contraloría General del Estado;

3. Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad.

#### **B. Profesionales:**



1. Tipo C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.
2. Tipo C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.
3. Tipo D1: Para escolares- institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.<sup>27</sup>

### **TITULO III**

## **DE LA CIRCULACION, ESTACIONAMIENTO, LUCES Y LIMITES DE VELOCIDAD**

### **CAPITULO I**

#### **DEL USO DE LA VIA PÚBLICA**

**Art. 162.-** Las calzadas son para uso exclusivo de los vehículos. Excepcionalmente podrán ser usadas por los peatones cuando los sitios destinados para su circulación se encuentren obstruidos.

En este caso, deberán hacerlo extremando las precauciones necesarias para transitar con seguridad.

**Art. 163.-** Las aceras son para uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizadas por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos.

**Art. 164.-** Las bermas sólo podrán ser usadas por los vehículos, con precaución, para circulación de emergencia y detenciones de igual carácter. Los peatones podrán usarlas para transitar de frente al sentido de la circulación, cuando no existan otras zonas transitables más seguras.

**Art. 165.-** La Agencia Nacional de Tránsito o los GADs, en el ámbito de sus competencias podrán establecer limitaciones al uso o circulación de peatones, vehículos y animales o al estacionamiento vehicular.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup>REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 30 (eSilec Profesional - [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec))

## CAPITULO IV

### DEL TRANSPORTE ESCOLAR

**Art. 287.-** Para garantizar la seguridad de los estudiantes en la transportación escolar, los vehículos destinados a este servicio reunirán las condiciones técnico-mecánicas establecidas por las normas INEN y las estipuladas en el reglamento específico que para el efecto emita la Agencia Nacional de Tránsito.

**Art. 288.- Los vehículos destinados al transporte escolar deberán cumplir con los siguientes requisitos:**

1. Estar pintados de color amarillo conocido internacionalmente como "Pintura Amarilla Escolar";
2. Llevar en la parte posterior y en un lugar visible la siguiente inscripción: "ESCOLAR" en letras de color negro;
3. Llevar en la parte posterior y en un lugar visible una inscripción que indique su capacidad de pasajeros; y,
4. Llevar en la parte posterior y en un lugar visible la siguiente inscripción: "DETENGASE CUANDO ESTAS LUCES ESTEN ENCENDIDAS.

Art. 289.- Las condiciones y requisitos para la prestación del servicio de transporte escolar e institucional, normas sobre propietarios y conductores, así como las relativas a la estructura, organización y funcionamiento, se regirán por la reglamentación respectiva y demás resoluciones que dicte la Agencia Nacional de Tránsito.

**Art. 290.-** La prestación del servicio de transporte escolar e institucional, será realizado por conductores que posean licencia correspondiente a la categoría tipo "C" o de clase superior.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup>REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 36 (eSilec Profesional - [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec))

<sup>29</sup>REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL - Página 55 (eSilec Profesional - [www.lexis.com.ec](http://www.lexis.com.ec))

## 2.3 MARCO CONCEPTUAL

**Adecuado.-** Es un término que generalmente usamos cuando queremos expresar que algo o alguien se acomodan, se acoplan a otro de excelente manera, o en su defecto, para referir que algo o alguien resultan ser apropiados para la concreción de un fin, para usar, o para llevar acabo una acción.

**Autorización.-** Acto o documento a través del cual se permite a una persona realizar aquello que solicita, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos por las leyes para cada caso.

**Calidad.-** Calidad es el conjunto de propiedades y características de un producto o servicio que le confieren capacidad de satisfacer necesidades, gustos y preferencias, y de cumplir con expectativas en el consumidor.

Tales propiedades o características podrían estar referidas a los insumos utilizados, el diseño, la presentación, la estética, la conservación, la durabilidad, el servicio al cliente, el servicio de postventa, etc.

**Centro escolar.-** Es un establecimiento destinado a la enseñanza. Es posible encontrar centros educativos de distinto tipo y con diferentes características, desde una escuela hasta una institución que se dedica a enseñar oficios pasando por un complejo cultural.

**Conductor Profesional.-** Se entiende por conductor profesional, a efectos de lo dispuesto en la presente Ley, toda persona provista de la correspondiente autorización administrativa para conducir, cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas, extremo que se acreditará mediante certificación expedida por la empresa para la que ejerza aquella actividad, acompañada de la correspondiente documentación acreditativa de la cotización a la Seguridad Social como trabajador de dicha empresa.

**Confiabilidad.-** Es la virtud de una persona para llevar a cabo una encomienda simple e insignificante hasta algo complejo e importante, pero que se tenga la certeza que lo va a realizar, porque así cada situación o actividad que se le pida se podrá tener la seguridad que no fallará.

**Cooperativa de Transporte.-** Es un grupo de conductores o choferes, pilotos que deciden trabajar directamente en forma organizada y conjunta para prestar un servicio eficiente a la comunidad: el transporte de personas o cargas.

**Cooperativas de servicios y transporte.-** Las cooperativas de servicios tienen por objeto la realización de toda clase de servicios empresariales o profesionales, no atribuidos a ninguna otra clase de cooperativas, con el fin de facilitar la actividad empresarial o profesional realizada por cuenta propia por sus socios.

**Corpaire de Quito.- aire de Quito.**

**Demanda.-**La demanda es la cantidad de bienes o servicios que los compradores intentan adquirir en el mercado.

**Deterioro.-** En términos generales, el término deterioro refiere a la degeneración o empeoramiento gradual que observa algo, ya sea un objeto, una situación, entre otros.

También, un objeto, una ropa, pueden sufrir deterioro como consecuencia del paso del tiempo o bien porque no se lo ha cuidado con las precauciones y advertencias del caso.

**El transporte.-**El traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes. El transporte es una actividad fundamental dentro de la sociedad.

**El transporte informal.-**Es el que se presta sin apego a las normas que reglan la actividad con características de servicios públicos.

**El transporte público.-** Es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y esta disponible para el público en general.

**Estacionamiento.-** Inmovilización de un vehículo durante un período prolongado. El término se aplica tanto a la maniobra o al lugar utilizado para

dicho fin. En cuanto al período, un automóvil se considera estacionado cuando la inmovilización rebasa el tiempo imprescindible para tomar o dejar Personas, o cargar y descargar cosas, y no obedece al cumplimiento de requisitos reglamentarios o a necesidades de circulación.

**Estudiante.-** La palabra estudiante es el término que permite denominar al individuo que se encuentra realizando estudios de nivel medio o superior en una institución académica, aunque claro, cabe destacarse que también la palabra la usamos con suma recurrencia como sinónimo de alumno.

Básicamente, el estudiante se caracteriza por su vinculación con el aprendizaje y por la búsqueda de nuevos conocimientos sobre la materia que cursa o que resulta ser de su interés. No necesariamente al estudiante lo encontramos con exclusividad en la escuela primaria, en la secundaria, en la universidad o realizando algún posgrado, sino que también podemos encontrarlo en un taller o en su propio espacio profundizando sobre los conocimientos que le interesan.

**Informalidad.-**Falta de seriedad y responsabilidad de una persona o de un grupo en el cumplimiento de sus obligaciones y compromisos.

**Inseguridad.-** Se conoce como inseguridad a la sensación o estado que percibe un individuo o un conjunto social respecto de su imagen, de su integridad física y/o mental y en su relación con el mundo.

**Las cooperativas.-** Son asociaciones abiertas y flexibles, de hecho y derecho cooperativo, de la Economía Social y Participativa, autónomas, de personas que se unen mediante un proceso y acuerdo voluntario, para hacer frente a sus necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes, generar bienestar integral, colectivo y personal, por medio de procesos y unidades de producción social, gestionadas y controladas democráticamente.

**Ley de tránsito.-** Esta Ley regula todo lo relacionado con el tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas por leyes especiales.

**Licencia de Conducir.-** Es aquel documento que expide la autoridad administrativa que corresponde y el que permite que quien lo porta conduzca

vehículos en la vía pública. La legislación de cada país tiene sus propios criterios y condiciones a la hora de la entrega de la misma, de todas maneras, existen algunas condiciones y reglas universales tales como la edad, la cual debe superar los 18 años para poder acceder a la misma y si el conductor llegase a violar algunas de las leyes de tránsito, de inmediato, se le podrá cancelar la autorización otorgada.

**Oferta.-**La oferta es la cantidad de productos o servicios ofrecidos en el mercado. En la oferta, ante un aumento del precio, aumenta la cantidad ofrecida.

**Reglamento.-** Es el conjunto de reglas, conceptos establecidos por un agente competente a fin de establecer parámetros de dependencia para realizar una tarea en específico. En términos gubernamentales, la constitución que es el máximo reglamento, que debe ser respetado y honrada por toda la nación, le otorga al poder ejecutivo poderes a fin de realizar administraciones legislativas y decidir los reglamentos y sus modificaciones que serán usados para controlar al país.

**Requisitos.-** Circunstancia o condición necesaria para la existencia o ejercicio de un derecho, para la validez y eficacia de un acto jurídico, para la existencia de una obligación. Suelen catalogarse en esenciales: la capacidad, el consentimiento, el objeto y la causa; naturales, los propios de cada negocio, como el precio y la cosa en la compraventa, y accidentales, la condición, el plazo, el modo y las cláusulas específicas.

**Responsabilidad.-** La responsabilidad es una virtud que puede observarse en uno mismo o en el prójimo. Se dice que una persona es responsable cuando, consciente de sus actos, sabe que éstos son la causa directa o indirecta de un hecho, por el cual es plausible de ser imputable, y hasta deberá responder por esos actos, llegado el caso.

**Seguridad.-**Estado de confianza basados en el conocimiento de que no existe acechanza de peligro en su actividad como resultado de la adopción de un conjunto de acciones y disposiciones que les permiten estar libres de un riesgo determinado.

**Seremi.-**Secretaría Regional Ministerial de Chile.

**Transporte escolar.-** Vehículo motorizado construido para transportar más de siete pasajeros sentados y destinados al transporte de escolares desde o hacia el colegio o relacionados con cualquier otra actividad.

**Transporte privado.-** Es el termino que se utiliza para referirse a los servicios de transporte que no están abiertos o disponibles para el publico en general.

**Vehículo.-** Define a todo aquel medio de transporte que permite realizar traslados de un lugar a otro, tanto de personas como de cualquier otro tipo de carga. Casi siempre los vehículos son manufacturados, siendo algunos de los más populares la bicicleta, el automóvil, los trenes y los aviones.

Los vehículos pueden ser clasificados en **cuatro grandes grupos:** los vehículos terrestres, aéreos, marítimos y espaciales. Como sus nombres indican, lo que los distingue es el medio por el cual se desplazan. Hay que destacar que estos cuatro grupos de vehículos a su vez se vuelven a dividir en una serie de subcategorías.

## **2.4 HIPÓTESIS Y VARIABLES**

### **2.4.1 Hipótesis General**

La creación de una Cooperativa de Transporte Escolar sustituirá a las Cooperativas piratas en la Ciudad de Milagro para el beneficio de los estudiantes.

### **2.4.2 Hipótesis Particulares**

1. Los precios elevados que fijan los transportistas privados afectará a la economía del hogar.
2. La incorrecta organización de los expresos piratas ocasionará problemas a los estudiantes.
3. El incumplimiento de las leyes de transito por parte de los conductores públicos y privados perjudicará a los estudiantes del Cantón Milagro.

4. La escasa existencia de cooperativas de transporte legalizadas de que manera afectará a los estudiantes.
5. Al tener a su disposición un servicio de transporte escolar en mal estado que problemas ocasionará a la población estudiantil del Cantón Milagro.
6. Porque qué se generará la falta de transporte escolar proporcionado por los Centros Educativos.

### 2.4.3 Declaración de Variables

**Cuadro 2.** Declaración de variable

<b>HIPOTESIS GENERAL</b>	<b>VARIABLES INDEPENDIENTE</b>	<b>VARIABLE DEPENDIENTE</b>
La creación de una Cooperativa de Transporte Escolar sustituirá a las Cooperativas piratas en la Ciudad de Milagro para el beneficio de los estudiantes.	Cooperativa de Transporte Escolar	Cooperativas pirata
<b>HIPOTESIS PARTICULAR</b>	<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b>	<b>VARIABLE DEPENDIENTE</b>
Los precios elevados que fijan los transportistas privados afectarán a la economía del hogar.	Precios elevados	Economía
La incorrecta organización de los recorridos de los expresos piratas ocasionará problemas a los estudiantes.	Incorrecta organización	Problemas a los estudiantes
El incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de los conductores públicos y privados perjudicará a los estudiantes del Cantón Milagro.	Incumplimiento de las leyes de tránsito	Perjudicará a los estudiantes del Cantón Milagro



La escasa existencia de cooperativas de transporte legalizadas de que manera afectará a los estudiantes.	Cooperativas de transporte legalizadas	Afectara a los estudiantes
Al tener a su disposición un servicio de transporte escolar en mal estado que problemas ocasionará a la población estudiantil del Cantón Milagro.	Servicio de transporte escolar	Problemas a la población estudiantil
Porque qué se generará la falta de transporte escolar proporcionado por los Centros Educativos.	Falta de transporte escolar	Centros Educativos

**Autoras:** Ingrid Verdesoto y Erika Arcos

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1 TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN**

En el presente proyecto se utilizarán los siguientes tipos de investigación:

**Documental:** se utilizarán textos bibliográficos e internet que han permitido fortalecer el marco teórico.

**Descriptiva:** la información y el análisis de los datos serán ejecutados menudamente, representando cada uno de los temas relacionados a investigar.

**Correlacional:** se la utilizará porque nos permitirá hacer comparaciones entre dos o más variables.

**Explicativa:** se conocerá a detalle la explicación de cada una de las variables delineadas.

**Transaccional:** se la aplicará porque la encuesta se la realizará en un solo momento del tiempo.

#### **Diseño**

El diseño que se aplicará en la investigación es de tipo cuantitativo y se utilizará la estadística para la tabulación de la información recolectada.

### 3.2 LA POBLACIÓN Y MUESTRA

#### 3.2.1 Características de la población

Se consideraran a los padres representantes de familia cuyos hijos se encuentren estudiando en los diferentes Centros Educativos de “Primaria” y “Secundaria” del Cantón Milagro.

#### 3.2.2 Delimitación de la población

El universo del que tomaremos la población es finito debido a que si se conoce con el número de alumnos y por ende el número de representantes que tienen cada Centro Educativo del Cantón de Milagro:

**Cuadro 3.** Total de representantes a encuestar

• Complejo Educativo “Garabatos”	310 representantes
• Unidad Educativa “San José”	520 representantes
• Unidad Educativa “San Antonio”	370 representantes
• Unidad Educativa “Albert Einstein”	580 representantes
• Colegio Velasco Ibarra(Matutino y Vespertino)	7000 representantes
<b>TOTAL</b>	<b>8980 representantes</b>

**Fuente:** Centros Educativos

**Autoras:** Ingrid Verdesoto y Erika Arcos

#### 3.2.3 Tipo de muestra

La forma en que aplicaremos el tamaño de la muestra es de tipo probabilístico con el método aleatorio simple con estratificación en los diferentes centros educativos primarios del Cantón Milagro.

#### 3.2.4 Tamaño de la muestra

Para el presente estudio se procedió a calcular el tamaño de la muestra tomando como referencia estos 5 Centros Educativos seleccionados de forma aleatoria; para lo cual se procedió a aplicar la siguiente fórmula:

U= Tamaño de la población

n= Tamaño de la muestra = 368

p= Posibilidad de que ocurra un evento, p = 0,5

q= Posibilidad de no ocurrencia de un evento, q = 0.5

E= Error, se considera el 5%; E = 0,05

Z= Nivel de confianza, que para el 95%, Z = 1,96

$$n = \frac{N p q}{\frac{(N-1)E^2}{Z^2} + pq}$$

$$n = \frac{8980 (0,5) (0,5)}{\frac{(8980-1) (0.05)^2}{(1,96)^2} + (0,5) (0,5)}$$

$$n = \frac{2245}{5,8439192 + 0,25}$$

**n= 368** Representantes de los estudiantes.

Con la muestra total obtenida (368) se realizó una estratificación que permita obtener la cantidad específica de encuestas dirigidas a los representantes de los estudiantes por cada centro educativo seleccionado como muestra para nuestro proyecto.

### **3.3 LOS MÉTODOS Y LAS TÉCNICAS**

#### **3.3.1 Métodos inductivo - deductivo**

Emplearemos los métodos inductivo y deductivo porque nos permitirá descomponer las variables previamente analizadas y descritas en búsqueda de una solución al problema planteado.

#### **3.3.2 Métodos comparativo - estadístico**

Mediante el método comparativo y estadístico relacionaremos las variables obtenidas de las hipótesis para la elaboración de la encuesta, tabulando la información.

#### **3.3.3 Métodos analítico- sintético**

Emplearemos el método analítico – sintético ya que por medio de este llegaremos al análisis de los resultados obtenidos de la tabulación de las encuestas y estudiarlos minuciosamente obteniendo conclusiones que nos permitan determinar el grado de aceptación del proyecto propuesto.

#### **3.3.4 Técnicas e instrumentos de la Investigación**

Las técnicas a utilizar en la presente investigación es la encuesta; utilizando un formato previamente elaborado y adecuado a las necesidades de información, se procederá a realizar encuestas a los representantes de los estudiantes de los diferentes Centros de Educación de “Primaria” y “Secundaria” del Cantón de Milagro.

### **3.4 EL TRATAMIENTO ESTADÍSTICO DE LA INFORMACIÓN**

La información obtenida a través de la encuesta, tuvo el siguiente procedimiento:

1. Aplicación de la encuesta.
2. Recopilación de la información.
3. Tabulación de la información.

4. Análisis de los resultados de la tabulación.
5. Interpretación de los resultados

La herramienta a manejar para la tabulación de la información estadística será el programa de Excel, por el cual accederemos a componer una tabla de datos representada mediante gráficos para el respectivo análisis.

## **CAPITULO IV**

### **ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADO**

#### **4.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL**

Realizamos el análisis estadístico utilizando un conjunto de métodos, técnicas y procedimientos para el manejo de datos, su ordenación, presentación, descripción, análisis e interpretación, que contribuyen al estudio científico de los problemas planteados y a la toma de decisiones, de manera que puedan llevar a conclusiones válidas.

Estos análisis son de gran importancia dentro de todo proceso de mejoramiento o planificación ya que el mismo nos ayuda a tener una mayor comprensión o diferentes aspectos del proceso.

Esta metodología nos lleva a escoger decisiones más acertadas e implementarlas de una manera más puntualizada al tema planteado.

#### **4.2 ANÁLISIS COMPARATIVO EVOLUCIÓN, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS**

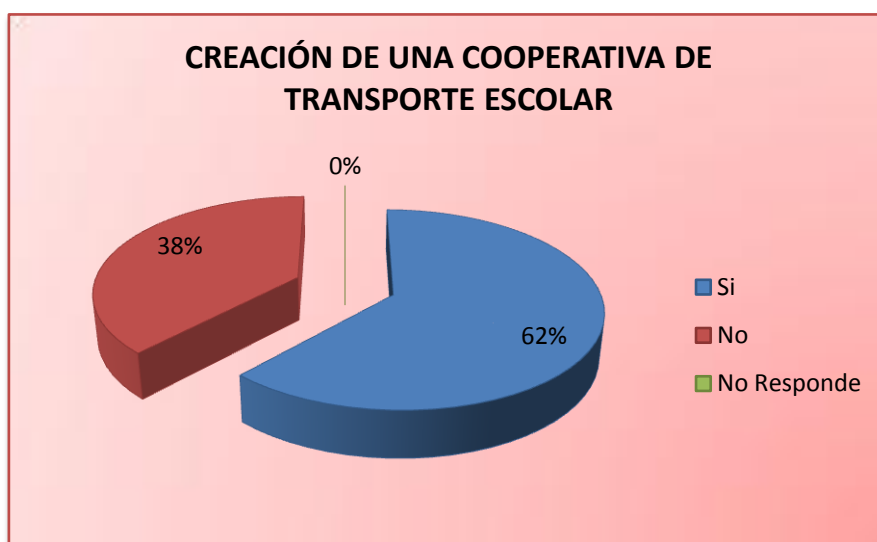
Para la realización del estudio fue necesario especificar la población de los 5 Centros Educativos del Cantón Milagro antes mencionados, con el fin de obtener información válida de los representantes de los estudiantes de estos planteles educativos.

## PREGUNTA 1.

**Cuadro 4.** Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	228	62%
No	140	38%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura1.** Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar

Del total de los representantes de los estudiantes encuestados, el 62% respondieron que “Si” creen que la creación de una cooperativa de transporte escolar sustituirá a las cooperativas piratas, mientras 38% dijeron “No” creer que la creación de la misma sustituya a las cooperativas piratas, obteniendo un 0% en la tercera alternativa” No responde”.

La hipótesis general queda probada en ésta pregunta, ya que el 62% de los representantes de los estudiantes respondieron que si creen que mediante la creación de una cooperativa de transporte escolar sustituirá a las cooperativas piratas.

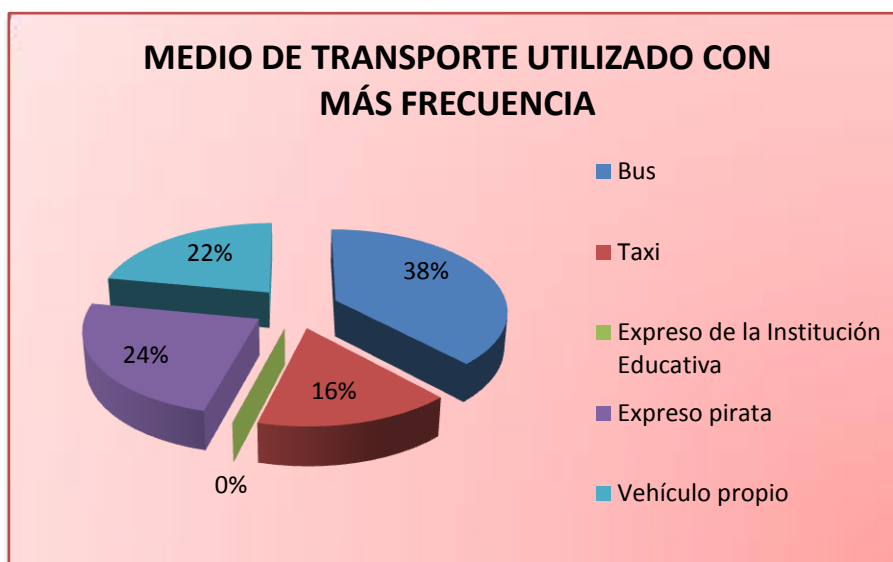


## PREGUNTA 2.

**Cuadro 5.**Medio de transporte usado con más frecuencia

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Bus	140	38%
Taxi	59	16%
Expreso de la Institución Educativa	0	0%
Expreso pirata	88	24%
Vehículo propio	81	22%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 2.** Medio de transporte usado con más frecuencia

El 38% de los representantes de los estudiantes encuestados respondieron que el medio de transporte que usan con más frecuencia es el "Bus", el 16% "Taxis", un 24% "Expresos piratas", un 22% utilizan "Vehículo propio", en tanto la tercera alternativa "Expreso de la Institución Educativa" obtuvo un 0%.

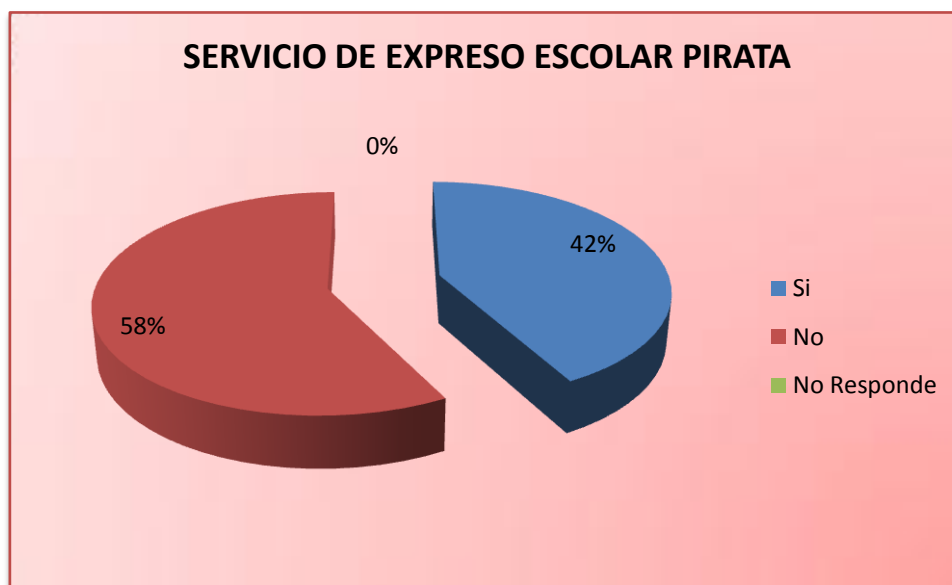
La hipótesis general queda probada en ésta pregunta, ya que el 24% de los representantes de los estudiantes si utilizan transporte escolar pirata para la transportación de sus hijo.

### PREGUNTA 3.

**Cuadro 6.** Servicio de expreso escolar pirata

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	155	42%
No	213	58%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 3.** Servicio de expreso escolar pirata

Del 100% de los representantes de los estudiantes encuestados, el 42% respondieron que “Si” han utilizado el servicio de expreso escolar pirata, el 58% “No” lo han utilizado y el 0% “No responde”.

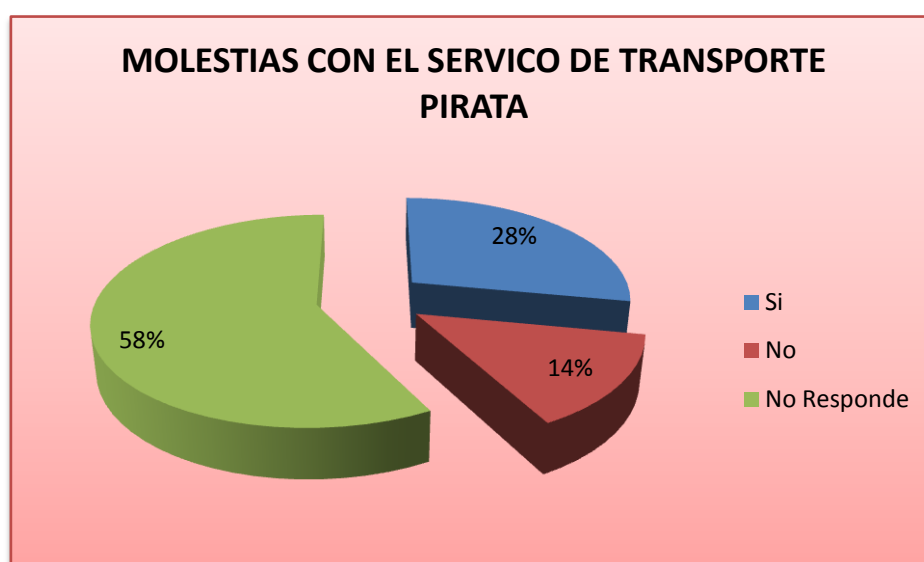
La hipótesis general queda probada en ésta pregunta, ya que el 42% de los representantes de los estudiantes respondieron si han utilizado y utilizan el servicio de transporte escolar pirata.

#### PREGUNTA 4.

**Cuadro7.**Molestias con el servicio de transporte pirata

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	103	28%
No	52	14%
No Responde	213	58%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 4.** Molestias con el servicio de transporte pirata

El 28% de los representantes de los estudiantes encuestados, respondieron que “Si” han presentado molestias con el servicio de transporte pirata que han utilizado y utilizan, el 14% respondió que “No” y el 58% señaló “No responder”.

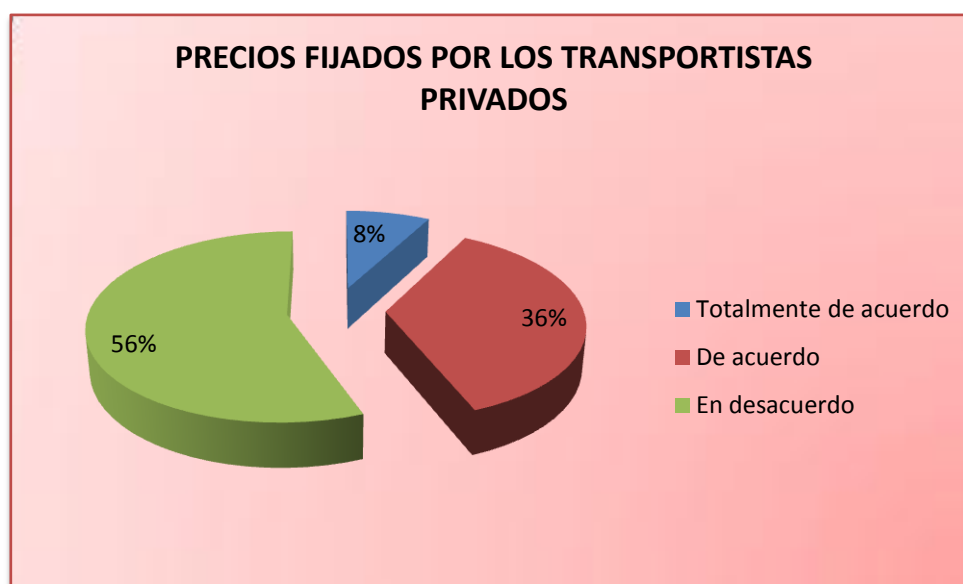
El 28% de los representantes de los estudiantes respondieron que si han presentado y presentan molestias con el servicio de expreso pirata, quedando probada la hipótesis general.

## PREGUNTA 5.

**Cuadro8.** Precios fijados por los transportistas privados

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Totalmente de acuerdo	29	8%
De acuerdo	133	36%
En desacuerdo	206	56%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 5.** Precios fijados por los transportistas privados

Del total de los representantes de los estudiantes encuestados, el 8% respondió, estar "Totalmente de acuerdo" con el precio que fijan los transportistas piratas, el 38% respondió que esta "De acuerdo" y el 58% señaló estar "En desacuerdo".

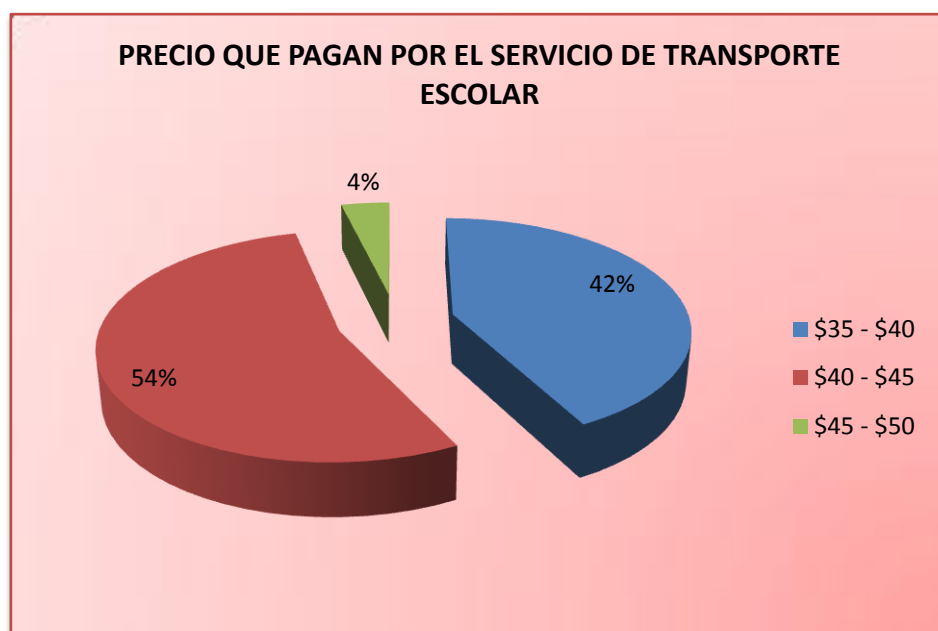
El 56% de los representantes de los estudiantes respondieron que están "En desacuerdo" con los precios fijados por los transportista privados, resultado que refleja que la "Hipótesis particular 1" queda probada.

## PREGUNTA 6.

**Cuadro 9.** Precio del servicio de transporte escolar

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
\$35 - \$40	156	42%
\$40 - \$45	198	54%
\$45 - \$50	14	4%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 6.** Precio del servicio de transporte escolar

Del 100% de los representantes de los estudiantes encuestados, el 42% respondieron que están dispuestos a pagar entre \$35 - \$40, el 54% entre \$40 - \$45, y el 4%, entre \$45 - \$50 por utilizar este servicio.

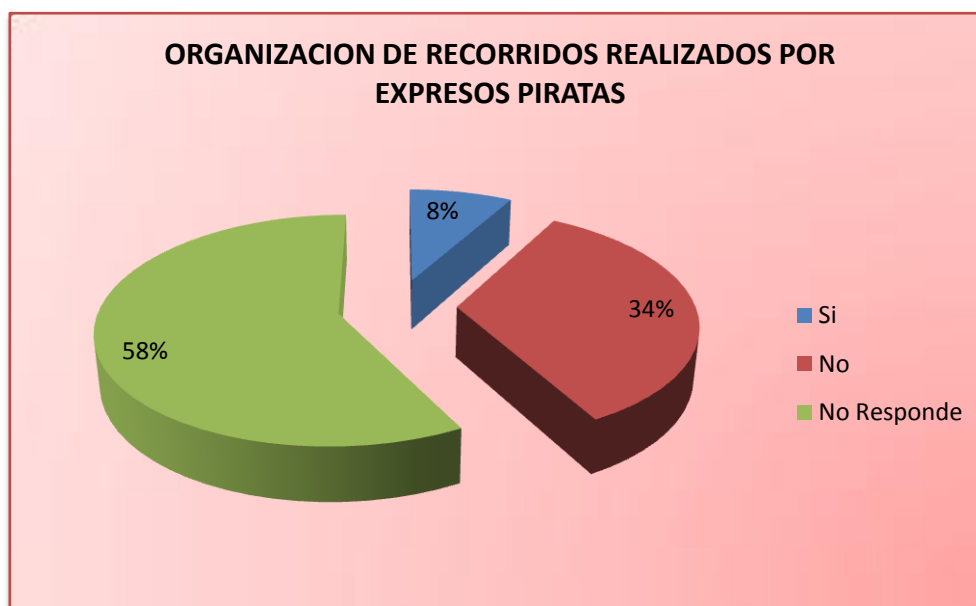
La "Hipótesis particular 1" queda probada en ésta pregunta, ya que el 40% de los representantes de los estudiantes respondieron que la cantidad que pagan por este servicio oscila entre los \$40 - \$45.

## PREGUNTA 7.

**Cuadro 10.** Organización de recorridos realizados por expresos piratas

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	30	8%
No	125	34%
No Responde	213	58%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 7.** Organización de recorridos realizados por expresos piratas

Del total de los representantes de los estudiantes encuestados, el 8% respondieron, "Si" consideran eficiente la organización en los recorridos de los expresos piratas, el 34% respondió que "No" y el 58% señaló "No responder".

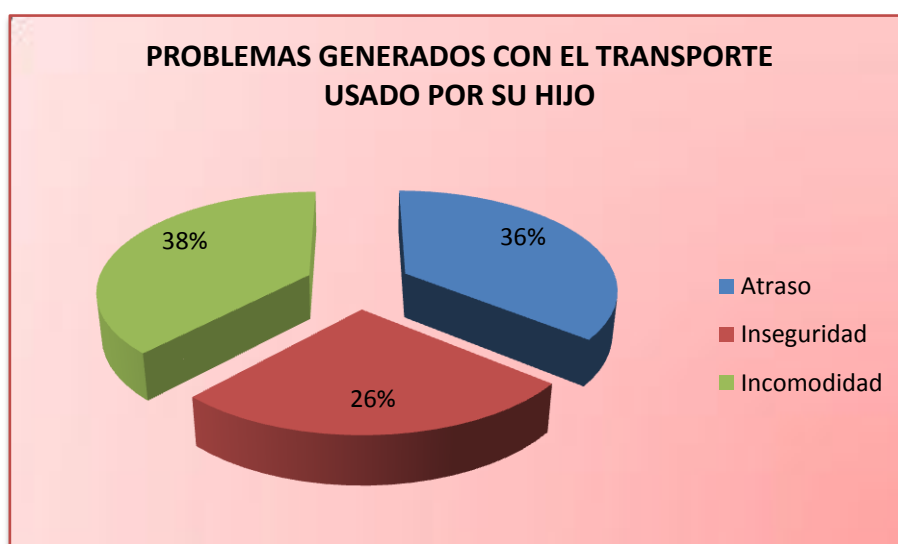
El 34% de los representantes de los estudiantes no consideran eficiente la organización de los recorridos de los expresos piratas, por tanto queda probada la "Hipótesis particular 2".

## PREGUNTA 8.

**Cuadro 11.** Problemas que genera a su hijo el transporte del cual es usuario

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Atraso	132	36%
Inseguridad	96	26%
Incomodidad	140	38%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 8.** Problemas que genera a su hijo el transporte del cual es usuario

El 36% de los representantes de los estudiantes encuestados respondieron que el transporte contratado les genera a sus hijos “Atrasos”, mientras que al 27% les genera “Inseguridad”, y a un 38% les genera “Incomodidad”.

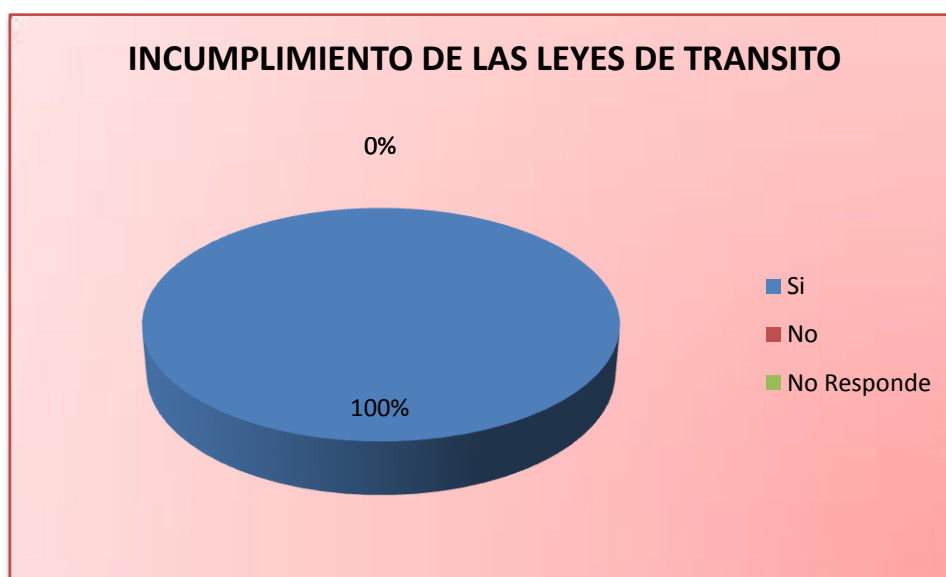
La “Hipótesis particular 2” queda probada en ésta pregunta, ya que con los porcentajes obtenidos se logra observar que las alternativas planteadas son consideradas como problemas para los estudiantes.

## PREGUNTA 9.

**Cuadro 12.**Incumplimiento de las leyes de transito

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	368	100%
No	0	0%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 9.** Incumplimiento de las leyes de transito

El 100% de los representantes de los estudiantes encuestados, respondieron que el incumplimiento de las leyes de transito por parte de los transportistas públicos y privados “Si” ponen en juego la integridad y seguridad de sus hijos.

Con el porcentaje obtenido queda probada la “Hipótesis particular 3”, ya que da respuesta a la pregunta establecida.

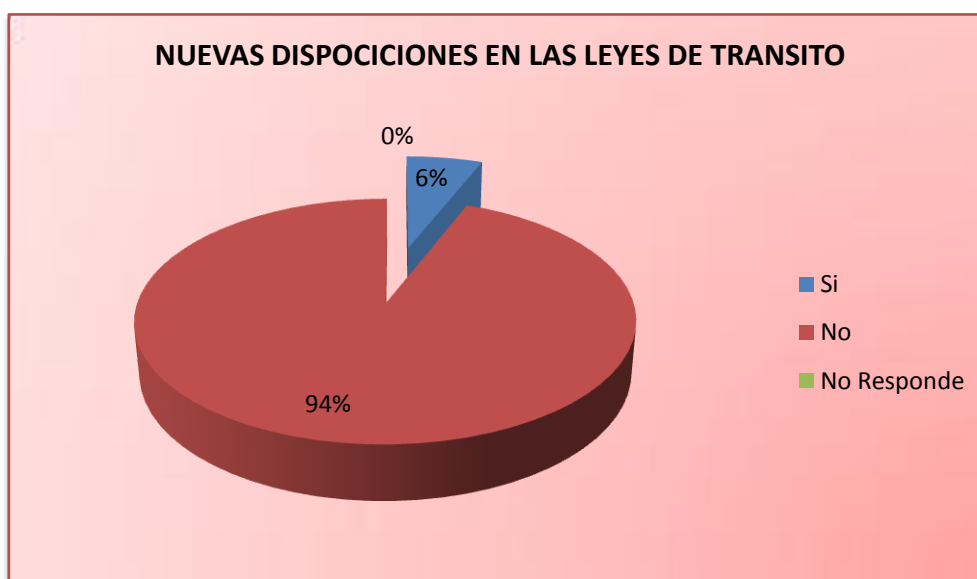


## PREGUNTA 10.

**Cuadro 13.** Nuevas disposiciones en las leyes de tránsito

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	22	6%
No	346	94%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 10.** Nuevas disposiciones en las leyes de tránsito

Del total de los representantes de los estudiantes encuestados, el 6% respondieron que “Si” existiría más responsabilidad, mientras que el 94% dijeron “No”, obteniendo un 0% en la tercera alternativa” No responde”.

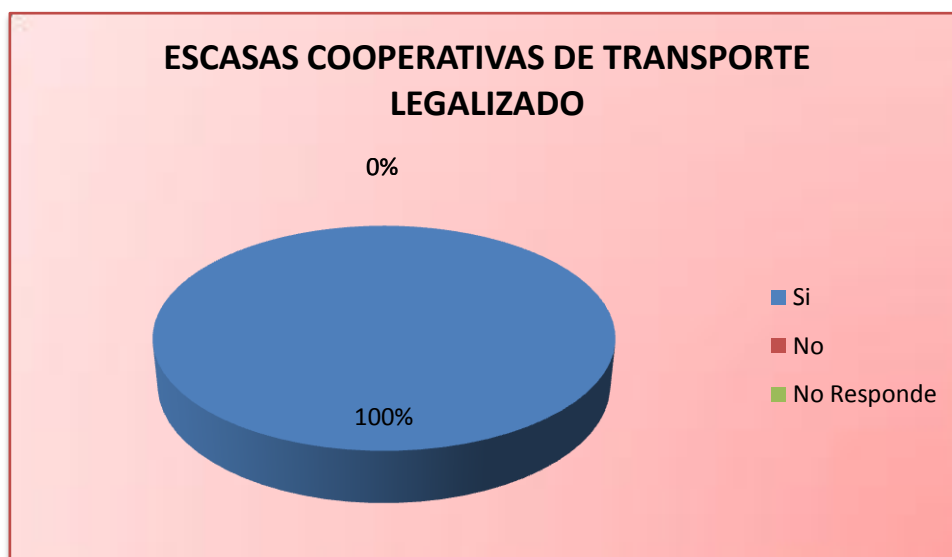
La “Hipótesis particular 3” queda probada en ésta pregunta, ya que para el 94% de los representantes de los estudiantes que con las nuevas disposiciones “No” existirá más responsabilidad.

## PREGUNTA 11.

**Cuadro 14.** Escasas cooperativas de transporte legalizado

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	368	100%
No	0	0%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 11.** Escasas cooperativas de transporte legalizado

El 100% de los representantes de los estudiantes encuestados, respondieron que “Si” creen que existen escasas cooperativas legalizadas.

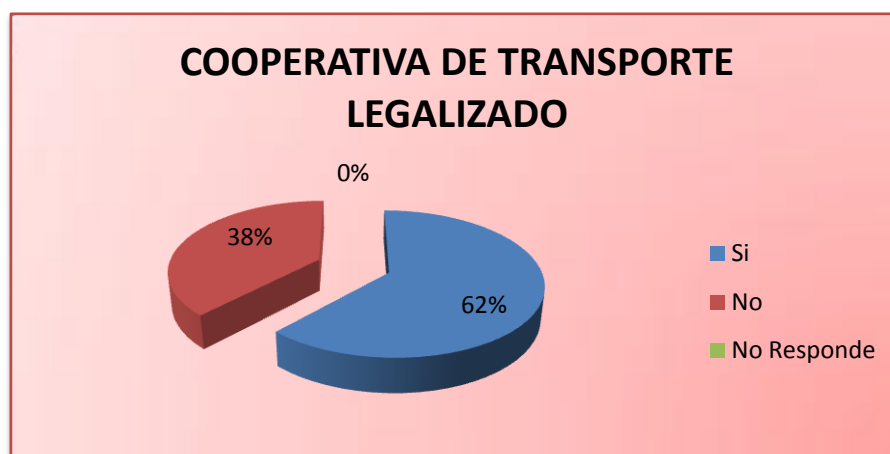
Con el 100% obtenido en esta pregunta, queda probada la “Hipótesis particular 4”, ya que los representantes de los estudiantes contestaron que si existen escasas cooperativas de transporte legalizado.

## PREGUNTA 12.

**Cuadro 15.** Cooperativas de transporte legalizado

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	228	62%
No	140	38%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Centros Educativos del Cantón Milagro.



**Figura 12.** Cooperativas de transporte legalizado

El 62% de los representantes de los estudiantes encuestados respondieron que “Si” consideran necesaria la existencia de una cooperativa de transporte legalizado, mientras el 38% respondió que “No” y un 0% en la tercera alternativa” No responde”

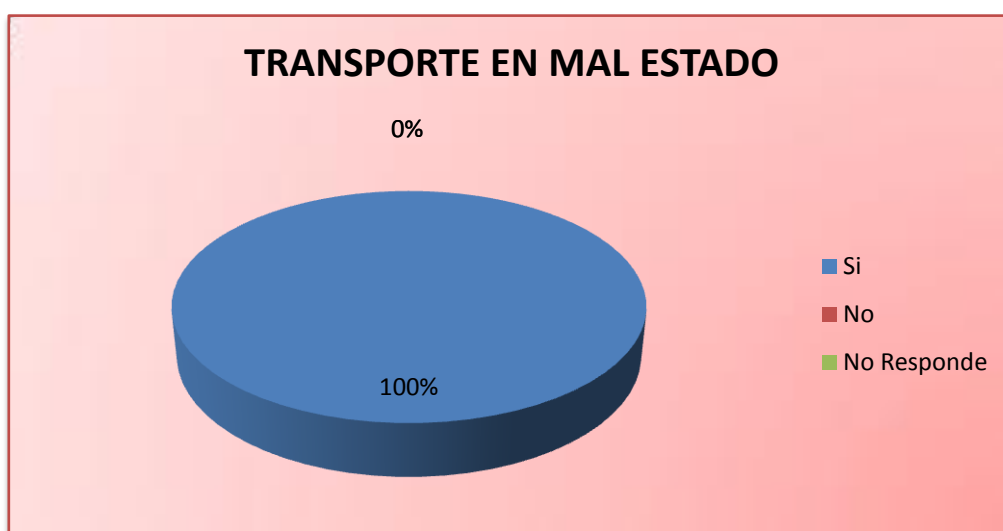
La “Hipótesis particular 5” en esta pregunta queda probada, ya que el 62% de los representantes de los estudiantes respondieron que si creen necesaria la existencia de una cooperativa de transporte legalizado para el traslado de sus hijos.

### PREGUNTA 13.

**Cuadro 16.** Transporte en mal estado

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	368	100%
No	0	0%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 13.** Transporte en mal estado

El 100% de los representantes de los estudiantes encuestados, respondieron que “Si” ocasiona problemas a sus hijo el contar con un servicio de transporte en mal estado.

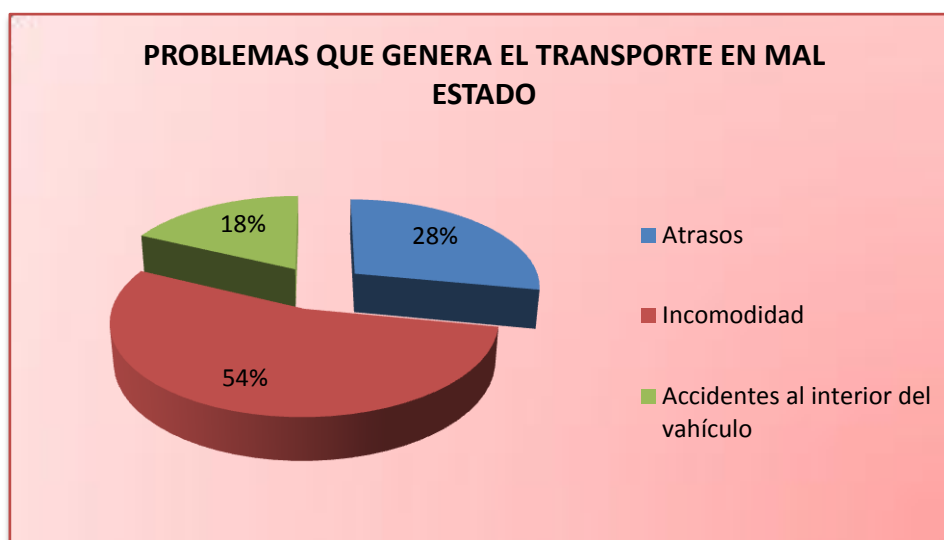
Con el 100% obtenido en esta pregunta, queda probada la “Hipótesis particular 5”, ya que los representantes de los estudiantes señalaron que la existen de un transporte en mal estado si ocasiona problemas a sus hijos.

#### PREGUNTA 14.

**Cuadro 17.** Problemas que genera el transporte en mal estado

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Atrasos	103	28%
Incomodidad	199	54%
Accidentes al interior del vehículo	66	18%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 14.** Problemas que genera el transporte en mal estado

Del 100% de los representantes de los estudiantes encuestados, el 28% contestó que el transporte en mal estado le podría ocasionar a sus hijos "Atrasos", el 54% contestó "Incomodidad", y el 18% respondió que les ocasionaría "Accidentes al interior del vehículo".

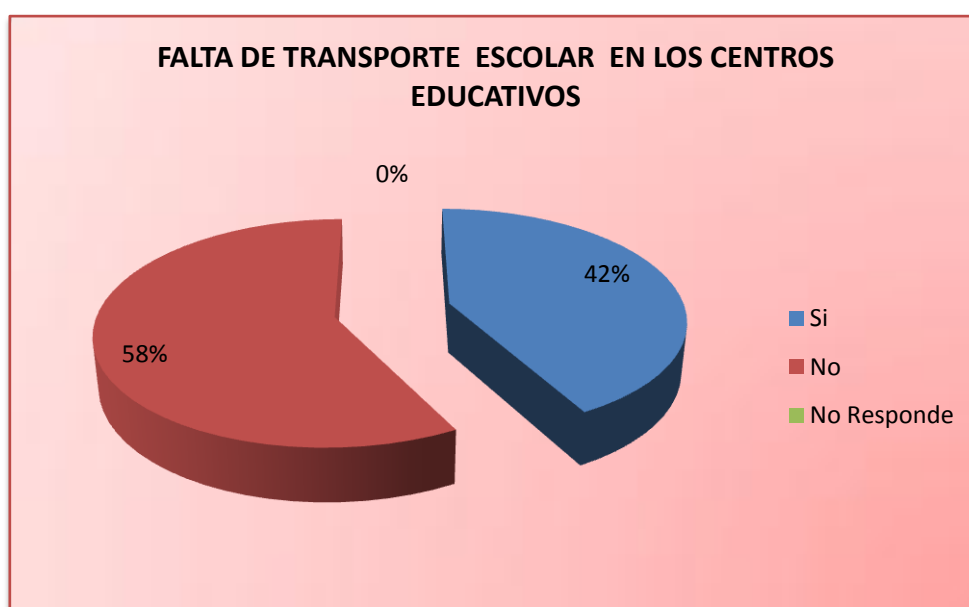
La "Hipótesis particular 5" queda probada en ésta pregunta, ya que con los porcentajes obtenidos se logra observar que las alternativas planteadas si les generan problemas a los estudiantes.

### PREGUNTA 15.

**Cuadro 18.**Falta de transporte escolar en Centros Educativos

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Si	155	42%
No	213	58%
No Responde	0	0%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 15.** Falta de transporte escolar en Centros Educativos

Del 100% de los representantes de los estudiantes encuestados, el 42% respondieron que “Si” creen que existe el transporte privado necesario para cubrir la falta de este servicio en los centros educativos, mientras el 58% dijeron “No”, obteniendo en la tercera alternativa un 0%” No responde”.

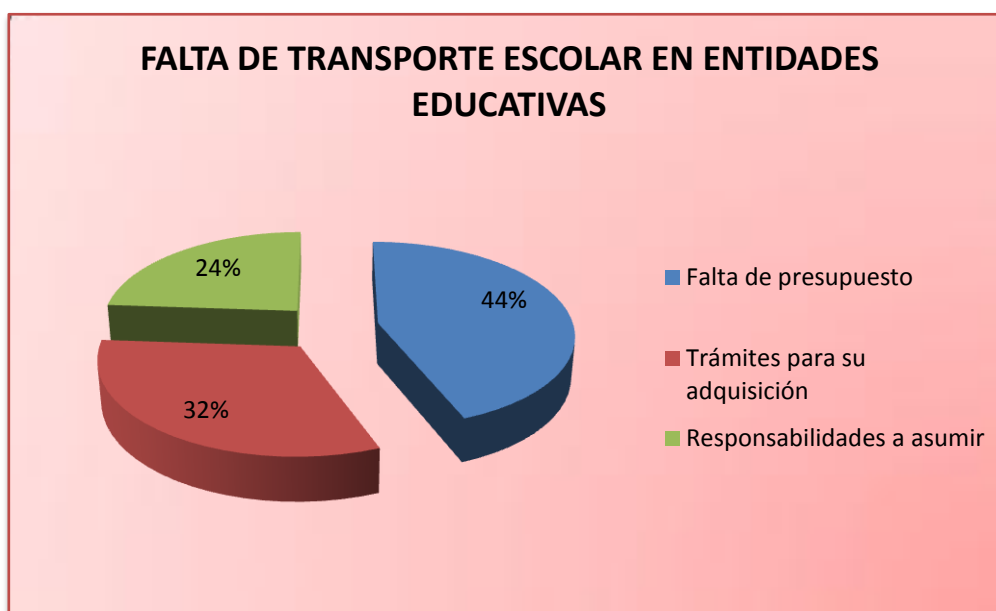
La “Hipótesis particular 6” queda probada en ésta pregunta, ya que el 58% de los representantes de los estudiantes respondieron que no creen que se cubra esta necesidad.

## PREGUNTA 16.

**Cuadro 19.** Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar

CONCEPTO	RESULTADO	PORCENTAJE
Falta de presupuesto	162	44%
Trámites para su adquisición	118	32%
Responsabilidades a asumir	88	24%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>368</b>	<b>100%</b>

Fuente: Centros Educativos del Cantón Milagro



**Figura 16.** Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar

Del total de los representantes de los estudiantes encuestados, el 46% respondieron que la falta de este transporte en los centros educativos se debe a la “Falta de presupuesto”, mientras 31% dijeron que se debe a los “tramites para su adquisición”, obteniendo un 23% en la tercera alternativa” Responsabilidades a asumir”.

La “Hipótesis particular 6” queda probada en ésta pregunta, ya que las alternativas tuvieron porcentajes similares y fueron tomadas como causante, en la falta de este servicio en los Centros Educativos.

## 4.3 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

### 4.3.1 Hipótesis general

De acuerdo al análisis realizado en las 4 primeras preguntas quedan totalmente probada la hipótesis general, ya que el 62% de las personas en la primera pregunta respondieron que la creación de la cooperativa escolar sustituirá a las cooperativas piratas en nuestro Cantón, en la segunda pregunta obtuvimos que el 24% de los padres de familia utilizan al transporte escolar pirata como medio de transporte para sus hijos, en la tercera pregunta conocimos que el 42% de los padres de familia si han utilizado y utilizan el servicio de transporte escolar pirata y en la cuarta pregunta analizamos que el 28% de los padres de familia han presentado y siguen teniendo molestias con el servicio de expreso pirata.

### 4.3.2 Hipótesis Particular

1. Del estudio realizado tenemos como resultado que la **hipótesis particular 1** queda probada porque en la primera pregunta el 56% de los padres de familia encuestados respondieron no estar de acuerdo con los precios que los transportistas privados fijan, mientras que en la segunda pregunta conocimos que el 54% de los padres de familia están dispuestos a pagar entre \$40 - \$45 por este servicio.
2. En la **hipótesis particular 2** queda probada porque analizando la primera pregunta tenemos a el 34% de los padres de familia considerando ineficiente la organización de los recorridos en los expresos piratas y en la segunda pregunta podemos ver que de los padres de familia encuestados el 36% tienen inconvenientes con el transporte del que disponen porque les generan atrasos a sus hijos, el 27% representan inseguridad y el 38% nos expresaron Incomodidad.
3. Tenemos probada la **hipótesis particular 3** debido a los resultados conseguidos en la primera pregunta observamos una totalidad del 100% de los padres de familia diciéndonos que la integridad y seguridad de sus hijos se ven expuestas al peligro debido al incumplimiento de las leyes de transito



por parte de los transportistas públicos como privados, en la segunda pregunta percibimos desconfianza por parte de los padres familia hacia las nuevas disposiciones en las leyes de tránsito, pues el 94% de ellos asegura que no existirá responsabilidad por parte de los señores choferes.

4. Con una **hipótesis particular 4** probada, vemos una totalidad del 100% de padres de familia encuestados corroborándonos que existen escasas cooperativas de transporte escolar legalmente constituidas en el Cantón de Milagro.
  
5. Debido a que la **hipótesis particular 5** queda probada puntualizamos que en la primera pregunta el 62% de los padres de familia encuestados manifestaron que es importante la presencia de una cooperativa de transporte escolar legalizada para el uso de los estudiantes, además en la segunda pregunta poseemos como resultado un total del 100% de los padres de familia encuestados asegurando que el tener un servicio en mal estado ocasiona problemas a sus hijos y en la tercera pregunta el 28% de los padres de familia informan que el transporte en mal estado les genera atraso mientras que el 54% menciona inconformidad dejando al 18% expresando que causaría accidentes dentro del vehículo.
  
6. Con la **hipótesis particular 6** probada encontramos en la primera pregunta como resultado, que el 42% de las personas encuestadas afirman que existe el suficiente transporte privado cubriendo mencionada necesidad mientras que un 58% indica lo contrario, por otra parte en la segunda pregunta nos demuestran que el 46% de las personas encuestadas señalan que al no haber presupuesto, no hay un respectivo transporte en todos los centros educativos por lo tanto el 31% revela que se debe a los trámites para su adquisición dejándonos un 23% afirmando que se debe a la alternativa responsabilidades a asumir

#### **4.4 RESULTADOS**

Al concluir con el análisis de los resultados obtenidos de las encuestas realizadas a los representantes de los estudiantes de los 5 Centros Educativos, podemos sintetizar:

1. Que existe una demanda insatisfecha, en cuanto a la calidad del servicio prestado por quienes ofrecen el “Transporte Escolar Informal”, como medio de traslado para sus hijos hacia sus diferentes Centros Educativos.
2. Por lo cual el resultado obtenido nos confirmó que existe un considerable problema, puesto que los expresos informales no están aptos para contar con servicio sectorizado, provocando que los estudiantes pasen mucho tiempo en el expreso hasta el momento de arribar a sus Centros Educativos.
3. Podemos decir que en base a los resultados obtenidos de las encuestas, los representantes en este caso los padres de los estudiantes si consideran conveniente la implementación de una Cooperativa de Transporte Escolar en este Cantón.

## **CAPITULO V**

### **PROPUESTA**

#### **5.1 TEMA**

Creación de una Cooperativa de Transporte Escolar y su impacto en los expresos piratas en la Ciudad de Milagro.

#### **52. FUNDAMENTACIÓN**

Con el paso de los últimos años, Milagro ha progresado a pasos acelerados haciendo gala de su habitual dinamia, generada por su gente y por sus instituciones, convirtiendo a esta tierra privilegiada de siempre en un emporio de riqueza, cultura y de trabajo por excelencia, hoy en día.

Ubicada en una zona de excepción, el cantón Milagro se halla enlazado a los demás sectores del país a través de una red vial de primer orden.

En cuanto al servicio de taxis, alrededor de 600 unidades están agrupadas en once cooperativas, las que se encuentran afectadas por la existencia de unidades “piratas”, taxis amigos y taxi motos, que circulan efectuando el mismo servicio y hacia lugares más aislados de la ciudad, especialmente en horas de la noche y madrugada.

Y con el crecimiento de la población y la expansión de los centros educativos en los últimos años, se ha visto la necesidad de contar con servicio de transporte especial para el traslado de los estudiantes.<sup>30</sup>

Siendo este el motor impulsador para que en la Ciudad existan cooperativas de transporte escolar que viajen desde la Ciudad de Guayaquil para ofrecer este servicio a la población estudiantil. Aunque este servicio no logro cubrir la

---

<sup>30</sup> (<http://milagro.bligoo.es/el-milagro-actual>)

demanda existente, puesto que las cooperativas que llegaban desde Guayaquil no llegaban a abastecer esta necesidad.

Por tal motivo es que se da lugar a que en la Ciudad de Milagro vaya en aumento la existencia de unidades piratas, que mediante este servicio desean cubrir esta necesidad, aunque no sea de total agrado, ya que al no estar legalizadas no ofrecen seguridad necesaria para el buen traslado de los estudiantes, incrementado así la incertidumbre de los padres de familia, siendo estos los solicitantes de este servicio.

Debido a la necesidad de transportación escolar existente en el Cantón Milagro, la Cooperativa de Transporte Escolar TRANSexpres S.A., aportara de modo que satisfaga a la demanda estudiantil, los cuales requiere de una movilización segura y confortable para trasladarse hacia sus diferentes Centros Educativos, tanto de nivel primaria como secundaria de éste Cantón.

Los estudiantes necesitan y deben contar con un servicio de calidad en este Cantón, es por ello que surge la idea de esta propuesta, que se enfoca en su totalidad en brindar a sus usuarios una correcta transportación en cuanto a seguridad, comodidad, confort y bienestar de los mismos.

Por tal motivo al ser usuarios del servicio que brinda a ustedes “TRANSexpres” estarán contando con la mejor alternativa para la movilización hacia sus Centros Educativos, y a su vez este servicio reducirá la inseguridad en el traslado, tiempo e incomodidad a los estudiantes.

Otorgando así el bienestar, confort y seguridad que los estudiantes necesitan para su traslado, mostrándonos siempre interesados en brindarles un servicio de calidad.

### **5.3 JUSTIFICACIÓN**

La transportación de los estudiantes hacia sus Centros Educativos en el transcurso de sus actividades es y debe ser tomada como parte importante en su diario vivir, ya que al contar con un buen transporte sentirán un mejor ambiente de confortabilidad.

Por ello, nuestro servicio busca satisfacer a la demanda existente, ofreciendo a los estudiantes la seguridad, confiabilidad y comodidad necesaria para su transportación, tomando las medidas necesarias para que éste sea del total agrado de los usuarios y contratantes de este servicio, por tal motivo contaremos con vehículos garantizados y choferes profesionales altamente capacitados.

Así mismo la organización de los recorridos que se establecerán, estarán acorde a la ubicación del domicilio y entidad educativa del estudiante, para que de esta manera los recorridos no se tornen muy extensos.

## **5.4 OBJETIVOS**

### **5.4.1. Objetivo General**

Crear una Cooperativa de Transporte Escolar de calidad que genere confianza en los padres de familia y seguridad en los estudiantes para su traslado.

### **5.3.2. Objetivos Específicos**

1. Brindar un servicio de calidad y diferenciador a los estudiantes.
2. Satisfacer la demanda.
3. Contar con un personal altamente capacitado para el desempeño de sus actividades.
4. Obtener fidelidad por parte de nuestros clientes.
5. Obtener rentabilidad.
6. Diversificar nuestro servicio, tanto como para empresas y turismo.

## **5.5 UBICACIÓN**

La implementación del sistema de transporte tendrá lugar en el país de Ecuador, Provincia del Guayas, en el Cantón Milagro.

La oficina de la Cooperativa de Transporte Escolar estará ubicada en la Ciudadela Nuevo Milagro de éste Cantón, mientras que la ubicación del garaje donde se encontraran los vehículos será en la Ciudadela “Las Mercedes”.

- Croquis de la ubicación de la Oficina de “TRANSexpres”

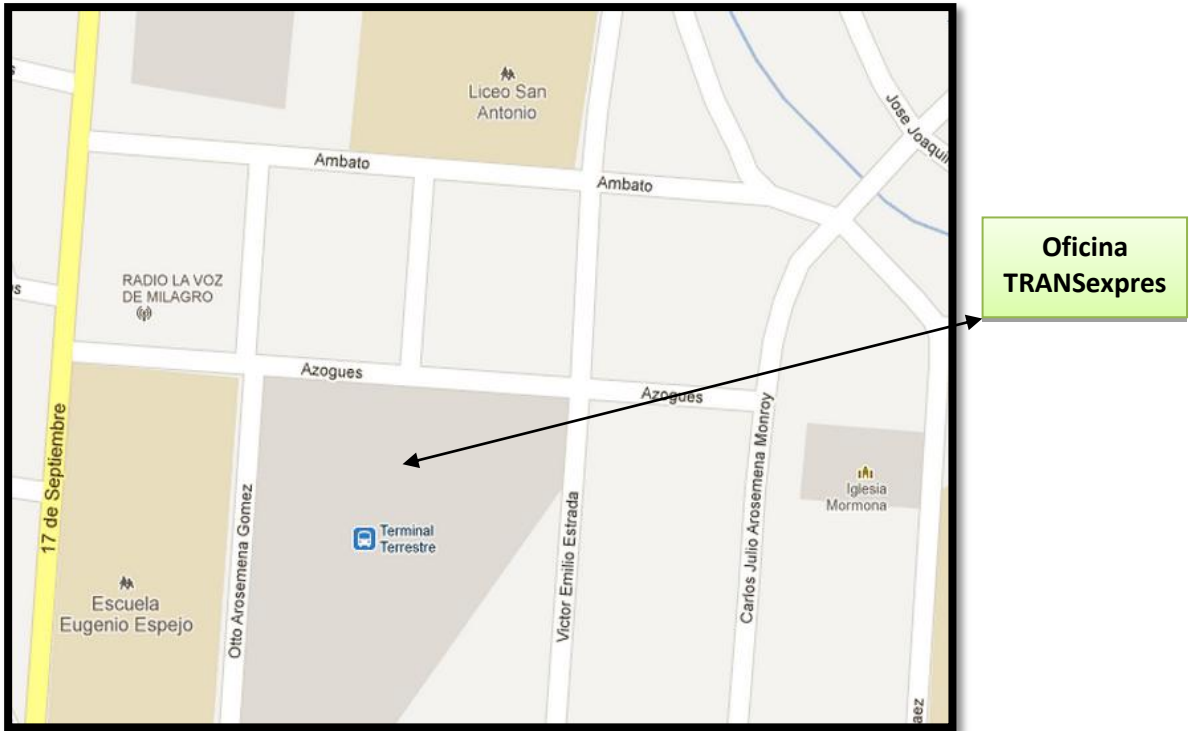


Figura 17: Ubicación de Oficina de TRANSexpres

- Croquis de la ubicación del Garaje de “TRANSexpres”

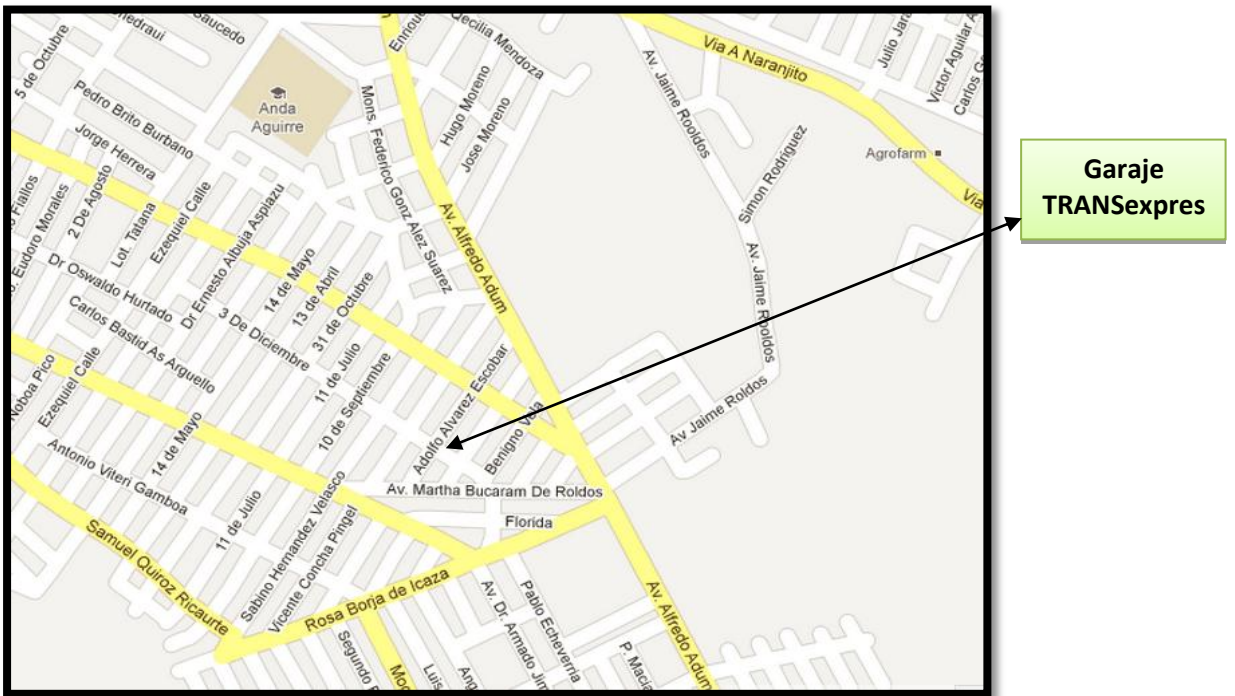


Figura 18: Ubicación del Garaje de TRANSexpres

## **5.6 ESTUDIO DE FACTIBILIDAD**

### **Visión**

Ser una organización líder en el transporte especial, identificada con un personal de excelente calidad humana, encaminados a prestar un servicio integral y de calidad permanente.

### **Misión**

Satisfacer las expectativas y necesidades de nuestros clientes en cuanto al transporte especial para estudiantes, mediante la optimización de nuestros servicios, apoyados en un excelente equipo humano, técnico y automotor que contribuya a la obtención de la mejor calidad en beneficio de todos.

#### **5.6.1 Marco Legal**

##### **1.- Requisitos para la obtención del RUC**

El Representante legal de la empresa TRANSexpres cuya inscripción se realice personalmente, se debe exhibir el original y presentar la fotocopia de los siguientes documentos:

Documento de identidad del representante legal.

Para sustentar el domicilio fiscal presentará uno de los siguientes documentos:

1.- Recibo de agua, luz, telefonía fija, televisión por cable (con fecha de vencimiento dentro de los últimos dos meses) o de la última declaración jurada de predio, entre otros documentos autorizados por la SUNAT.

2.- La partida registral certificada (ficha o partida electrónica) por los Registros Públicos. Dicho documento no podrá tener una antigüedad mayor a treinta (30) días calendario.

**Presentar los siguientes formularios firmados por el representante legal o persona autorizada:**

- Formulario N° 2119, solicitud de inscripción o comunicación de afectación de tributos.

- Formulario N° 2054, representantes legales.
- Formulario N° 2046, establecimientos anexos (sólo en el caso de contar con establecimiento anexo distinto al señalado como domicilio fiscal y debidamente sustentado).

## **2.- Requisitos para tramitar la patente municipal**

La patente municipal se tramita en el municipio de lugar de la compañía, en este caso en el Cantón Milagro. Adjuntando lo siguientes documentos:

- 2 copias de cedula de ciudadanía a color.
- Emitir un memorándum dirigido al Jefe de rentas del Municipio de Milagro. A la misma que se le adjunta lo siguiente:
  - 1 copia a color de la cedula de ciudadanía
  - 1 copia del R.U.C.

## **3.- Permiso de funcionamiento otorgado por el Cuerpo de Bomberos (anual).**

- Solicitud de inspección
- Informe de inspección
- Certificado de funcionamiento

## **4.- Certificado de permiso sanitario del propietario y empleados del establecimiento.**

### **Procedimiento**

Solicitar consulta médica en el dpto. De estadística del Hospital del Cantón Milagro.

El Dpto. de estadística del Hospital, abre una carpeta de historia clínica con el Dr. Medicina General. Una vez en la consulta, el Dr. extiende una orden de exámenes de laboratorio a realizar dentro del Hospital.

### **Tipos de exámenes:**

- Sangre (Sífilis, VIH, entre otros)
- Parasitario (heces)



- VDRL (tuberculosis)
- Orina

Con los resultados obtenidos regresa donde el Dr. Medicina General, si resulta positivo en alguna enfermedad, no se le otorga el permiso. Para lo cual tendrá que seguir el tratamiento respectivo hasta que esté libre de cualquier tipo de enfermedad.

Una vez comprobado que la persona está completamente sana, deberá presentar los siguientes requisitos, previo a la obtención del Certificado de **Salud Ocupacional:**

- Copia de cédula de ciudadanía
- Foto tamaño carnet
- Especie.

### **Personal**

La empresa cuenta con 8 personas establecidas de la siguiente manera:

- El Supervisor Administrativo, que es el encargado de toda la parte administrativa.
- El Contador de la compañía.
- 5 choferes que cumplen con la movilización o traslado de los estudiantes a las instituciones educativas.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> (<http://clubensayos.com/Acontecimientos-Sociales/RUC/174410.html>)

**TITULO I**  
**DE LA ORGANIZACIÓN**

**CAPITULO I**  
**DEFINICIÓN, NATURALEZA Y OBJETO**

**Art. 1.- Objeto y ámbito.-** El objeto de la presente norma es la regulación del transporte comercial escolar e institucional. Será de cumplimiento obligatorio para las operadoras que brindan el transporte en dicha modalidad y los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hubieran asumido las competencias del sector.

Los GAD's en ejercicio de sus facultades reguladoras dentro de su jurisdicción podrán emitir las ordenanzas que complementen estas normas, sin contravenirlas.

**Art. 2.- Definición del transporte escolar u institucional.-** Es un sistema personalizado de servicio de transporte comercial para estudiantes y trabajadores, sean estos del sector público o privado, que requieren de movilización desde sus hogares hasta las instituciones educativas o lugares de trabajo i viceversa, de acuerdo a la necesidad del contratante.

**Art. 3.- Régimen de sujeción del servicio.-** Las operadoras del servicio de transporte escolar e institucional se sujetarán para su constitución y organización jurídica a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario, así como la Ley de Compañías; y, en lo que compete a su operación, regulación y control a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus reglamentos.

**Art. 4.- Objeto Social exclusivo.-** Las operadoras de transporte escolar e institucional, tendrán el objeto social exclusivo para el que fue creado y no podrán prestar otro tipo de servicio, por lo que deberán así determinarlo claramente en su estatuto y en respectivo permiso de operación.

**Art. 5.- Contrato de Servicios.-** El servicio de transporte escolar e institucional se prestará previo la suscripción de un contrato de servicio de transporte, legalmente celebrado, entre los contratantes. El documento contendrá, a más de los elementos jurídicos esenciales, la descripción detallada del origen, destino, horario de servicio y ruta.

**Art. 6.- Prestación del servicio.-** Las cooperativas y compañías de transporte escolar e institucional, deberán mantener procesos de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores; programas de mantenimiento de su flota vehicular, programación operacional mensual, de acuerdo a metodologías y formatos definidos por la Agencia Nacional de Tránsito; procesos que estarán a disposición de los organismos de tránsito para su revisión.

**Art. 7.- Órganos Competentes.-** La Agencia Nacional de Tránsito, sus Unidades Provinciales y Regionales, la Comisión de Tránsito del Ecuador y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos(en adelante GAD'S) que hayan asumido las competencias; autorizarán, revisarán y supervisarán la prestación de este tipo de servicio en sus jurisdicciones, sujetándose a las normas aplicables y disposiciones del presente reglamento, así como de las resoluciones que al respecto y a futuro expida la Agencia Nacional de Tránsito.

## **CAPITULO II DEL ÁMBITO DE OPERACIÓN**

**Art. 8.- Ámbito.-** El servicio de transporte escolar e institucional se prestará exclusivamente como servicio de transporte Intracantonal, por lo que, las operadoras habilitadas para este fin no podrán ofertar otro servicio adicional que no corresponda a su jurisdicción y movilidad.

Sin embargo, podrán por excepción extender su servicio a zonas pertenecientes a otros cantones, que por su ubicación y características conforme una sola zona geográfica urbana consolidada, para satisfacer una necesidad específica acorde al Contrato de Servicio de Transporte, debidamente autorizado y registrado por la Agencia Nacional de Tránsito, la cual contendrá a detalle el origen, destino, horario de servicio y ruta. El conductor del vehículo deberá portar en todo momento el contrato señalado y cumpliendo estrictamente con lo determinado en el mismo.

**Art. 9.- Prohibición.-** El Transporte Escolar e Institucional, no podrá realizar otro tipo de servicio para el cual fue constituido y autorizado, el cumplimiento a

esta disposición será sancionado de conformidad a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Art. 10.- Clases de servicio.-** El servicio de transporte escolar e institucional se prestara como:

- 1) Servicio de transporte de pasajeros Puerta a puerta.- Es el traslado de estudiantes o trabajadores, sean estos del sector público o privado, desde sus domicilios hasta los establecimientos educativos o instituciones, sean éstas públicas privadas, y viceversa.
- 2) Servicio de transporte por Vías Principales.- Es el traslado de estudiantes o trabajadores, sean estos públicos o privados, por las vías colectoras o ejes viales principales, aledaños sus domicilios como origen del servicio, hasta llegar a su destino y viceversa.

La transportación escolar e institucional se realizará en vehículos automotores que se encuentren debidamente equipados para la prestación de un servicio de calidad y seguridad, por lo que deberán observar obligatoriamente las normas técnicas y niveles de servicio determinado por el organismo competente.

## **TITULO II**

### **DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO**

#### **CAPITULO I DE LA CONSTITUCION JURÍDICA**

**Art. 11.- Objeto Social Exclusivo.-** De conformidad con lo que dispone la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la constitución jurídica de compañías o cooperativas de transporte comercial escolar e institucional, el objeto social será exclusivo en su estatuto.

**Art. 12.- Informe previo de factibilidad.-** La Superintendencia de Compañías y el Instituto Nacional de Economía Popular no podrán otorgar autorización para la conformidad de compañías o cooperativas de transporte comercial escolar e institucional, sin el informe de factibilidad favorable emitido por la autoridad competente.

**Art. 13.- Procedimiento.-** El procedimiento para el otorgamiento del informe previo de factibilidad será de acuerdo al establecido en el Reglamento General a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**Art. 14.- Requisitos.-** Los requisitos para la constitución jurídica de las compañías o cooperativas dedicadas a este servicio son los siguientes:

1. Solicitud en el formato otorgado por la Agencia Nacional de Transito.
2. Proyecto de estatuto o minuta, que contenga en su objeto social, claramente establecida la actividad del servicio de transporte escolar e institucional, incluido un CD con esta información.
3. Nómina de los socios de la operadora, con sus firmas y rúbricas, numero de cedula de identidad y certificado de votación, adjuntado copia de estos documentos.
4. Reserva del nombre si se trata de una compañía, emitida por la Superintendencia de Compañías.

La documentación presentada deberá estar actualizada.

## **CAPITULO II DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN**

**Art. 15.- Permiso de Operación.-** Para la prestación del servicio de transporte comercial escolar e institucional, se deberá obtener de forma obligatoria el permiso de operación, que será otorgado por Agencia Nacional de Transito o el GDD competente, según el ámbito donde se brindará el servicio de transporte.

**Art. 16.- Requisitos.-** Los requisitos para solicitar el permiso de operación son los siguientes:

- a) Solicitud escrita, en el formato establecido, dirigida al Director Ejecutivo de la ANT, definiendo que la clase de servicio que brindará es escolar e institucional;
- b) Escritura certificada actualizada de la constitución jurídica, debidamente inscrita en el Registro Mercantil y aprobada su constitución y respectiva reformas de estatutos de ser el caso, de acuerdo con este reglamento;
- c) Copia certificada del Registro Único de Contribuyentes;
- d) Certificación original y actualizada de la nómina de accionistas o socios emitidas por el organismo competente;

- e) Copia certificada del nombramiento del representante legal de la compañía o cooperativa, debidamente registrado;
- f) Memoria técnica explicativa del sistema de control utilizado por la flota, que garantice el monitoreo y evaluación de las condiciones de manejo del vehículo. Los equipos y tecnología utilizada permitirán determinar las condiciones y características históricas de manejo del conductor, para el control y seguridad de los usuarios;
- g) Copia certificada de la matricula o carta de venta de cada vehículo, que no puede ser de más de un vehículo por socio;
- h) Copia certificada de los documentos personales de los dueños de los vehículos, que de más de un vehículo por socios; y,
- i) Certificado emitido por la SENRES en el cual se indique que el propietario del vehículo al que se le va a otorgar o renovar el permiso de operación, no es funcionario público, y certificados emitidos por la Comandancia General de Policía Comandancia General de las Fuerzas Armadas y Comisión de Transito del Ecuador de no ser miembros uniformados en servicio activo.

Los GAD's que hayan asumido las competencias, mediante ordenanzas podrán emitir sus propios requisitos para la obtención del permiso de operación, observación como mínimo los literales que anteceden.

**Art. 17.- Verificación de la flota vehicular.-** Los permisos de operación se concederán previo el cumplimiento y verificación, de que las especificaciones técnicas de la flota vehicular se ajusten a las disposiciones establecidas en este reglamento, para lo cual los operadoras deberán observar lo siguiente.

1. Contar con un sistema de control de condiciones de manejo de las unidades para seguridad de los usuarios, o control con empresas constituidas para la prestación de este servicio.
2. Copia de la póliza de seguros de los vehículos de la flota, incluyendo su responsabilidad civil ante terceros;

3. Nómina de los vehículos y de los propietarios de los mismos que prestarán el servicio;
4. El año de fabricación de las unidades deberán estar enmarcado dentro del cuadro de vida útil definido por la Agencia Nacional de Tránsito.
5. Una vez habilitado con el premissa de operación, las unidades podrán circular prestando el servicio hasta el tiempo establecido en este reglamento, contado a partir del año de fabricación, encargándose a la autoridad de tránsito competente la facultad de anular la habilitación a partir de la fecha mencionada y dándosele prioridad en su habilitación en el caso de renovación de la unidad.

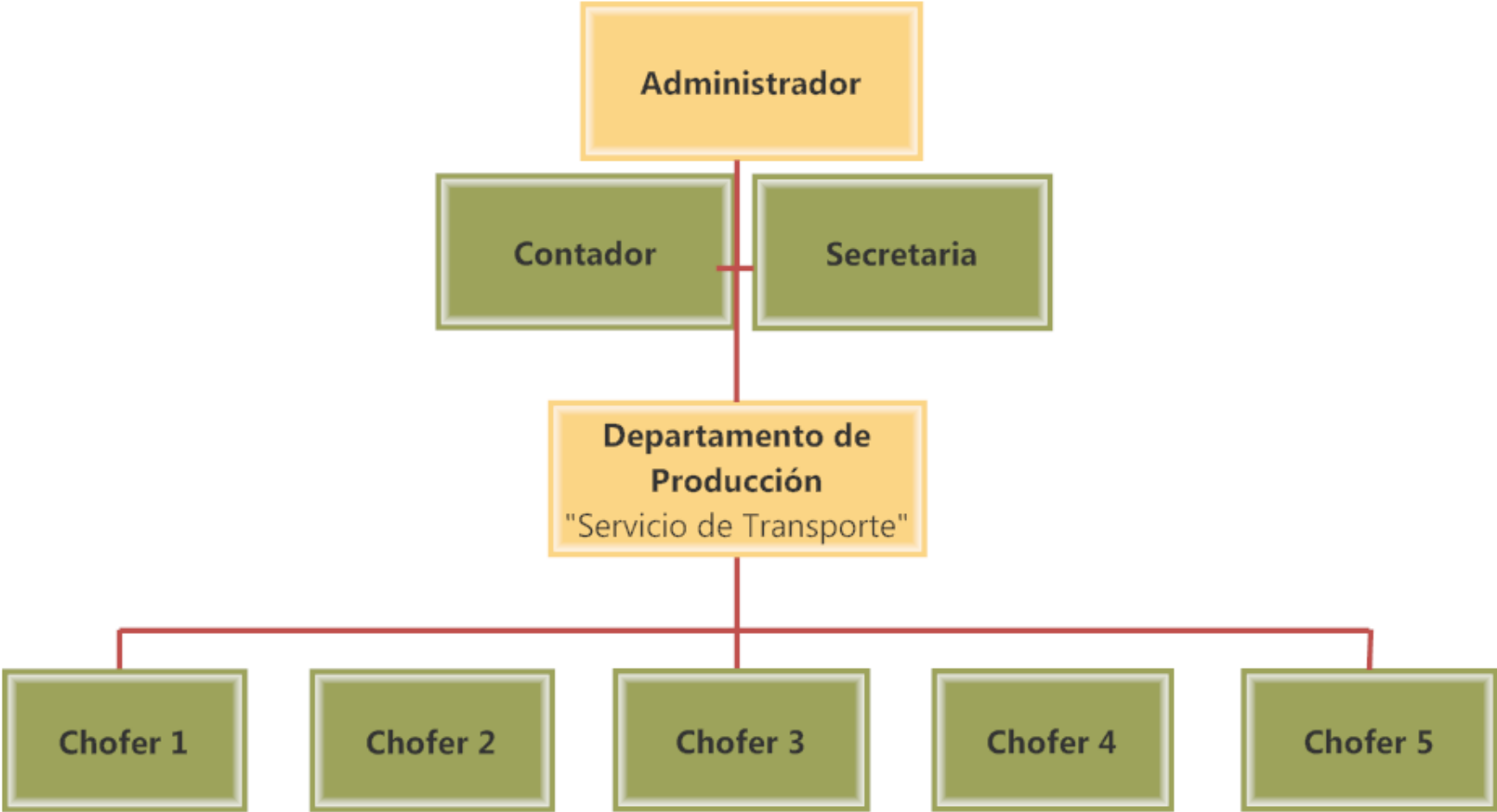
Los GAD's que hayan asumido las competencias mediante ordenanza podrán emitir sus propios requisitos observando como mínimo lo establecido anteriormente.

32

---

<sup>32</sup> ([www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-de-transporte/resoluciones-de-regulacion/file/89-resolucion-no-005-dir-2012-ant-reglamento-de-transporte-escolar?tmpl=component](http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-de-transporte/resoluciones-de-regulacion/file/89-resolucion-no-005-dir-2012-ant-reglamento-de-transporte-escolar?tmpl=component))

**Organigrama**



**Figura 19:** Estructura Organizacional de la Cooperativa de transporte Escolar



## Descripción de funciones

**Cuadro 20:** Manual de funciones “Administrador”

<b>Manual de funciones</b>	
<b>Denominación del cargo</b>	<b>ADMINISTRADOR</b>
<b>Función Básica</b>	
<p>Es el responsable de formular, evaluar, conducir y supervisar los procesos de regulación del transporte, dentro del marco de los dispositivos legales aplicables.</p>	
<b>Funciones específicas</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Proponer normas y procedimientos orientados a mejorar las actividades de la Gerencia de Transporte.</li><li>2. Fijar y vigilar el cumplimiento de objetivos y metas.</li><li>3. Revisar, proponer, aprobar y dar trámite, según corresponda, los documentos que de conformidad con sus respectivas funciones, formulen las unidades orgánicas dependientes de la Gerencia de Transporte y sean sometidos a su consideración.</li><li>4. Administra adecuadamente los recursos de la empresa.</li><li>5. Elabora el reglamento interno de la empresa.</li><li>6. Toma decisiones en base a estados financieros.</li><li>7. Representa a la empresa en todo acontecimiento social, cultural, en el que la organización participe.</li><li>8. Elabora presupuestos y estados financieros.</li><li>9. Controla el trabajo de subalternos.</li><li>10. Gestiona las inversiones necesarias para la empresa.</li></ol>	

11. Ejecuta el pago de impuestos, sueldos, servicios básicos, proveedores.

12. Ser responsable en forma directa con el dinero.

#### **Perfil del cargo**

- Edad: 25 años en adelante
- Sexo: Indistinto
- Estado Civil: Indistinto

#### **Requisitos mínimos para el puesto**

- Título profesional de Tercer Nivel en Administración de Empresas.
- Aptitudes para planificar y dirigir trabajos de grupo.
- Excelente relaciones personales.
- Disposición de tiempo completo.
- Experiencia requerida para ocupar el cargo por lo menos 3 años en la administración o direcciones de afines.

**Autoras:** Ingrid Verdesoto y Erika Arcos

**Cuadro 21:** Manual de funciones “Contador”

<b>Manual de funciones</b>	
<b>Denominación del cargo</b>	<b>CONTADOR</b>
<b>Función Básica</b>	
Profesional dedicado a aplicar, analizar e interpretar la información contable y financiera de la organización, con la finalidad de diseñar e implementar instrumentos y mecanismos de apoyo al Gerente General de la Cooperativa en el proceso de toma de decisiones.	
<b>Funciones específicas</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Las aperturas de los libros de contabilidad.</li><li>2. Establecimiento de sistema de contabilidad.</li><li>3. Estudios de estados financieros y sus análisis.</li><li>4. Certificación de planillas para pago de impuestos.</li><li>5. Aplicación de beneficios y reportes de dividendos.</li><li>6. La elaboración de reportes financieros para la toma de decisiones.</li></ol>	
<b>Perfil del cargo</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Edad: 25 a 45 años</li><li>• Sexo: Masculino</li><li>• Estado civil: Indistinto</li></ul>	
<b>Requisitos mínimos para el puesto</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Título profesional de Tercer Nivel en CPA.</li><li>• Experiencia requerida para ocupar el cargo por lo menos 2 años en la direcciones de afines.</li></ul>	

**Autoras:** Ingrid Verdesoto y Erika Arcos

**Cuadro 22:** Manual de funciones “Secretaria”

<b>Manual de funciones</b>	
<b>Denominación del cargo</b>	<b>SECRETARIA</b>
<b>Función Básica</b>	
Es aquel profesional que maneja todos los archivos y las actividades que se den dentro de la oficina donde labore.	
<b>Funciones específicas</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Registra la hora de llegada y salida de los choferes.</li><li>• Receipta llamadas de posibles clientes.</li><li>• Archiva documentos.</li><li>• Notifica novedades al Gerente de los vehículos.</li><li>• Registra a los usuarios en la base de datos.</li></ul>	
<b>Perfil del cargo</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Edad: 20 a 30 años</li><li>• Sexo: Femenino</li><li>• Estado civil: Indistinto</li></ul>	
<b>Requisitos mínimos para el puesto</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Instrucción: Bachiller</li><li>• Experiencia laboral comprobable en el puesto como mínimo de un año.</li></ul>	

**Autoras:** Ingrid Verdesoto y Erika Arcos

**Cuadro 23:** Manual de funciones “Chofer”

<b>Manual de funciones</b>	
<b>Denominación del cargo</b>	<b>CHOFER</b>
<b>Función Básica</b>	
Conducir un vehículo para trasladar a los estudiantes hacia sus respectivos Centros Educativos.	
<b>Funciones específicas</b>	
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Proporciona mantenimiento preventivo y correctivo al vehículo bajo su responsabilidad. (Este consiste en asear el vehículo, medir los niveles de aceite del motor y de la transmisión, así como el aire de los neumáticos).</li><li>2. Verifica la carga de la batería para detectar a tiempo irregularidades en su funcionamiento.</li><li>3. Llevar el vehículo al taller para verificar el estado del mismo.</li></ol>	
<b>Perfil del cargo</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Edad: 24 a 40 años.</li><li>• Sexo: Masculino.</li><li>• Estado civil: Indistinto.</li></ul>	
<b>Requisitos mínimos para el puesto</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Licencia: Tipo Especial.</li><li>• Experiencia: 1 año mínimo.</li><li>• Conocimientos de mecánica.</li><li>• Buena visión.</li><li>• Control de sí mismo para enfrentar la tensión en situaciones de tráfico.</li><li>• Conocer el reglamento de tránsito.</li></ul>	

**Autoras:** Ingrid Verdesoto y Erika

## ANALISI FODA y sus estrategias FO - FA- DO - DA

**Cuadro 24:** Análisis FODA y sus Estrategias

<p style="text-align: center;"><b>ESTRATEGIAS</b> <b>FO-FA-DO-DA</b></p>	<p><u><b>Fortalezas</b></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ubicación estratégica.</li> <li>• Personal capacitado y motivado.</li> <li>• Unidades de transporte propio.</li> <li>• Capacidad de adeudamiento.</li> <li>• Calidad de servicio.</li> </ul>	<p><u><b>Debilidades</b></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser una empresa nueva.</li> <li>• Deficiente atención al usuario.</li> <li>• Altos costos en la inversión inicial.</li> </ul>
<p><u><b>Oportunidades</b></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fructificar la unidad de transporte para crecer en nuevos mercados.</li> <li>• Generar empleo.</li> <li>• Ser los pioneros en implementar una cooperativa de transporte escolar en este Cantón.</li> </ul>	<p><b>ESTRATEGIA - FO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover el vehículo a actividades de transporte escolar para estudiantes de escuelas y colegios de la sección matutina y vespertina.</li> <li>• Elaborar base de datos de clientes para registro de ingresos a la cooperativa.</li> <li>• Realizar publicidad necesaria y correcta, para la captación de la mayor cantidad de clientes posibles.</li> </ul>	<p><b>ESTRATEGIA - DO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Con aumento de clientes se facilitara de capacitación al talento humano de la compañía.</li> <li>• La expansión hacia nuevos mercados podrá cubrir los altos costos en la inversión.</li> <li>• Los sistemas de información permitirán una rápida atención al cliente.</li> </ul>
<p><u><b>Amenazas</b></u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recesión de la economía por la mala implementación de políticas macroeconómicas en el sector.</li> <li>• Aparición de nuevos competidores.</li> <li>• Aumento de precios en la movilización.</li> </ul>	<p><b>ESTRATEGIA - FA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contamos con vehículos propios, lo cual facilitara establecer precios razonables.</li> <li>• Compensar la competencia con el personal profesional y calificado que se posee.</li> <li>• Brindamos un servicio de calidad y daremos un valor adherido para restringir a nuevos competidores.</li> </ul>	<p><b>ESTRATEGIA - DA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer convenios con proveedores para cubrir altos costos de inversión.</li> <li>• Desarrollar presupuestos anuales para determinar con exactitud los ingresos de la compañía.</li> <li>• Selección adecuada del personal para mantener un buen servicio e imagen de la cooperativa de transporte escolar.</li> </ul>

**Autoras:** Ingrid Verdesoto y Erika Arcos

### 5.6.1 SEGMENTACIÓN DE MERCADO

Es de vital importancia definir el tipo de mercado al que se desea captar estableciendo cuales serán los clientes potenciales en base a las ventajas competitivas y comparativas del servicio a ofrecer.

#### **Ventajas Competitivas.**

- Contar con un espacio físico para solicitar el servicio.
- Ubicación geográfica.
- Seguridad
- Servicio diferenciador.

#### **Ventajas Comparativas**

- Precio
- Confort
- Calidad

Sabiendo el tipo de servicio que se ofrecerá se estableció de la siguiente manera:

**Mercado** : Servicio de transportación para estudiantes.

**Segmento** : Toda aquella población estudiantil primaria y secundaria que se encuentren dentro de la localidad, que requieran de un servicio seguro para el traslado hacia su respectivo centro educativo.

El mercado potencial determinado es el grupo de estudiantes que se domicilian en la ciudad de Milagro los mismos que se exponen a la inseguridad y falta de compromiso del transporte público y expresos informales.

Para quienes adopten el servicio de TRANSexpres contarán con comodidad, seguridad y responsabilidad en su traslado de manera eficiente.

Es de gran importancia segmentar el mercado que ofrece servicios de transporte escolar de manera geográfica, para determinar cuáles son y donde están los clientes potenciales y especialmente establecer las perspectivas que el mercado posee del servicio de transporte. Solo así se podrá organizar y

determinar de una manera adecuada de que manera se logrará llegar a captar el mercado objetivo.

La segmentación demográfica se centrará en los consumidores de clase baja, media baja, media, media alta y alta de Milagro, que tengan la necesidad de tomar el servicio.

El mercado meta estará compuesto de la siguiente manera:

**Demografía:**

- Estudiantes de escuelas y colegios.

**Geografía:**

- País : Ecuador
- Provincia : Guayas
- Cantón : Milagro

**Pictografía:**

Se considera los gustos y preferencias de los padres de familia que tienen poder de compra e interés en servicios de transporte para sus hijos.

**Sociografía:**

Esta dirigido a los consumidores de clase social baja, media baja, media, media alta y alta de la ciudad de Milagro.

### **5.6.2 MARKETING MIX**

Se empleará el conjunto de herramientas tácticas controlables de mercadotecnia que la empresa combina para producir una respuesta deseada en el mercado meta. La mezcla de mercadotecnia incluye todo lo que la empresa puede hacer para influir en la demanda del servicio.

Una buena mezcla de marketing permite que la empresa pueda actuar de forma planificada y coherente para satisfacer las necesidades del consumidor y conseguir un beneficio mutuo.

A continuación se detalla la mezcla de marketing del servicio de transporte de la Cooperativa TRANSexpres.



## 1. PRODUCTO

La cooperativa de transporte escolar en la ciudad de Milagro brindara diferentes servicios encaminados a la satisfacción de transportación de los estudiantes, preocupándose siempre por brindar una atención excelente, brindando un servicio de calidad.

Nuestro servicio se enfoca en trasladar a los estudiantes hacia los diferentes centros educativos del Cantón Milagro que requieren de un servicio de trasportación,

El nombre comercial de la empresa será: **“TRANSexpres”** y el logotipo será:



**Figura 20.** Logo TRANSexpres

El mismo que constara en la publicidad para que las personas puedan identificar el servicio. Se brindara un servicio optimo y de calidad ya que la cooperativa contara con personas capacitadas. El servicio que brindara la Cooperativa de Transporte Escolar se diferencia por ser el único lugar en la localidad y cantones aledaños en ofrecer este servicio, con su respectiva oficina para su acceso y solicitud al servicio.

## **2. PRECIO**

El gasto promedio en que los padres incurrirán al momento de tomar el servicio, se estimó en base a la información obtenida en la investigación de mercado realizada. El servicio tendrá un precio de \$40.00 por un mes de servicio, precio accesible para el mercado potencial.

## **3. PLAZA**

TRANSexpres estará ubicada en la provincia del Guayas, en la ciudad de Milagro, Cdla. Nuevo Milagro entre Azogues y Otto Arosemena. Lugar estratégico para brindarles un servicio satisfactorio.

### **Publicidad**

Dado que la Cooperativa de Transporte Escolar será un nuevo y diferenciador servicio dentro de la ciudad será promocionado con volantes entre la población Milagreña, en avenidas y calles principales, además se promocionará por medio de vallas publicitarias, anuncios en la prensa local escrita y oral, a través de la red social Facebook y nuestra propia página web personalizada. El material publicitario que se presente a continuación (modelos publicitarios) es sólo de apoyo para una mayor difusión de nuestros servicios y para la captación de nuestros clientes meta.

Se realizará una campaña publicitaria, orientada a comunicar las ventajas competitivas del proyecto, como: Ubicación, precios, calidad de servicios, que caracterice a la Cooperativa TRANSexpres.

## VALLA PUBLICITARIA DE LA COOPERATIVA TRANSexpres

**Cooperativa**  
**"TRANSexpres"**

*El mejor y exclusivo medio para transportar a sus hijos a su lugar de estudio en las mejores manos.*

**"TRANSexpres"**  
COOPERATIVA  
DE  
TRANSPORTE ESCOLAR

*"La seguridad de sus hijos,  
en las mejores manos"*

*Contáctese con nosotros: 2 702861 - 0999354655*

Figura 21. Valla publicitaria de la cooperativa TRANSexpres

## TARJETA DE PRESENTACIÓN DE TRANSexpres

**Cooperativa**  
**"TRANSexpres"**

**"TRANSexpres"**  
COOPERATIVA  
DE  
TRANSPORTE ESCOLAR

*"La seguridad de sus hijos,  
en las mejores manos"*

*El mejor y exclusivo medio para transportar a sus hijos al lugar de estudio en las mejores manos.*

*Contáctenos al: 2- 702861 - 0999354658*  
*Email: transexpresmilagro@hotmail.com*

Figura 22. Tarjeta de presentación de TRANSexpres

## PRENSA ESCRITA DE TRANSexpres



Cooperativa  
"TRANSexpres"

El mejor y exclusivo medio para transportar a sus hijos al lugar de estudio en las mejores manos.

"TRANSexpres"  
COOPERATIVA DE TRANSPORTE ESCOLAR

\*La seguridad de sus hijos, en las mejores manos\*

*Contáctenos al: 2-702861 0 al 0999354658*

*Email: transexpresmilagro@hotmail.com*

Figura 23. Prensa escrita de TRANSexpres

### Publicidad No pagada

En este enfoque publicitario, no se tendrá que invertir dinero, debido a que los encargados de esta promoción sin costo son los estudiantes de las escuelas y colegios del cantón Milagro y los medios de comunicación, al realizar comentarios de TRANSexpres. Este tipo de publicidad, ayudará a conseguir el posicionamiento deseado en la mente de los consumidores. Además de mantener y mejorar la imagen del proyecto.

## **4. PROMOCIÓN**

Las promociones estarán dadas de la siguiente manera:

- El representante del estudiante que tuviere dos hijos se le otorgará un descuento en el servicio del transporte.
- A los diez primeros clientes que tomen el servicio se les obsequiará un kit de materiales didácticos a sus respectivos representados.
- Al usuario que recomiende el servicio se le realizará un 10% de descuento.

## **5.7 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA**

### **5.7.1 Actividades**

#### **Localización y Tamaño**

La instalación física de la compañía va a estar ubicada en el Cantón Milagro Cdl. Nuevo Milagro, será el sitio más estratégico, por encontrarse en un lugar transitado por la ciudadanía. Se contara con un área de 24 m<sup>2</sup>, especificando que es una oficina que tendrá todo lo necesario para brindar un servicio con calidad.

#### **Capacidad**

La oficina de la compañía es pequeña y se cuenta con personal capacitado para atender a los clientes. El servicio de movilización esta dado de acuerdo a 5 vehículos los cuales cuentan con una capacidad de 28 usuarios para cada uno.

#### **Distribución de Maquinarias y equipos**

##### **Equipos de Computo**

- 1 Computadora
- 1 Impresora multifunción

## Muebles y Enseres

- 3 Escritorio
- 3 Silla ejecutivas
- 1 Silla
- 1 Sillón de espera
- 1 Archivador

## Equipo de Oficina

- 1 Teléfono base
- 1 Televisor
- Aire acondicionado

## Vehículos

- 3 Busetas JAC (28 pasajeros).

## Plano de Distribución

### OFICINA “TRANSexpres”



Figura 24. Plano de distribución

### 5.7.2 Recursos, Análisis Financiero

La inversión total de la propuesta es de \$102,885.00, monto que será financiado en un 70% con un préstamo bancario a una tasa de interés del 10.5%, mientras el 30% restante de la inversión se dará, mediante la aportación de los socios, pudiendo cubrirse así el saldo necesario para el capital de operación y las adquisiciones de inversiones fijas.

**Cuadro 25:** Inversión del Proyecto

<b>INVERSIÓN DEL PROYECTO</b>	
MUEBLES Y ENSERES	720.00
EQUIPO DE COMPUTACIÓN	620.00
EQUIPO DE OFICINA	595.00
VEHÍCULOS	98,950.00
CAJA - BANCO	2,000.00
<b>TOTAL DE LA INVERSIÓN</b>	<b>102,885.00</b>

El monto que requerido para el financiamiento del crédito bancario es de \$72,019.50 y la aportación de los socios es de \$30,865.50, aquí también está incluido el capital de operación para el primer mes.

El financiamiento genera un capital amortizado de \$14.403,90 en los próximos 5 años de operación de la compañía y un interés del \$7.562,05 para el primer año.

**Cuadro 26:** Financiamiento del Proyecto

<b>FINANCIACIÓN DEL PROYECTO</b>		
FINANCIADO	70%	72,019.50
APORTE PROPIO	30%	30,865.50
<b>INVERSIÓN TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>102,885.00</b>

<b>TASA</b>	
	<b>0.105</b>

**Cuadro 27: Préstamo Bancario**

<b>PRÉSTAMO BANCARIO</b>		
TASA DE INTERES ANUAL DEL PRÉSTAMO		<b>10.50%</b>
PRÉSTAMO BANCARIO	72,019.50	7,562.05

**Cuadro 28: Tabla de Amortización mensual**

<b>FINANCIAMIENTO</b>				
<b>TABLA DE AMORTIZACIÓN</b>				
<b>PERIÓDO</b>	<b>CAPITAL</b>	<b>INTERÉS</b>	<b>PAGO</b>	<b>SALDO</b>
-				<b>72,019.50</b>
1	1,200.33	630.17	1,830.50	70,819.18
2	1,200.33	630.17	1,830.50	69,618.85
3	1,200.33	630.17	1,830.50	68,418.53
4	1,200.33	630.17	1,830.50	67,218.20
5	1,200.33	630.17	1,830.50	66,017.88
6	1,200.33	630.17	1,830.50	64,817.55
7	1,200.33	630.17	1,830.50	63,617.23
8	1,200.33	630.17	1,830.50	62,416.90
9	1,200.33	630.17	1,830.50	61,216.58
10	1,200.33	630.17	1,830.50	60,016.25
11	1,200.33	630.17	1,830.50	58,815.93
12	1,200.33	630.17	1,830.50	57,615.60
	<b>14,403.90</b>	<b>7,562.05</b>	<b>21,965.95</b>	

**Cuadro 29: Tabla de Amortización anual**

<b>FINANCIAMIENTO</b>				
<b>TABLA DE AMORTIZACIÓN</b>				
<b>PERIODO</b>	<b>CAPITAL</b>	<b>INTERÉS</b>	<b>PAGO</b>	<b>SALDO</b>
-				<b>72,019.50</b>
1	14,403.90	7,562.05	21,965.95	57,615.60
2	14,403.90	6,049.64	20,453.54	43,211.70
3	14,403.90	4,537.23	18,941.13	28,807.80
4	14,403.90	3,024.82	17,428.72	14,403.90
5	14,403.90	1,512.41	15,916.31	-
	<b>72,019.50</b>	<b>22,686.14</b>	<b>94,705.64</b>	



## Los Activos Fijos

Entre los activos fijos que la empresa incurre están; muebles y enseres, equipos de oficina, equipo de cómputo y vehículo.

La inversión de estos activos fijos equivale a un costo de \$100.885,00.

**Cuadro 30:** Activos Fijos

<b>TRANSexpres</b>			
<b>ACTIVOS FIJOS</b>			
<b>CANTIDAD</b>	<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>C. UNITARIO</b>	<b>C. TOTAL</b>
	<u><b>MUEBLES Y ENSERES</b></u>		
3	ESCRITORIO	\$ 120.00	360.00
3	SILLA	\$ 45.00	135.00
1	SILLA	\$ 30.00	30.00
1	SILLON DE ESPERA	\$ 110.00	110.00
1	ARCHIVADOR	\$ 85.00	85.00
	<b>TOTAL MUEBLES Y ENSERES</b>		<b>720.00</b>
	<u><b>EQUIPOS DE OFICINA</b></u>		
1	TELENONO CON EXTENSIÓN	\$ 25.00	25.00
1	TELEVISOR	\$ 250.00	250.00
1	AIRE ACONDICIONADO	\$ 320.00	320.00
	<b>TOTAL EQUIPOS DE OFICINA</b>		<b>595.00</b>
	<u><b>EQUIPO DE COMPUTACIÓN</b></u>		
1	COMPUTADORA	\$ 500.00	500.00
1	IMPRESORA MILTIFUNCINAL	\$ 120.00	120.00
	<b>TOTAL DE EQUIPO DE COMPUTACIÓN</b>		<b>620.00</b>
	<u><b>VEHÍCULOS</b></u>		
5	JAC Coaster Busetá	\$ 19,790.00	98,950.00
	<b>TOTAL VEHÍCULOS</b>		<b>98,950.00</b>
<b>TOTAL INVERSION EN ACTIVOS FIJOS</b>			<b>100,885.00</b>

Estos activos tienen una depreciación anual de \$20.126,10equivalente a 5 años de operación.

**Cuadro 31:** Depreciación de Activos Fijos

<b>DEPRECIACIÓN DE LOS ACTIVOS FIJOS</b>				
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>VALOR DE ACTIVO</b>	<b>PORCENTAJE DE DEPRECIACIÓN</b>	<b>DEPRECIACIÓN MENSUAL</b>	<b>DEPRECIACIÓN ANUAL</b>
MUEBLES Y ENSERES	720.00	10%	6.00	72.00
EQUIPO DE COMPUTACIÓN	620.00	33%	17.05	204.60
EQUIPO DE OFICINA	595.00	10%	4.96	59.50
VEHÍCULOS	98,950.00	20%	1,649.17	19,790.00
<b>TOTAL</b>	<b>100,885.00</b>		<b>1,677.18</b>	<b>20,126.10</b>

## Los Gastos

Los gastos se encuentran determinados por un incremento del 5% para cada año, durante los próximos 5 años.

**Cuadro 32: Detalle de gastos**

COOPERATIVA TRANSexpres																		
DETALLE DE GASTOS																		
GASTOS ADMINISTRATIVOS		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
1	SECRETARIA	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	318.00	3,816.00	4,006.80	4,207.14	4,417.50	4,638.37
1	ADMINISTRADOR	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	550.00	6,600.00	6,930.00	7,276.50	7,640.33	8,022.34
1	CONTADOR	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	360.00	4,320.00	4,536.00	4,762.80	5,000.94	5,250.99
5	CHOFERES	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	2,250.00	27,000.00	28,350.00	29,767.50	31,255.88	32,818.67
	APORTE PATRONAL		422.58	422.58	422.58	422.58	422.58	422.58	422.58	422.58	422.58	422.58	422.58	4,648.35	4,880.76	5,124.80	5,381.04	5,650.09
	DÉCIMO CUARTO				2,544.00									2,544.00	2,671.20	2,804.76	2,945.00	3,092.25
	DÉCIMO TERCERO												3,478.00	3,478.00	3,651.90	3,834.50	4,026.22	4,227.53
	VACACIONES												1,739.00	1,739.00	1,825.95	1,917.25	2,013.11	2,113.77
	<b>TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS</b>	<b>3,478.00</b>	<b>3,900.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>6,444.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>3,900.58</b>	<b>7,378.58</b>	<b>54,145.35</b>	<b>56,852.61</b>	<b>59,695.25</b>	<b>62,680.01</b>	<b>65,814.01</b>
GASTOS DE GENERALES		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
	ARRIENDO	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	180.00	2,160.00	2,268.00	2,381.40	2,500.47	2,625.49
	AGUA	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	72.00	75.60	79.38	83.35	87.52
	ENERGIA ELECTRICA	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	20.00	240.00	252.00	264.60	277.83	291.72
	TELEFONO	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	12.00	144.00	151.20	158.76	166.70	175.03
	UTILES DE OFICINA	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	480.00	480.00	480.00	480.00	480.00
	DEPRECIACIÓN MUEBLES Y ENSERES	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	72.00	72.00	72.00	72.00	72.00
	DEPRECIACIÓN DE EQUIPO DE COMPUTACION	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	17.05	204.60	204.60	204.60	-	-
	DEPRECIACIÓN DE EQUIPO DE OFICINA	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	4.96	59.50	59.50	59.50	59.50	59.50
	DEPRECIACIÓN DE MAQUINARIAS Y EQUIPOS	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	1,649.17	19,790.00	19,790.00	19,790.00	19,790.00	19,790.00
	<b>TOTAL GASTOS GENERALES</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>1,935.18</b>	<b>23,222.10</b>	<b>23,352.90</b>	<b>23,490.24</b>	<b>23,429.85</b>	<b>23,581.26</b>
GASTO DE VENTAS		ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
	PUBLICIDAD	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	1,200.00	1,260.00	1,323.00	1,389.15	1,458.61
	<b>TOTAL GASTOS DE VENTAS</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>1,200.00</b>	<b>1,260.00</b>	<b>1,323.00</b>	<b>1,389.15</b>	<b>1,458.61</b>
	<b>TOTAL DE COSTOS INDIRECTOS</b>	<b>5,513.18</b>	<b>5,935.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>8,479.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>5,935.75</b>	<b>9,413.75</b>	<b>78,567.45</b>	<b>81,465.51</b>	<b>84,508.49</b>	<b>87,499.00</b>	<b>90,853.88</b>

## Ingresos y Utilidades

Podemos decir que la empresa empieza a percibir ingresos desde el primer año, con la publicidad necesaria que garantiza el dar a conocer el servicio que se ofrece de forma inmediata. Se tiene previsto un ingreso por ventas de \$74,880.00 en el año 1 y con un incremento del 5% en el precio del servicio de transporte durante los próximos 5 años. Las secciones de estudio en la que se implementa el proyecto son la sección matutina y vespertina.

**Cuadro 33: Presupuesto de Ingresos**

TRANSexpres																			
PRESUPUESTO DE INGRESOS																			
INGRESOS POR VENTA	ESTUDIANTES	PRECIO/ ESTUDIANTE	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DECIEMBRE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
<b>VEHÍCULO 1</b>																			
SECCIÓN MATUTINA	27	\$ 40.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	12,960.00	13,608.00	14,288.40	15,002.82	15,752.96
SECCIÓN VESTERTINA	25	\$ 40.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	12,000.00	12,600.00	13,230.00	13,891.50	14,586.08
<b>VEHÍCULO 2</b>																			
SECCIÓN MATUTINA	24	\$ 40.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	11,520.00	12,096.00	12,700.80	13,335.84	14,002.63
SECCIÓN VESTERTINA	24	\$ 40.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	11,520.00	12,096.00	12,700.80	13,335.84	14,002.63
<b>VEHÍCULO 3</b>																			
SECCIÓN MATUTINA	27	\$ 40.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	12,960.00	13,608.00	14,288.40	15,002.82	15,752.96
SECCIÓN VESTERTINA	25	\$ 40.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00	12,000.00	12,600.00	13,230.00	13,891.50	14,586.08
<b>VEHÍCULO 4</b>																			
SECCIÓN MATUTINA	27	\$ 40.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	1,080.00	12,960.00	13,608.00	14,288.40	15,002.82	15,752.96
SECCIÓN VESTERTINA	26	\$ 40.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	12,480.00	13,104.00	13,759.20	14,447.16	15,169.52
<b>VEHÍCULO 5</b>																			
SECCIÓN MATUTINA	26	\$ 40.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	1,040.00	12,480.00	13,104.00	13,759.20	14,447.16	15,169.52
SECCIÓN VESTERTINA	24	\$ 40.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	960.00	11,520.00	12,096.00	12,700.80	13,335.84	14,002.63
<b>TOTAL DE INGRESOS</b>	<b>255</b>		<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>10,200.00</b>	<b>122,400.00</b>	<b>128,520.00</b>	<b>134,946.00</b>	<b>141,693.30</b>	<b>148,777.97</b>

## Costo de Venta

Este está dado por el costo combustible y los repuestos de las llantas, ya que de estos depende la movilización de los vehículos, detallado en la siguiente tabla, con un incremento del 5% para cada año.

**Cuadro 34: Galones de diésel**

<b>CÁLCULO DE GALONES DE DIESEL</b>	
GALON PROMEDIO/ PERS.	5
CANTIDAD DE ESTUDIANTES	255
<b>TOTAL</b>	<b>1275</b>

**Cuadro 35: Costo de Venta**

<b>COSTO DE VENTAS</b>																			
CANT.	DETALLE	PRECIO	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
1275	GALÓN DIESEL	1.04	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	1,326.00	15,912.00	16,707.60	17,542.98	18,420.13	19,341.14
20	REPUESTOS (LLANTAS)	100	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	2,000.00	2,100.00	2,205.00	2,315.25	2,431.01
<b>TOTAL</b>			<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>1326.00</b>	<b>15912.00</b>	<b>16707.60</b>	<b>17542.98</b>	<b>18420.13</b>	<b>19341.14</b>

## Pérdidas y Ganancias

En el estado financiero podemos observar las utilidades en cada periodo de operación, con un incremento a medida que disminuye los gastos financieros adquiridos al inicio de las operaciones.

Este estado determina los gastos e ingresos en los que la empresa incurre determinando los parámetros de ganancias o pérdidas.

**Cuadro 36:** Estado de Pérdidas y Ganancias Proyectado

<b>TRANSexpres</b>						
<b>ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS PROYECTADO</b>						
	<b>AÑO 1</b>	<b>AÑO 2</b>	<b>AÑO 3</b>	<b>AÑO 4</b>	<b>AÑO 5</b>	<b>TOTAL</b>
<b>VENTAS</b>	122,400.00	128,520.00	134,946.00	141,693.30	148,777.97	676,337.27
<b>(-) COSTO DE VENTAS</b>	15,912.00	16,707.60	17,542.98	18,420.13	19,341.14	87,923.84
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	<b>106,488.00</b>	<b>111,812.40</b>	<b>117,403.02</b>	<b>123,273.17</b>	<b>129,436.83</b>	<b>588,413.42</b>
<b>COSTOS INDIRECTOS</b>	78,567.45	81,465.51	84,508.49	87,499.00	90,853.88	422,894.33
<b>UTILIDAD OPERACIONAL</b>	<b>27,920.55</b>	<b>30,346.89</b>	<b>32,894.53</b>	<b>35,774.17</b>	<b>38,582.95</b>	<b>165,519.09</b>
<b>(-) GASTOS FINANCIEROS</b>	7,562.05	6,049.64	4,537.23	3,024.82	1,512.41	22,686.14
<b>UTILIDAD ANTES PART. IMP</b>	<b>20,358.51</b>	<b>24,297.25</b>	<b>28,357.31</b>	<b>32,749.35</b>	<b>37,070.54</b>	<b>142,832.95</b>
<b>PARTICIPACION EMPLEADOS</b>	3,053.78	3,644.59	4,253.60	4,912.40	5,560.58	21,424.94
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPTO</b>	<b>17,304.73</b>	<b>20,652.66</b>	<b>24,103.71</b>	<b>27,836.95</b>	<b>31,509.96</b>	<b>121,408.01</b>
<b>IMPUESTO RENTA</b>	3,807.04	4,543.59	5,302.82	6,124.13	6,932.19	26,709.76
<b>RESERVA LEGAL</b>		1,730.47	2,065.27	2,410.37	2,783.69	8,989.80
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>13,497.69</b>	<b>14,378.60</b>	<b>16,735.63</b>	<b>19,302.45</b>	<b>21,794.07</b>	<b>85,708.44</b>

## Balance General

En el Balance General se aprecia todo lo efectivo, bienes y deudas de la compañía, y está compuesto por la cuenta: Caja – Banco, que es representada del flujo de caja para cada periodo de operación, los activos fijos que ya fueron detallados anteriormente. Las deudas, se detallan en el pasivo corriente con un préstamo bancario amortizado durante los 5 años siguientes, así mismo la participación de empleados y el pago de impuestos a la renta. Y por último el patrimonio con el aporte de capital y las utilidades que se pagan periódicamente.

La cuenta de capital de operación para el año cero es de \$ 2.000,00 y los años de operación se establecen en base al flujo de caja proyectado.

**Cuadro 37: Balance General**

<b>TRANSexpres</b>						
<b>BALANCE GENERAL</b>						
<b>CUENTAS</b>	<b>AÑO 0</b>	<b>AÑO 1</b>	<b>AÑO 2</b>	<b>AÑO 3</b>	<b>AÑO 4</b>	<b>AÑO 5</b>
<b>ACTIVOS</b>						
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>						
CAJA -BANCOS	2,000.00	28,080.71	51,239.34	77,130.67	105,841.21	137,392.82
<b>TOTAL ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>2,000.00</b>	<b>28,080.71</b>	<b>51,239.34</b>	<b>77,130.67</b>	<b>105,841.21</b>	<b>137,392.82</b>
<b>ACTIVOS NO CORRIENTE</b>						
<b>ACTIVOS FIJOS</b>	<b>100,885.00</b>	<b>100,885.00</b>	<b>100,885.00</b>	<b>100,885.00</b>	<b>100,885.00</b>	<b>100,885.00</b>
DEPRECIAC. ACUMULADA		20,126.10	40,252.20	60,378.30	80,299.80	100,221.30
<b>TOTAL DE ACTIVO FIJO</b>	<b>100,885.00</b>	<b>80,758.90</b>	<b>60,632.80</b>	<b>40,506.70</b>	<b>20,585.20</b>	<b>663.70</b>
<b>TOTAL DE ACTIVOS</b>	<b>102,885.00</b>	<b>108,839.61</b>	<b>111,872.14</b>	<b>117,637.37</b>	<b>126,426.41</b>	<b>138,056.52</b>
<b>PASIVO</b>						
<b>PASIVO CORRIENTE</b>						
PRÉSTAMO	72,019.50	57,615.60	43,211.70	28,807.80	14,403.90	-
PARTICIPACIÓN EMPL. POR PAGAR	-	3,053.78	3,644.59	4,253.60	4,912.40	5,560.58
IMPUESTO A LA RENTA POR PAGAR	-	3,807.04	4,543.59	5,302.82	6,124.13	6,932.19
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>72,019.50</b>	<b>64,476.42</b>	<b>51,399.87</b>	<b>38,364.21</b>	<b>25,440.43</b>	<b>12,492.77</b>
<b>PATRIMONIO</b>						
APORTE CAPITAL	30,865.50	30,865.50	30,865.50	30,865.50	30,865.50	30,865.50
RESERVA LEGAL			1,730.47	3,795.74	6,206.11	8,989.80
UTILIDAD DEL EJERCICIO	-	13,497.69	14,378.60	16,735.63	19,302.45	21,794.07
UTILIDAD AÑOS ANTERIORES	-	-	13,497.69	27,876.29	44,611.92	63,914.37
<b>TOTAL PATRIMONIO</b>	<b>30,865.50</b>	<b>44,363.19</b>	<b>60,472.26</b>	<b>79,273.16</b>	<b>100,985.98</b>	<b>125,563.74</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>102,885.00</b>	<b>108,839.61</b>	<b>111,872.14</b>	<b>117,637.37</b>	<b>126,426.41</b>	<b>138,056.52</b>

## Flujo de Caja

El propósito de este estado financiero es el de mostrar de donde provendrán los ingresos y como se usaran esos fondos. También nos indica si la cooperativa genera suficiente dinero en efectivo para hacer frente a todas las necesidades que requiere la empresa para realizar sus actividades.

El flujo de caja presupuestado es una herramienta de trabajo muy útil para la toma de decisiones del empresario porque:

- Lo hace pensar sobre el plan de actividades a desarrollar durante el año.
- Provee un estimado de las necesidades de crédito y de la capacidad de pagar los créditos y deudas de la empresa.
- Nos indica cuando el crédito es necesario y cuando hay suficiente liquidez para ser pagado.

**Cuadro 38:** Flujo de Caja Proyectado

<b>TRANSexpres</b>							
<b>FLUJO DE CAJA PROYECTADO</b>							
	<b>AÑO 0</b>	<b>AÑO 1</b>	<b>AÑO 2</b>	<b>AÑO 3</b>	<b>AÑO 4</b>	<b>AÑO 5</b>	<b>TOTAL</b>
<b>INGRESOS OPERATIVOS</b>							
VENTAS	-	122,400.00	128,520.00	134,946.00	141,693.30	148,777.97	676,337.27
<b>TOTAL INGRESOS OPERATIVOS</b>		<b>122,400.00</b>	<b>128,520.00</b>	<b>134,946.00</b>	<b>141,693.30</b>	<b>148,777.97</b>	<b>676,337.27</b>
<b>EGRESOS OPERATIVOS</b>							
INVERSIÓN INICIAL	102,885.00	-	-	-	-	-	-
GASTO ADMINISTRATIVOS	-	54,145.35	56,852.61	59,695.25	62,680.01	65,814.01	299,187.22
GASTO DE VENTAS	-	1,200.00	1,260.00	1,323.00	1,389.15	1,458.61	6,630.76
GASTOS GENERALES	-	3,096.00	3,226.80	3,364.14	3,508.35	3,659.76	16,855.05
COSTO DE VENTA	-	15,912.00	16,707.60	17,542.98	18,420.13	19,341.14	87,923.84
PAGO PARTICIP. EMPLEADOS	-	-	3,053.78	3,644.59	4,253.60	4,912.40	15,864.36
PAGO DEL IMPUESTO A LA RENTA	-	-	3,807.04	4,543.59	5,302.82	6,124.13	19,777.57
<b>TOTAL DE EGRESOS OPERATIVOS</b>	<b>102,885.00</b>	<b>74,353.35</b>	<b>84,907.83</b>	<b>90,113.54</b>	<b>95,554.05</b>	<b>101,310.05</b>	<b>446,238.81</b>
<b>FLUJO OPERATIVO</b>	<b>-102,885.00</b>	<b>48,046.65</b>	<b>43,612.17</b>	<b>44,832.46</b>	<b>46,139.25</b>	<b>47,467.92</b>	<b>230,098.46</b>
<b>INGRESOS NO OPERATIVOS</b>	-		-	-	-	-	-
PRÉSTAMO BANCARIO	72,019.50	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL ING. NO OPERATIVOS</b>	<b>72,019.50</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>EGRESOS NO OPERATIVOS</b>							
<b>INVERSIONES</b>							
PAGO DE CAPITAL	-	14,403.90	14,403.90	14,403.90	14,403.90	14,403.90	72,019.50
PAGO DE INTERESES	-	7,562.05	6,049.64	4,537.23	3,024.82	1,512.41	22,686.14
<b>TOTAL EGRESOS NO OPERATIVOS</b>	<b>-</b>	<b>21,965.95</b>	<b>20,453.54</b>	<b>18,941.13</b>	<b>17,428.72</b>	<b>15,916.31</b>	<b>94,705.64</b>
<b>FLUJO NETO NO OPERATIVO</b>	<b>72,019.50</b>	<b>-21,965.95</b>	<b>-20,453.54</b>	<b>-18,941.13</b>	<b>-17,428.72</b>	<b>-15,916.31</b>	<b>-94,705.64</b>
<b>FLUJO NETO</b>	<b>-30,865.50</b>	<b>26,080.71</b>	<b>23,158.63</b>	<b>25,891.33</b>	<b>28,710.54</b>	<b>31,551.61</b>	<b>135,392.82</b>
SALDO INICIAL	-	2,000.00	28,080.71	51,239.34	77,130.67	105,841.21	
<b>FLUJO ACUMULADO</b>	<b>-</b>	<b>28,080.71</b>	<b>51,239.34</b>	<b>77,130.67</b>	<b>105,841.21</b>	<b>137,392.82</b>	



## ANALISIS DE REANTABILIDAD

### Punto de Equilibrio

El punto de equilibrio permite determinar el momento en el cual las ventas cubrirán exactamente los costos, además muestra la magnitud de las utilidades o perdidas de la compañía de transporte cuando las ventas excedan o caigan por debajo de este punto, de tal forma que este viene a ser un punto de referencia a partir del cual un incremento en los volúmenes de venta generará utilidades, pero también un decremento ocasionará perdidas, por tal razón se deberán analizar algunos aspectos importantes como son los costos fijos, costos variables y las ventas generadas.

Este permite que la empresa determine el nivel de operaciones que debe mantener para cubrir todos sus costos de operación y para evaluar la rentabilidad a diferentes niveles de venta.

Esta técnica es útil ya que nos indica el volumen de producción del servicio en el cual los ingresos se igualan a los costos, aunque este cálculo no sirve para evaluar la rentabilidad de la inversión sino que es solo una referencia de la cual se debe tomar en cuenta.

En el análisis de punto de equilibrio con los costos fijo y los variables permiten determinar un valor de \$ 92.422,18.

**Cuadro 39:** Punto de Equilibrio

### PUNTO DE EQUILIBRIO

DATOS	X	Y
VENTAS	122400.00	
COSTOS FIJOS		80,407.29
COSTOS VARIABLES		15,912.00
COSTO TOTAL		96,319.29

**Cuadro 40: Cálculo del P.E**

PE=	$\frac{CF}{1 - CV}$	=	$\frac{80407.29}{0.87000}$
PE=		=	92422.18

**Cuadro 41 Números Pagos Mensuales**

<b>PUNTO DE EQUILIBRIO</b>	
<b># Pagos Mensuales/Año</b>	<b># Clientes/Año</b>
2310.55	193

**Cuadro 42: Costo Fijo**

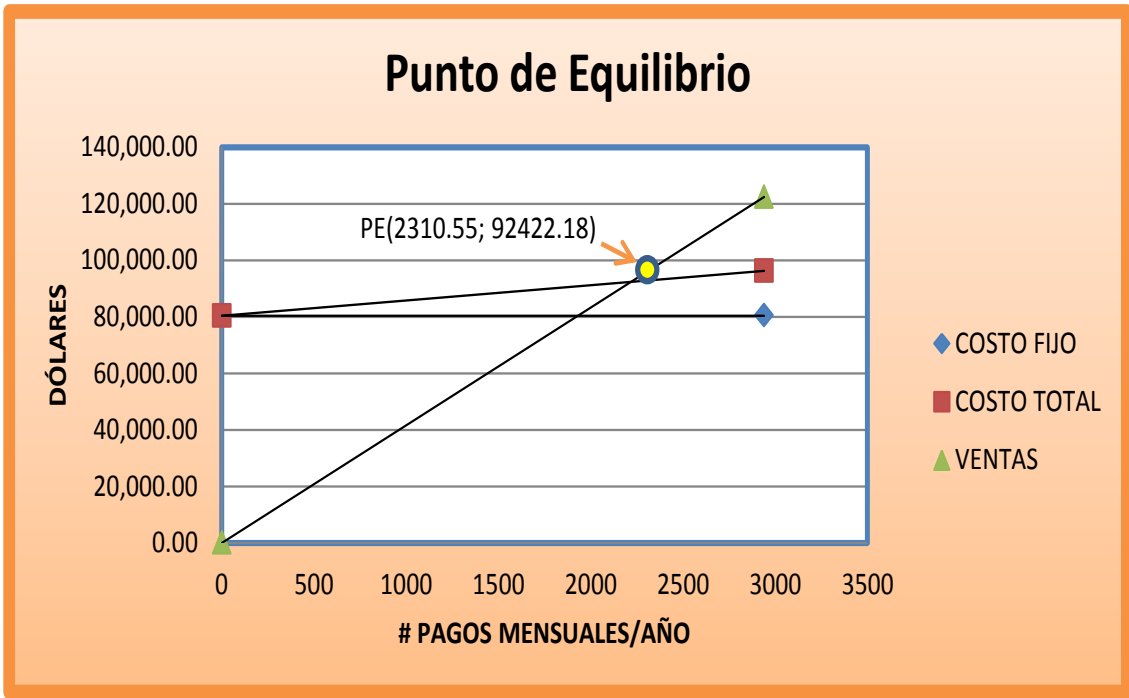
<b>COSTO FIJO</b>	
<b># Pagos Mensuales/Año</b>	<b>Dólares</b>
0	80,407.29
2940	80407.29

**Cuadro 43: Costo Total**

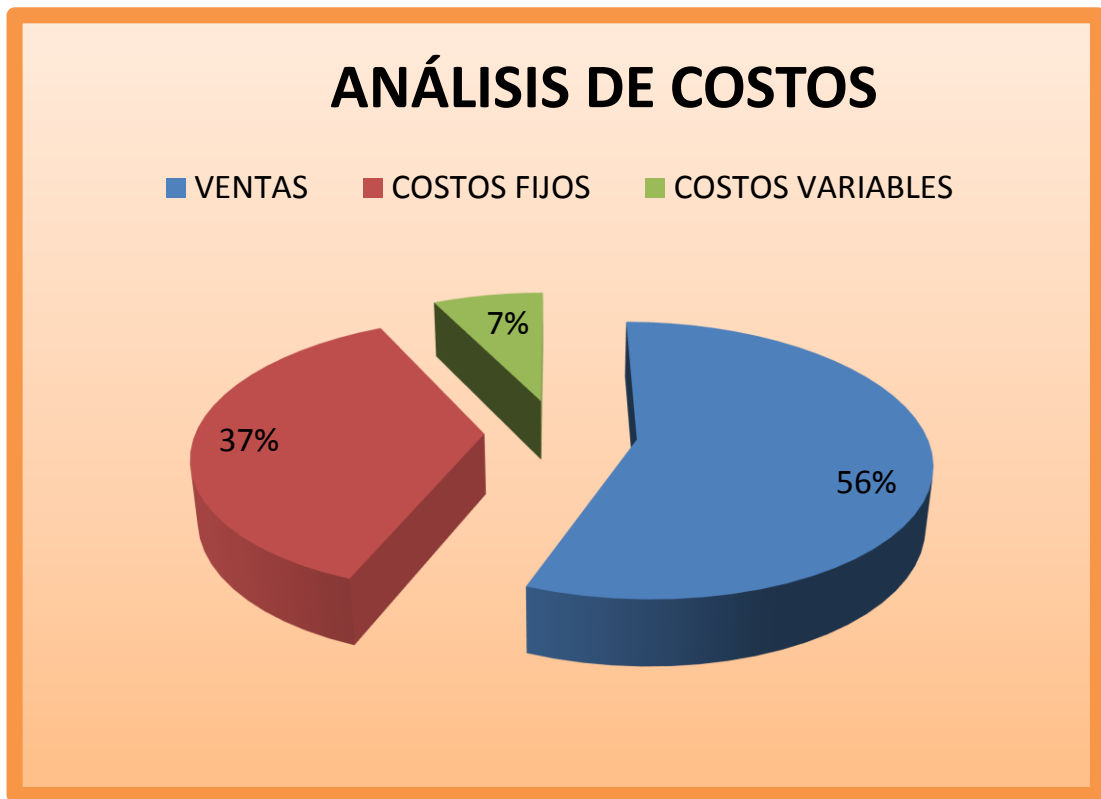
<b>COSTO TOTAL</b>	
<b># Pagos Mensuales/Año</b>	<b>Dólares</b>
0	80,407.29
2940	96319.29

**Cuadro 44: Ventas**

<b>VENTAS</b>	
<b># Pagos Mensuales/Año</b>	<b>Dólares</b>
0	0.00
2940	122,400.00



**Figura 25:** Punto de Equilibrio



**Figura 26:** Análisis de Costos

**Cuadro 45: Índices Financieros**

<b>INDICES FINANCIEROS</b>						
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>INV. INICIAL</b>	<b>AÑO1</b>	<b>AÑO2</b>	<b>AÑO3</b>	<b>AÑO4</b>	<b>AÑO5</b>
FLUJOS OPERATIVOS	-102,885.00	48,046.65	43,612.17	44,832.46	46,139.25	47,467.92
FLUJOS NETOS	-30,865.50	26,080.71	23,158.63	25,891.33	28,710.54	31,551.61
FLUJOS NETOS ACUMULADOS	-30,865.50	-4,784.79	18,373.84	44,265.17	72,975.71	104,527.32

**Cuadro 46: Tasa de Descuento**

<b>TASA DE DESCUENTO</b>	
TASA DE DESCUENTO	12.00%

**Cuadro 47: Tasa de Rendimiento**

<b>TASA DE RENDIMIENTO PROMEDIO</b>	<b>MAYOR AL 12%</b>
SUMATORIA DE FLUJOS	135,392.82
AÑOS	5
INVERSIÓN INICIAL	30,865.50
TASA DE RENDIMIENTO PROMEDIO	87.73%

**VAN y TIR**

En el análisis del **VAN** se considera la tasa de descuento en base a la inflación y el riesgo del proyecto, obteniendo una tasa del 12%.

Los flujos netos obtenidos en las operaciones de la compañía nos arrojan un VAN positivo de \$ 65,461.00 lo que manifiesta que luego de descontar la inversión inicial del inversionista le genera una ganancia, y por ende la factibilidad de la implementación de la cooperativa de transporte escolar.

**Cuadro 48: VAN**

SUMA DE FLUJOS DESCONTADOS		96,326.50
<b>VAN</b>	<b>POSITIVO</b>	<b>65,461.00</b>
INDICE DE RENTABILIDAD I.R.	MAYOR A 1	1.47
RENDIMIENTO REAL	MAYOR A 12	47.15
<b>PAY-BACK</b>		<b>1.21</b>
<b>TASA INTERNA DE RETORNO (SIN PRÉSTAMO)</b>		<b>34.64%</b>
<b>TASA INTERNA DE RETORNO (CON PRÉSTAMO)</b>		<b>78.89%</b>

**Cuadro 49: Ratios Financieros**

<b>RATIOS FINANCIEROS</b>	
VENTAS	122400.00
COSTO DIRECTO	15,912.00
COSTO INDIRECTO	78567.45
FLUJO NETO	26080.71
PAGO DE DIVIDENDOS	14403.90
GASTOS FINANCIEROS	7562.05
UTILIDAD NETA	13497.69
GASTOS PERSONAL	54145.35
ACTIVOS FIJOS NETOS	80,758.90

**Cuadro 50: Punto de Equilibrio en Dólares y Porcentaje**

<b>PUNTO DE EQUILIBRIO</b>	
EN DOLARES	92422.18
EN PORCENTAJE	75.51%

**Cuadro 51: Capital de Trabajo**

<b>CAPITAL DE TRABAJO</b>		
	POSITIVO	25891.33
INDICE DE LIQUIDEZ	MAYOR A 1	2.81
VALOR AGREGADO SOBRE VENTAS	MENOR A 50%	50%
INDICE DE EMPLEO		0.67

**Cuadro 52: Datos para calcular Rendimientos**

<b>DATOS</b>	
VENTAS	122,400.00
ACTIVO CORRIENTE	28,080.71
ACTIVOS TOTALES	108,839.61
UTILIDAD NETA	13,497.69
UTILIDAD NETA + CARGA FINANCIERA	21,059.74

**Cuadro 53: Rendimiento sobre los Activos**

<b>RENDIMIENTO SOBRE LOS ACTIVOS</b>			
ROA	MAYOR A 12%	0.1935	19.35%

**Cuadro 54:** Rendimiento sobre el Capital

<b>RENDIMIENTO SOBRE EL CAPITAL</b>		
ROE	0.4373	43.73%

**Cuadro 55:** Rotación de Activos Totales

<b>ROTACIÓN DE LOS ACTIVOS TOTALES</b>			
ROTACIÓN DE LOS ACTIVOS TOTALES	1.1246	112.46%	0.89

**Cuadro 56:** Razones

<b>RAZONES</b>	
UTILIDAD OPERATIVA	230,098.46
GASTOS FINANCIEROS	22,686.14
INVERSIÓN INICIAL	102,885.00
UTILIDAD NETA	85,708.44
VALOR DEL CRÉDITO	72,019.50
VENTAS	676,337.27
COSTO DE VENTA	510,818.17
TOTAL DEL ACTIVO FIJO	663.70

### 5.7.3 Impacto

El presente proyecto muestra una visible necesidad de implementar la Cooperativa TRANSexpres para brindar el servicio a los estudiantes de los diferentes centros educativos del Cantón Milagro, mejorando la calidad de su transportación.

Los principales impactos son:

- Seguridad y confort del estudiante.
- Tranquilidad de los padres de familia por contar con un servicio de calidad.
- Organización en los recorridos.
- Responsabilidad y cumplimiento con los horarios.

La propuesta presenta muchos impactos positivos tanto para el estudiante, como para los padres de familia, que buscan el bienestar de sus hijos.

### 5.7.4 Cronograma

Cuadro 57. Cronograma de actividades

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES																									
Fase	Etapa	Tiempo (semanas)																							
		JUNIO				JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Averiguar los requisitos que se necesitan para la apertura legal de TRANSexpres.	X	X	X																					
2	Establecer el lugar en donde funcionará la Cooperativa.				X	X																			
3	Establecer las fuentes de financiamiento.					X	X	X	X																
4	Obtener el presupuesto para la apertura de TRANSexpres.									X	X	X													
5	Adquisición de vehículos.												X	X	X	X									
6	Selección del Personal.																X	X	X	X	X	X			
7	Definir la campaña publicitaria, para promocionar de TRANSexpres.																						X	X	

## CONCLUSIONES

El proyecto presenta factibilidad financiera por lo tanto se sugiere la implementación del mismo, y de acuerdo con los estudios, análisis y resultados obtenidos a lo largo del proyecto se han hecho las siguientes conclusiones que se basaron en cada uno de los objetivos planteados.

- Se concluye que la ejecución del proyecto si considera los aspectos relevantes que toman en cuenta los padres de familia para escoger un transporte adecuado para la comodidad y confort de sus hijos, que logre llenar sus expectativas.
- Mediante el estudio de mercado que se realizó a los 368 representantes de los estudiantes de 5 centros educativos de este Cantón se hizo los análisis convenientes a fin de determinar y cuantificar la demanda total para el proyecto.
- Con la implementación de las propuestas se pudo determinar el nivel de aceptación y preferencias de los clientes. De esta manera se gestionara todos aquellos aspectos que este plan deberá considerar al momento de ofrecer el servicio de transporte escolar.
- A través de los resultados de las encuestas realizadas se logro evaluar los diferentes aspectos que influyen en los padres de familia al momento de contratar el servicio de transporte escolar y así poder proporcionar un servicio eficiente y de calidad.
- Con respecto a la capacidad de pago para el uso de este servicio se puede concluir que el precio que se han estimado cobrar, van acorde con los resultados obtenidos en las encuestas y éstos a su vez satisfacen los requerimientos económicos para la ejecución del proyecto.

El proyecto es factible y sostenible financieramente, dado los resultados del análisis del **VAN\$ 65,461.00**, lo cual permite afirmar lo viable y rentable que sería la puesta en marcha de este proyecto de inversión.



## RECOMENDACIONES

La creación de la Cooperativa de Transporte Escolar “TRANSexpres” constituye un proyecto que genera buenas expectativas y excelente oportunidad para generar y obtener ganancias que reeditarán en gran manera sobre lo invertido, por ende se dan las siguientes recomendaciones:

- De acuerdo a los resultados positivos que se obtuvieron mediante el análisis financiero se recomienda llevar a cabo la implementación de este proyecto porque satisface no solo la rentabilidad esperada por los inversionistas sino también las necesidades de los estudiantes.
- Es importante dar a conocer y promocionar el servicio que brinda la TRANSexpres mediante campaña publicitaria con el objetivo de posicionarse en el mercado.
- Llevar a cabo todas las medidas de control, evaluación, estudios y prevención que exige este tipo de proyectos.

## BIBLIOGRAFÍA Y LINGÜOGRAFÍA

- Jordi Vallderoriola Roquet (2006): Metodología de la Investigación.
- Sharon L. Loh (2008): Diseño y Análisis.
- Heinz Dieterich (Noviembre del 2007): Nueva Guía para la investigación científica.
- María Eumelia Galeano Marín (Junio del 2004): Diseño de Proyecto en la Investigación Científica. Medellín, Colombia.
- Mario Tamaño (2004): El proyecto de la investigación científica. México.
- Libro Transporte Escolar (Etrasa- editorial trafico s.a) pág. 9
- Orlando Estupiñán Gaitán (2006): Análisis financiero y de gestión
- Rosario Pérez Gómez (2010): Técnica Contable. Madrid, España.
- Juan López Gandía (2006): Las Cooperativas de Trabajo Asociado y la Aplicación Del Derecho Del Trabajo
  
- [www.monografias.com/trabajos10/metra/metra.shtml](http://www.monografias.com/trabajos10/metra/metra.shtml)
- <http://ciudadanosenred.com.mx/articulos/combis-se-aduenan-del-%E2%80%9Cpaisaje%E2%80%9D-urbano-en-el-oriente-ciudad>
- <http://www.uniontransportesmanabi.com/Historia.html>
- [http://www.buenastareas.com/ensayos/Los-Medios-De-Transporte-Ensayo/1099957.htm\\_](http://www.buenastareas.com/ensayos/Los-Medios-De-Transporte-Ensayo/1099957.htm_)
- [www.flacso.org.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=40085](http://www.flacso.org.ec/biblio/catalog/resGet.php?resId=40085)
- <http://info7.mx/a/noticia/347940>
- [www.elcomercio.com/quito/choferes-transporte-escolar-habilitados-ano\\_0\\_748125299.html](http://www.elcomercio.com/quito/choferes-transporte-escolar-habilitados-ano_0_748125299.html)
- <http://www.ecuadorlegalonline.com/laboral/obligaciones-derechos-como-empleador-y-empleado/>
- <http://www.ant.gob.ec/index.php/transito-7/resoluciones-de-transporte/resoluciones-de-regulacion/file/89-resolucion-no-005-dir-2012-ant-reglamento-de-transporte-escolar?tmpl=component>
- <http://definicion.de/transporte/>

- <http://www.autoescuelasasociadas.org/Permisos/PermisoC/3005.htm>
- [http://www.elcomercio.com.ec/pais/transporte-escolar-entra-control-Cuenca\\_0\\_792520829.html](http://www.elcomercio.com.ec/pais/transporte-escolar-entra-control-Cuenca_0_792520829.html)
- <http://www.subtrans.gob.cl/subtrans/escolar/escolar.html>
- <http://www.ant.gob.ec/.../12-formulario-de-asignacion-de-flota-vehicular>
- <http://milagro.bligoo.es/el-milagro-actual>
- <http://clubensayos.com/Acontecimientos-Sociales/RUC/174410.html>

**AN**

**EX**

**OS**



**UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO**  
**Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Comerciales**

Encuesta dirigida a los Padres de Familia de los diferentes Centros Educativos del Cantón Milagro

**Objeto.-** Determinar la viabilidad de la implementación de una cooperativa de transporte escolar en el Cantón Milagro.

**Nota:** Marque con una x la respuesta que usted crea conveniente

**ENCUESTA**

**1.- ¿Cree Ud. que la creación de una Cooperativa de Transporte Escolar sustituirá a las cooperativas piratas en la Ciudad de Milagro?**

Si

No

No responde

**2.- ¿Qué medio de transporte utiliza su hijo(a) con más frecuencia para dirigirse a su centro educativo?**

Bus

Taxi

Expreso Escolar de la Institución Educativa

Expreso Escolar Pirata

Vehículo Propio

**3.- ¿Ah utilizado alguna vez el servicio de expreso escolar pirata?**

Si

No

No responde

**4.- ¿Ha presentado alguna molestia con el servicio de expreso escolar que utiliza o ha utilizado su hijo?**

Si

No

No responde

**5.- ¿Está Ud. de acuerdo con los precios que fijan los transportistas privados?**

Si

No

No responde

**6.- ¿Qué precio entre los valores asignados en esta pregunta estaría dispuesto a pagar Ud. por el servicio de transporte escolar para su hijo?**

\$ 35 - 40

\$ 40 - 45

\$ 45 - 50

**7.- ¿Considera Ud. eficiente la organización en los recorridos que realizan los expresos piratas para el traslado de su hijo hacia su centro educativo?**

Si

No

No responde

**8.- ¿El medio de transporte que usa su hijo(a) con más frecuencia para trasladarse a su centro educativo que problemas le genera?**

Atraso

Inseguridad

Incomodidad

**9.- ¿Considera Ud. que el incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de los conductores públicos y privados pone en juego la integridad y seguridad de su hijo?**

Si

No

No responde

**10.- ¿Cree Ud. que con las nuevas disposiciones en la ley de tránsito exista más responsabilidad en los conductores?**

Si

No

No responde

**11.- ¿Cree Ud. que existe una escasa existencia de cooperativas de transporte legalizado en la Ciudad de Milagro?**

Si

No

No responde

**12.- ¿Considera Ud. necesaria la existencia de una Cooperativa de Transporte Escolar legalizado como servicio de traslado para su hijo?**

Si

No

No responde

**13.- ¿Considera Ud. que al contar con un servicio de transporte en mal estado le ocasione problemas a su hijo?**

Si

No

No responde

**14.- ¿Qué problemas considera Ud. que ocasionaría a su hijo el contar con un transporte escolar en mal estado?**

Atraso

Incomodidad

Accidentes al interior del vehículo

**15.- ¿Cree Ud. que ante la falta de transporte escolar proporcionado por los centros educativos existan servicios de transporte privado que cubra esta necesidad?**

Si

No

No responde

**16.- ¿Por qué cree Ud. que en las entidades educativas exista la falta transporte escolar al servicio de los estudiantes?**

Falta de presupuesto

Tramites para su adquisición

Responsabilidades a asumir



**COMISION NACIONAL DEL  
TRANSPORTE TERRESTRES TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**

**FORMULARIO DE SOLICITUD PARA LA CONCESIÓN DE PERMISOS O CONTRATO O AUTORIZACION DE  
OPERACIÓN**

**CNTTT-DTO01**

DATOS DE LA SOLICITUD											
FECHA DE LA SOLICITUD / /											
<b>TIPO DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE</b>			<b>COOPERATIVA</b>			<b>COMPañÍA</b>					
DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE											
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL						RUC					
DOMICILIO		PROVINCIA		CANTON		TELEFONO					
DATOS JURÍDICOS											
ACUERDO MINISTERIAL (*) (Ministerio de Bienestar Social)						NÚMERO RESOLUCIÓN		FECHA RESOLUCIÓN			
								_ / _ / _			
RESOLUCIÓN DE CONSTITUCION DE COMPAÑÍA (**) (Superintendencia de Compañías)						NÚMERO RESOLUCIÓN		FECHA RESOLUCIÓN			
								_ / _ / _			
RESOLUCIÓN DE CNTTTSV						NÚMERO RESOLUCIÓN		FECHA RESOLUCIÓN			
								_ / _ / _			
INSCRIPCIÓN EN:		REGISTRO MERCANTIL O PROPIEDAD		LOCALIDAD		NUMERO REGISTRO		TOMO		FECHA INSCRIPCIÓN	
(***)		DIRECCION NACIONAL DE COOPERATIVAS									
<b>DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL</b>											
CARGO				FECHA NOMBRAMIENTO		TIEMPO VIGENCIA		RUC Ó CÉDULA			
APELLIDO PATERNO			APELLIDO MATERNO			NOMBRES					
TELÉFONO		FAX		E-MAIL							
FIRMA											
<b>REQUISITOS DEL FORMULARIO PARA LA CONCESION DEL PERMISO DE OPERACIÓN</b>											
1. Resolución de Constitución Jurídica de la CNTTTSV Y Resolución de Constitución de la Compañía emitida por la Superintendencia de Compañías e inscrita en el Registro Mercantil o Propiedad para Compañías o Acuerdo Ministerial emitido por la Dirección Nacional de Cooperativas e inscrita en la misma											
2. Formulario original de Constatación de Flota Vehicular(Informe consolidado) firmado y sellado por el Jefe de Títulos Habilitantes o Transporte, 6 meses de vigencia											
3. Copias de documentos personales : Cédula de ciudadanía, papeleta de votación y Licencia (legibles y a color)											
4. Copias de documentos de vehículo : Copia del contrato notariado de compra venta con la certificación de la matrícula , de ser el caso. Tratándose de automotores nuevos, se presentará copia certificada de la factura por la casa comercial o copia notariada											
5. Copia RUC (legibles y a color)											
6. Nómina original y actualizada de los accionistas o socios otorgada por el Organismo Competente.											
7. Copia : Nombramiento y cédula de identidad del Representante legal (legibles y a color)											
8- Copia SOAT (legible y a color)											
<b>El peticionario es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas. La solicitud debe ser sellada y firmada por el Representante Legal de la Operadora.</b>											





**AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL  
TRANSPORTE TERRESTRES TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**



**FORMULARIO DE SOLICITUD DE HABILITACIÓN DE VEHÍCULOS**

DATOS DE LA SOLICITUD					
FECHA DE LA SOLICITUD / /					
TIPO DE ORGANIZACIÓN DE TRANSPORTE		COOPERATIVA		COMPAÑÍA	
DATOS DE LA ORGANIZACIÓN SOLICITANTE					
NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN O RAZÓN SOCIAL				RUC	
DATOS DEL SOCIO HABILITADO					
CÉDULA	APELLIDO PATERNO	APELLIDO MATERNO	NOMBRES	LICENCIA TIPO	
DATOS DEL VEHÍCULO A SER HABILITADO					
PLACA		MARCA		AÑO FABR.	
Nº CHASIS		Nº MOTOR		CILINDRAJ	
TIPO COMBUS.		Nº PASAJ		Nº EJES	
CAPAC. CARGA		TARA O PESO		ALTO	
LARGO		ANCHO		TIPO	
DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL					
CEDULA	APELLIDOS		NOMBRES		
FIRMA					
FIRMA DEL SOCIO HABILITADO					
FIRMA					
REQUISITOS DE LA HABILITACION DE VEHICULOS					
1. Formulario original de Constatación de Flota Vehicular (Informe consolidado) firmado y sellado por el Jefe de Títulos Habilitantes o Transporte, (30 días de vigencia)					
2. Copia de documentos personales del socio: Cédula de ciudadanía y papeleta de votación vigente legible					
3. Copia de : Matrícula vigente del vehículo entrante					
4. Copia del contrato de compra venta notariado (en caso de existir ); o copia certificada de la factura por la casa comercial 30 días de vigencia (vehículo nuevo), si debe ser carrozado 90 días de vigencia					
5. Copia del RUC legible de la operadora					
6. Copia de la Cédula de ciudadanía y papeleta de votación actual del representante legal					
7. Copia certificada del nombramiento del representante legal, otorgado por organismo competente (MIES para cooperativas y Registro Mercantil para compañías)					
8. Si el vehículo es nuevo debe constar en el listado de productos homologados de la ANT. Para el caso de microbuses, minibuses y buses nuevos deben constar tanto su chasis como su carrocería en el listado de productos homologados de la ANT					
9. Copia certificada de la factura de la carrocería para el caso de microbuses, minibuses y buses					
10. Copia de la resolución de deshabilitación del vehículo entrante en caso de pertenecer al servicio público.					
11. Copia de SOAT vigente del vehículo					
Costo: 6.50 ( LORTTTSV: Art. 29 Num. 7; Art. 20 Num.9-Num. 11); Resolución No.170-DIR-2010-CNTTTSV, Tarifario 2011					
<b>El peticionario es el único responsable del origen de las firmas y documentos ingresados para el trámite correspondiente. La Comisión Nacional de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, se reserva el derecho de iniciar la acción legal pertinente, en caso de que se detecte cualquier adulteración en las mismas.</b>					
<b>La solicitud debe estar sellada y firmada por el Representante Legal de la Operadora</b>					



## JAC Coaster Buseta



### ☰ MEDIDAS Y CAPACIDADES

<b>Largo (mm):</b>	7030
<b>Ancho (mm):</b>	2050
<b>Alto (mm):</b>	2650
<b>Distancia entre ejes (mm):</b>	3935
<b>Peso (Kg):</b>	4800
<b>Tanque de combustible (gl):</b>	15
<b>Capacidad de Carga (Kg):</b>	6500
<b>Neumáticos:</b>	7.00R16
<b>Número de Pasajeros:</b>	28

### ☰ CONFORT Y ENTRETENIMIENTO

<b>Equipo de Música:</b>	Radio CD
<b># de Parlantes:</b>	2
<b>Aire / Calefacción:</b>	Aire Acondicionado
<b>Bloqueo Central:</b>	No
<b>Dirección:</b>	Hidráulica
<b>Retrovisores:</b>	Manuales
<b>Neblineros:</b>	Si
<b>Faros Delanteros:</b>	Fijos
<b>Tapizado</b>	Tela
<b>Techo Corredizo</b>	Si