



UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y
COMERCIALES**

**PROYECTO DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE ECONOMÍA**

TÍTULO DEL PROYECTO

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA PÚBLICA
MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO (EPMTTU-Y) PARA EL
SERVICIO EN LA CIUDAD DE YAGUACHI**

AUTORES:

**DOLORES LEOPOLDINA CAMACHO JIMÉNEZ
KAREN LEONOR CORNEJO ORTEGA**

TUTOR:

ECON. FABIÁN RAMÍREZ GRANDA. MAE

SEPTIEMBRE 2013

MILAGRO – ECUADOR

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

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

CERTIFICO

Que he analizado el Proyecto de Grado con el Título “ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UNA EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO (EPMTTU-Y) PARA EL SERVICIO EN LA CIUDAD DE YAGUACHI”.

Presentando por las Señoritas. Dolores Leopoldina Camacho Jiménez y Karen Leonor Cornejo Ortega, para optar por el Título de Economía y que acepto tutoriar las estudiantes, durante la etapa de desarrollo del trabajo hasta su presentación, evaluación y sustentación.

Milagro, a los 27 días del mes de Septiembre del 2013

ECON. FABIÁN RAMÍREZ GRANDA. MAE

DECLARACIÓN DE LA AUTORÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Las egresadas Dolores Leopoldina Camacho Jiménez y Karen Leonor Cornejo Ortega, mediante la presente manifestamos ante el Consejo Directivo de la Unidad Académica de 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.

Milagro, a los 27 días del mes de Septiembre del 2013

Dolores Leopoldina Camacho Jiménez
C.I. 092879070-8

Karen Leonor Cornejo Ortega
C.I. 092854262-0

CERTIFICACIÓN DE LA DEFENSA

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

MEMORIA CIENTIFICA	[]
DEFENSA ORAL	[]
TOTAL	[]
EQUIVALENTE	[]

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

PROFESOR DELEGADO

PROFESOR SECRETARIO

DEDICATORIA

Dedico la realización de este proyecto a mis padres Víctor Manuel Camacho y Carmen Rosa Jiménez (+) quienes fueron mi apoyo desde que inicie mis estudios y que con sus consejos, paciencia y sabiduría han logrado que pueda terminar con éxito esta etapa de la vida.

A mi esposo José Luis Quiguiri pilar fundamental en mi vida, que con su apoyo he podido seguir adelante en mis estudios superiores y sobre todo mi guía a cada momento.

A mi hijo José Daniel Quiguiri Camacho, mi alegría, mi razón de ser, por quien lucho día a día.

A mis hermanos y amigos que han contribuido con sus conocimientos y experiencia en el desarrollo de este proyecto.

Dolores Camacho Jiménez

Desde lo más profundo de mi corazón doy gracias a todos quienes hicieron posible este pequeño esfuerzo, y digo pequeño porque al mirar hacia adelante aún hay más retos que afrontar y gustosa lo haré. A Dios gracias, porque sin tu infinito amor y comprensión jamás hubiese llegado hasta aquí y poder llamarme *economista*. A mi madre gracias, por ser mi mejor amiga y protegerme de todo, además de tener confianza en mí, mis logros son tuyos, Mama. A Mario Vásquez por ser ese amigo incondicional que no falla, en la vida existen pocas personas como Tú.

Karen Cornejo Ortega

AGRADECIMIENTO

Mi profundo agradecimiento principalmente a Dios quien me ha permitido terminar con éxito este proyecto a mis padres, esposo e hijo.

A todos los docentes que fueron parte de mis estudios superiores que con sus enseñanzas han logrado enriquecer mis conocimientos y poder desenvolverme en el ámbito profesional. A mi tutor Eco. Fabián Ramírez Granda MAE que con sus observaciones e ideas a lo largo de la realización de mi proyecto ha sido una guía fundamental en la culminación del mismo.

Dolores Camacho Jiménez

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

MSC. JAIME OROZCO

Rector de la Universidad Estatal de Milagro

Presente.

Mediante el presente documento, libre y voluntariamente procedo a hacer 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 EMPRESA PÚBLICA MUNICIPAL DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO (EPMTTU-Y) PARA EL SERVICIO EN LA CIUDAD DE YAGUACHI”**, y que corresponde a la Unidad Académica de Ciencias Administrativas y Comerciales.

Milagro, 27 de Septiembre del 2013

Dolores Leopoldina Camacho Jiménez

C.I. 092879070-8

Karen Leonor Cornejo Ortega

C.I. 092854262-0

INDICE GENERAL

Contenido	Págs.
Portada.....	i
Certificación de aceptación del tutor	ii
Declaración de la autoría de la investigación	iii
Certificación de la defensa	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Cesión de derechos de autor	vii
Indice general.....	viii
Indice de cuadros	xi
Indice de graficos	xiii
Resumen.....	xiv
Abstract.....	xv
Introduccion.....	xvi

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1.1 Problematización: Origen y Descripción	1
1.1.2 Delimitación del Problema	2
1.1.3 Formulación del Problema	2
1.1.4 Sistematización del problema	3
1.1.5 Determinación del tema	3

1.2.1	Objetivo General	3
1.2.2	Objetivos Específicos.....	3
1.3	JUSTIFICACIÓN	4

CAPITULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1	MARCO TEÓRICO.....	6
2.1.1	Antecedentes históricos	6
2.1.2	Antecedentes referenciales.....	8
2.1.3	Fundamentación	11
2.2	MARCO LEGAL.....	16
2.3	MARCO CONCEPTUAL	18
2.4	HIPOTESIS Y VARIABLES	22
2.4.1	Hipótesis general	22
2.4.2	Hipótesis particulares.....	22
2.4.3	Declaración de variables.....	22
2.4.4	Operacionalizacion de las Variables	23

CAPITULO III

MARCO METODOLOGICO

3.1	TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN Y SU PERSPECTIVA GENERAL	25
3.2	LA POBLACION Y LA MUESTRA	26
3.2.1	Características de la población	26
3.2.2	Delimitación de la población	26
3.2.3	Tipo de muestra	26

3.2.4	Tamaño de la muestra	26
3.2.5	Proceso de selección	28
3.3	LOS METODOS Y LAS TECNICAS	28
3.3.1	Método histórico.....	28
3.3.2	método empírico	29
3.3.3	Técnicas e instrumentos	29
3.4	PROCESAMIENTO ESTADISTICO DE LA INFORMACION.....	29

CAPITULO IV

ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

4.2	ANALISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS ...	47
4.3	RESULTADOS.....	47
4.4	VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS.....	48

CAPITULO V

PROPUESTA

5.1	TEMA	51
5.2	FUNDAMENTACION	51
5.4	OBJETIVOS.....	54
5.5	UBICACIÓN	55
5.6	FACTIBILIDAD	56
5.7	DESCRIPCION DE LA PROPUESTA.....	59
5.7.1	Actividades.....	70
5.7.2	Recursos, Análisis financiero	71
5.7.3	Impacto	82

4.7.4	Cronograma	83
5.7.5	Lineamiento para evaluar la propuesta	85
CONCLUSIONES		86
RECOMENDACIONES		87
BIBLIOGRAFÍA		88
ANEXOS		
ANEXO 1.	Depreciación	91
ANEXO 2.	Costo directo de producción	91
ANEXO 3.	Costo indirecto de producción	92
ANEXO 4.	Gastos administrativos.....	93
ANEXO 5.	Gastos generales.....	95
ANEXO 6.	Recorridos	96
ANEXO 6.	Tabla de amortización.....	97
ANEXO 8.	Fotografías.....	98
ANEXO 9.	Ficha de observación.....	99
ANEXO 10.	Encuestas.....	100
ANEXO 11.	Entrevistas	101
 INDICE DE CUADROS		
<u>Cuadro 1.</u>	Operacionalización de variables	23
<u>Cuadro 2.</u>	Edad de encuestados	31
<u>Cuadro 3.</u>	Sexo de encuestados	32
<u>Cuadro 4.</u>	Formación Académica de encuestados.....	33
<u>Cuadro 5.</u>	Procedencia de los encuestados.....	34
<u>Cuadro 6.</u>	Tipo de transporte.....	35
<u>Cuadro 7.</u>	Nivel de utilización de transporte	36

<u>Cuadro 8.</u> Nivel de tarifas.....	37
<u>Cuadro 9.</u> Rango de precio por transporte urbano.....	38
<u>Cuadro10.</u> Medios de transporte.....	39
<u>Cuadro 11.</u> Nivel de cumplimiento de requisitos legales de transporte.....	40
<u>Cuadro 12.</u> Números de usuarios por línea de bus.....	58
<u>Cuadro 13.</u> Inversión del proyecto.....	71
<u>Cuadro 14.</u> Activos fijos.....	72
<u>Cuadro 15.</u> Depreciación de activos fijos.....	73
<u>Cuadro 16.</u> Costos directos de producción.....	73
<u>Cuadro 17.</u> Costos indirectos de producción.....	74
<u>Cuadro 18.</u> Gastos administrativos.....	74
<u>Cuadro 19.</u> Gastos generales.....	75
<u>Cuadro 20.</u> Ingresos.....	75
<u>Cuadro 21.</u> Estado de pérdidas y ganancias.....	76
<u>Cuadro 22.</u> Balance General.....	77
<u>Cuadro 23.</u> Flujo de caja proyectado.....	78
<u>Cuadro 24.</u> VAN.....	79
<u>Cuadro 25.</u> TIR.....	79
<u>Cuadro 26.</u> Razón circulante.....	80
<u>Cuadro 27.</u> Razón de endeudamiento.....	80
<u>Cuadro 28.</u> Capacidad de pago de intereses.....	80
<u>Cuadro 29.</u> Rotación de los activos.....	81
<u>Cuadro 30.</u> Rentabilidad sobre los activos.....	81
<u>Cuadro 31.</u> Rentabilidad sobre los patrimonios.....	81
<u>Cuadro 32.</u> Rentabilidad sobre las ventas.....	82

INDICE DE GRAFICOS

<u>Gráfico 1.</u> Población finita.....	27
<u>Gráfico2.</u> Edad de encuestados	31
<u>Gráfico 3.</u> Sexo de encuestados	32
<u>Gráfico 4.</u> Formación Académica de encuestados	33
<u>Gráfico 5.</u> Procedencia de los encuestados	34
<u>Gráfico 6.</u> Tipo de transporte.....	35
<u>Gráfico 7.</u> Nivel de utilización de transporte	36
<u>Gráfico 8.</u> Nivel de tarifas	37
<u>Gráfico 9.</u> Rango de precio por transporte urbano	38
<u>Gráfico 10.</u> Medios de transporte	39
<u>Gráfico 11.</u> Nivel de cumplimiento de requisitos legales de transporte	40
<u>Gráfico 12.</u> Mapa de ubicación.....	56
<u>Gráfico 13.</u> Rutas de recorrido	56
<u>Gráfico 14.</u> Esquema del bus	67
<u>Gráfico 15.</u> Dimensiones del bus.....	68
<u>Gráfico 16.</u> Parte derecha del Bus	68
<u>Gráfico 17.</u> Parte izquierda del bus	68
<u>Gráfico 18.</u> Parte frontal de bus	69
<u>Gráfico 19.</u> Parte trasera del bus	689

RESUMEN

La ciudad de Yaguachi ubicada en la provincia del Guayas enfrenta una problemática de tipo socioeconómico provocado por la falta de transporte urbano público, puesto que en dicho lugar el único medio con el que cuenta son las tricimotos, el mismo que establece precios a su conveniencia sin respetar lo que la ley determina, lo que afecta directamente a los ingresos de sus habitantes y a su calidad de vida. Para escritores y analistas la existencia de transporte urbano de forma masiva da origen a las negociaciones, puesto que se necesita del transporte para movilizarse de un lugar a otro, además contribuye al crecimiento económico, expansión y modernización de una 0.00Ciudad.El propósito de realizar este estudio de tipo explicativo, exploratorio,etc.es buscar solución a este problema mediante la creación de una Empresa Pública de Transporte Terrestre Urbano, la misma que será administrada por La municipalidad de Yaguachi, cuyos beneficiarios directos son los habitantes de la área urbana de la Ciudad por el servicio que reciben y además por los beneficios que se generan para la ciudad, entre otros se mejora la imagen de la ciudad y lo más importante crean nuevas fuentes de empleo .Al aplicar esta propuesta se soluciona un problema de tipo social lo que permite contribuir al desarrollo socioeconómico del país y cumplir con los parámetros establecidos en la constitución vigente de la república y el plan nacional del buen vivir.

Palabras claves.

Crecimiento económico

Ahorro

Desarrollo socioeconómico

Movilización

Expansión y modernización

Ingresos

ABSTRACT

The Yaguachi's city located in the province of the Guayas faces a problematics of socioeconomic type provoked by the lack of urban public transport, In this alone place exist tricimotos, the same one that establishes prices to his convenience without respecting what the law determines, which it affects directly to the income of his inhabitants and to his quality of life.

For writers and analysts the existence of a massive urban transport gives rise to the negotiations, since transport is required to move from one place to another and contributes to economic growth, expansion and modernization of a city in order to make this explanatory type study, exploratory etc.es find solution to this problem through the creation of a Public Company urban Land Transport, the same to be administered by the municipality of Yaguachi, whose direct beneficiaries are the inhabitants of the urban area city by the service they receive and also by the benefits generated for the city, including improving the image of the city and most importantly create new jobs. applying this proposal solves a social problem which allowed to contribute to the socioeconomic development of the country and meet the parameters established in the current Constitution of the Republic and the National Plan of live good.

Key words.

Economic growth

Saving

Economic development

Mobilization.

Expansion and modernization

Income

INTRODUCCION

La Ciudad San Jacinto de Yaguachi tiene muchos años que se ha constituido como Cantón, muchos más que otros Cantones de la Provincia del Guayas, por ende su desarrollo económico debería ser de mayor nivel, sin embargo este no es el caso de Yaguachi debido a que tiene un retraso económico de 43 años en relación con la situación de esos cantones, careciendo de muchos servicios básicos como: alcantarillado, un hospital moderno y un servicio de gran importancia como es la transportación urbana. En esta ciudad no existe un transporte urbano de tipo masivo lo que genera una serie de inconvenientes, entre ellos, precios altos, difícil movilización de un lugar a otro, afectación a sus ingresos e inseguridad.

El medio de transporte que existe en la Ciudad son los triciclos y tricimotos, mediante la observación, las encuestas y las entrevistas realizadas a sus habitantes el 76% coincide que el medio más utilizado son las tricimotos, los mismos que operan de forma monopólica, motivo por el cual se procedió a realizar un recolección de datos que fundamenten el desarrollo de este proyecto. La Ciudad de Yaguachi necesita un transporte urbano como es el caso de Milagro, El Triunfo, Duran, etc que al contar con este servicio satisface una necesidad prioritaria de sus habitantes el uso de transporte urbano masivo y mejorar de su imagen como Cantones.

Para definir la solución a este problema se procedió a realizar las debidas encuestas, entrevistas que permitan tener una visión clara de la problemática, y se llegó a la conclusión de que la mejor alternativa para solucionar es la instalación de una Empresa Pública de Transporte Terrestre Urbano administrada por la municipalidad de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi.

La aplicación de esta empresa permite cumplir con las exigencias establecidas por el gobierno el mismo que estableció que todos los gobiernos autónomos descentralizados deben encargarse de la administración del transporte urbano y Yaguachi no es la excepción. La competencia de la transportación urbana será asumida por parte de Yaguachi en el 2015, es por que nace la idea de instalar esta Empresa pública para adelantarse a la normativa ya establecida. Además el gobierno contribuye con el financiamiento de la misma y que su aplicación es segura. En otros Cantones de País

ya se aplicado esta empresa Pública como es el caso de Quito, Guayaquil, Cuenca y actualmente Loja.

El objetivo principal de esta investigación es mejorar la movilización de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi, su calidad de vida y generar fuentes de empleo que aumenten su poder adquisitivo, además la investigación es de tipo exploratorio, puesto que no ha sido estudiado por otras personas. Al momento de realizar las encuestas se definió la muestra y su aplicación fue de tipo aleatorio.

La meta de este proyecto es poder contribuir a la solución de un problema y que el mismo sea objeto de estudio para otros estudiantes que deseen dar solución a un problema igual o similar al desarrollado en esta proyecto.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 Problematización: Origen y Descripción

La Ciudad San Jacinto de Yaguachi conformada por la cabecera cantonal Yaguachi Nuevo y sus parroquias: Pedro J. Montero, Virgen de Fátima y Cone, alcanzo su cantonización el 21 de Julio de 1833 con el nombre de Olmedo, para luego el 27 de Enero de 1997 tomar el nombre de San Jacinto de Yaguachi en honor a su patrono. Este Ciudad ocupa el cuarto lugar de los principales cantones de la provincia del Guayas.

En la actualidad se observa que Yaguachi después de su cantonización los gobiernos autónomos descentralizados no han contribuido al desarrollo socioeconómico del mismo, existiendo una diversidad de problemas que impiden que tenga un desarrollo igual o superior a los demás cantones de la provincia del Guayas, lo cual, a criterio de especialistas, éste Ciudad tiene retraso de 43 años.¹

Uno de los principales servicios que demanda una población es el transporte urbano, la Ciudad de Yaguachi no es la excepción, el nivel de demanda de transporte es alto al sumar 16.083 habitantes en la ciudad, de los cuales en su mayoría no cuentan con vehículo propio para su movilización, hacen uso del único medio de transportación urbana que oferta sus servicios para cubrir la necesidad, el cual es la tricimoto, que se ha convertido en un monopolio dentro de este mercado, son los dueños de estos vehículos los que fijan los precios a su conveniencia sin que exista una entidad que se encargue del control y regulación de los mismos.

¹Prensa El Libertador

Cabe recalcar que no todas las tricimotos pertenecen a una asociación, estas últimas no están legalizadas y aún más, no cumplen con los requerimientos establecidos por la Comisión de Transito del Ecuador para poder funcionar.

La transportación es una de las necesidades prioritarias para una Ciudad, más el precio que se paga por la utilización de este servicio en la ciudad de Yaguachi es muy elevado a tal punto que por 1Km de recorrido se paga \$1 situación que afecta a la economía de los Yaguachenses.

Según datos obtenidos por el INEC en su último censo del año 2010 se determinó que el ingreso promedio de los habitantes de la ciudad es de \$ 300 mensuales, los mismos que son destinados para cubrir las necesidades básicas.

Este estudio pretende evidenciar esta problemática relevando aquellos aspectos que inciden en que el problema citado se agudice más, y buscar alternativas para que el servicio de transporte en la ciudad de Yaguachi aumente, ya que al existir mayores ofertantes de transporte disminuiría el precio de la transportación dejando así de afectar a la economía de los habitantes de la ciudad. Además que esto servirá para mejorar la imagen de la ciudad y permitir el desarrollo que debe de tener Yaguachi.

1.1.2 Delimitación del Problema

El siguiente estudio se lo realiza:

País: Ecuador

Región: Costa

Provincia: Guayas

Ciudad: San Jacinto de Yaguachi.

El universo al cual está dirigido nuestra investigación son las personas mayores de 18 años de edad y a su vez dicho estudio contará con información bibliográfica y lincográfica, la misma que no será mayor a 5 años de antigüedad.

1.1.3 Formulación del Problema

¿Cómo incide el costo de la transportación urbana en la economía familiar de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi?

1.1.4 Sistematización del problema

¿La demanda insatisfecha de transporte en relación a la oferta está ocasionando que los precios de este servicio sean elevados en la Ciudad de Yaguachi?

¿Por qué el tipo de transporte que tiene la Ciudad Yaguachi no satisface las necesidades que tienen sus habitantes?

¿De qué manera afecta un monopolio de servicio de transporte urbano al nivel de sus precios en la Ciudad de Yaguachi?

¿Cómo incide el no otorgamiento de permisos de funcionamiento en la existencia de una cooperativa de transporte urbano?

1.1.5 Determinación del tema

Estudio de la influencia que tiene el costo de transportación urbana en la economía familiar de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo General

Analizar la incidencia del costo de la transportación urbana en la economía familiar de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi, mediante la aplicación de herramientas investigativas que permitirán desarrollar estrategias de mejoramiento a este sistema de movilización de la ciudad de Yaguachi.

1.2.2 Objetivos Específicos

1. Determinar si la demanda insatisfecha de transporte en relación a la oferta está ocasionando que los precios de este servicio sean elevados en la ciudad de Yaguachi.
2. Analizar si el tipo de transporte que tiene la ciudad Yaguachi no satisface las necesidades que tienen sus habitantes.
3. Determinar la manera que afecta un monopolio de servicio de transporte urbano al nivel de sus precios en la Ciudad de Yaguachi.
4. Analizar como incide el no otorgamiento de permisos de funcionamiento en la inexistencia de una cooperativa de transporte urbano.

1.3 JUSTIFICACIÓN

El presente estudio lo hemos escogido debido a la presencia de un problema socioeconómico que existe en la Ciudad de Yaguachi originado por la falta de un sistema de transporte masivo urbano que a su vez con la realización de investigaciones de forma amplia y minuciosa se busca alternativas de solución a este problema que permitirá mejorar la economía familiar de sus habitantes. La existencia de un sistema masivo de transporte urbano permite la fácil movilidad de las personas en una Ciudad como es el caso de las principales Ciudades del País como es Quito y Guayaquil de tal manera que contribuyan al desarrollo socioeconómico de la población, sin embargo ese no es el caso de la Ciudad de Yaguachi debido a que la deficiente transportación urbana por la que atraviesa su población origina la presencia de un monopolio, debido a que demandan el servicio y esta no es atendida satisfactoriamente lo que origina que el medio que existe tenga precios elevados. Desde el punto de vista económico cuando un bien es demandado de forma considerable y este bien no cubre dicha demanda se ocasiona un desequilibrio económico, por ende trae consecuencias que afecta al nivel de precios y este es el caso que enfrenta la Ciudad de Yaguachi puesto que en dicho lugar solo existe un medio de transporte urbano que son las tricimotos, en donde la cantidad demandada de este bien es mayor a la cantidad ofertada lo que ocasiona que los precios sean elevados.

Otro de los problemas que genera la no existencia de un sistema masivo de transporte urbano es el difícil acceso de permisos de legalización a cooperativas, esta restricción se da a la falta de un censo de población que debe hacer la Comisión de Transito del Ecuador que por motivos desconocidos no se lo ha realizado, además este tipo de problema también es generado por la falta de control del Gobierno Autónomo descentralizado del Municipio de Yaguachi (GAD) quien debería mostrar preocupación por esta necesidad insatisfecha. Motivo por el cual el gobierno a través del Ministerio de transporte y Obras públicas (MTOP) ente regulador del transporte público urbano de acuerdo al Código Orgánico de Ordenamiento Territorial y Administración Descentralizada (COOTAD) determinó que las municipalidades asuman las competencias de transporte urbano cuya

medida que se aplicará para la Ciudad de Yaguachi a partir del 2015, durante este lapso de tiempo el municipio debe aplicar medidas correctivas a este problema y es por esto que se realiza esta investigación que permitirá contribuir a toma de decisiones por parte de las autoridades pertinentes además de beneficiar a la población con dicha investigación se les facilita el trabajo al municipio puesto que ya no tienen que gastar recursos ni tiempo en realizar este estudio para poder aplicarlo.

CAPITULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 MARCO TEÓRICO

2.1.1 Antecedentes históricos

“El Museo Vintage de Bogotá Colombia comenta sobre los inicios de la transportación urbana en ésta Ciudad cuentan que al inicio los usuarios estaban cansados del servicio que prestaba la TRANVIA, este era el único medio de transportación que hasta la fecha existía, este medio de transporte tardaba mucho tiempo en movilizar a los usuarios, pero es en el año de 1884 cuando llegan los primeros vehículos urbanos de madera arrastrados por caballos a esta ciudad traídos desde Inglaterra para mejorar el sistema de transporte en Bogotá.

A los inicios de la llegada de los primeros buses, los precios por prestación de este servicio eran muy altos, pero se exigía que el precio que se pague sea acorde con las distancias recorridas, al no hacerse efectiva su petición realizaron huelgas exponiendo que preferían no hacer uso de este medio a pagar cifras tan altas por aquello.

En el año de 1900 aparecen los carros eléctricos dejando obsoletos a los vehículos arrastrados por los animales, estos solo quedaron para transportación de cargas, al llegar en esta época la Primera Guerra Mundial hizo que afectara dicha nueva transportación ya que estos vehículos eran importados desde Europa, el precio de los pasajes subieron afectando así a los usuarios.”²

Marcelo Mandariaga un escritor guayasense escribió el libro denominado “Las Tranvías de Guayaquil” Ecuador en el que se recolecta información acerca de la historia de la transportación en esta ciudad, comenta que el Ferrocarril del Sur se construyó en el año de 1871 en el Ciudad Durán, el cuál transportaba pasajeros hasta el Ciudad Milagro.

²Museo Vintage, Transportación Urbana, 2009.

Existía otro ferrocarril denominado el Costanero, que transportaba a los usuarios desde Guayaquil hasta Salinas, esto sucedió en el año 1923.

En este mismo año la Empresa El Salado, presta servicio de transportación con una línea de tracción animal en la Avenida 9 de Octubre desde la Plaza Rocafuerte hasta un parque en el estero Salado. En el año 1833 John Stephenson crea la primera línea de carros urbanos adquiriendo también las líneas del salado e importando varios tranvías a esta Ciudad. Esta línea recorría desde el Malecón, Plaza Colón hasta Rocafuerte, regresando por una calle paralela unas cuadras más allá. En la década de los 50 llegan los buses urbanos a esta ciudad, mejorando así la transportación en Guayaquil una de las ciudades principales del Ecuador.³

“En el libro Guayaquil Memorias Urbanas escrito por Efrén Avilés Pino comenta el inicio de la Metrovía, la cual inició el año 2007 en el Gobierno Municipal de Jaime Nebot, con el objetivo de mejorar el orden de la transportación urbana en esta ciudad.⁴

La Ciudad Milagro es otro de los cantones de la provincia del Guayas que ha desarrollado su transportación urbana, este inicia en el año de 1968, cuando este contaba con una sola línea de transportación urbana y con 10 colectivos que recorrían todo el Ciudad. En el año de 1990 llega la era de modernización en la cual se adquieren 10 buses más para crear una segunda línea que realice un recorrido por las calles donde no transitaba ningún bus urbano. En el año 2000 se reúnen 20 socios con el ánimo de superarse y de hacer progresar la transportación urbana en este Ciudad determinaron realizar un préstamo para por lo menos modernizar el 50% de los buses, pensando en el servicio que se le presta a la comunidad. Hasta el año 2010 se había logrado modernizar el 80% de los buses que transitan en este Ciudad que son alrededor de 50 buses, además pensando en el beneficio de los usuarios los buses que transitan por las universidades realizan un recorrido hasta las 22:30 denominado servicio nocturno.⁵

El Sr. Mario Miranda Presidente de la Asociación de Tricimotos en el Ciudad San Jacinto de Yaguachi, nos cuenta los inicios de aquel transporte en este Ciudad, este se

³Las Transvías en Guayaquil, Marcelo Mandariaga, 2010.

⁴Memorias Urbanas, Efrén Avilés Pino, 2009

⁵Cooperativa de Transporte Urbano Milagro, Historia del Transporte Urbano en Milagro, 2009

instala como triciclos debido a la necesidad de los Yaguachenses de transportarse dentro del Ciudad para realizar las actividades que a diario realizan los habitantes.

En el año 2005 cambian este medio por tricimotos que es una adaptación de un triciclo a una moto que a diferencia de los antiguos triciclos tienen mayor capacidad para transportar y mayor velocidad.

2.1.2 Antecedentes referenciales

El transporte urbano es un medio importante con que debe contar cualquier ciudad y Ciudad del país, es por esto que se lo considera como elemento fundamental en el desarrollo económico de un Estado dicha afirmación es ratificada por Susana del Carmen Illescas Ochoa ex alumna de la Escuela Superior Politécnica de Litoral en su Proyecto de Tesis en el que indica: “El transporte es un elemento constitutivo de la vida rural, y así como su mejoramiento contribuye a elevar la calidad de vida de la población en regiones distantes. En el Ecuador el sector del transporte rural ha estado tradicionalmente descuidado, mostrando importantes déficit que parecen ser difícilmente manejados o simplemente ignorados, sin considerar los significativos costos sociales que esta situación genera.”⁶. La transportación tiene una estrecha relación con la economía debido a que este sector es el camino a la realización de negocios, producción y reducción de costos en relación a movilidad a su vez permite la modernización y Expansión de una Ciudad, País o Región para Gonzalo Duque Escobar en sus artículo denominado “Introducción a la Economía de Transporte” afirma que el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de ella: sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado.”

Otro aporte a este tema es el de Armando Serrato Tapia alumno de la universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo de Morelia en su proyecto de tesis analizó La importancia del transporte urbano colectivo en el desarrollo socioeconómico de la ciudad de Morelia, en el que expresa que el transporte urbano colectivo para una

⁶Ochoa Illescas, Susana del Carmen : *Proyecto de desarrollo para mejorar el sistema de transportacion interprovincial analisis de ruta Guayaquil-Salitre-Vinces*. Quito, Guayaquil, Ecuador,2007.

ciudad es fundamental en su economía y ayuda a incrementar las riquezas de la misma, ya que permite el libre intercambio de ideas, conocimientos y productos comerciales.

Serrato además comenta que el exceso de oferta de transporte masivo afecta a la ciudadanía ya que no permite una movilización adecuada, al contrario produce retraso a la llegada de los lugares de destino, y embotellamiento vehicular, aun mas cuando el transporte privado también es medio de movilización dentro la ciudad.

Concluye que para ayudar a estabilizar la economía de una ciudad debe de existir un equilibrio de oferta y demanda del servicio de transporte. Para él los ofertantes obtienen ganancia al ser solo los indicados según el número de habitantes, es cuestión de analizar comenta mientras más sea la cantidad de ofertantes que exista menor será la ganancia que obtengan, como en todo negocio expresa.

Otra causa a esta problemática son los bajos sueldos que inciden en la necesidad de utilizar transportación publica urbana debido a que las personas no cuentan con cantidades considerables de dinero para poder utilizar un transporte privado lo que obliga utilizar un medio de transporte público masivo, en muchas empresas, locales comerciales u organizaciones no respetan las disposiciones establecidas por el gobierno puesto que este fija un salario básico sin embargo este no se cumple para muchas personas el salario depende de su nivel de estudio pero como toda organización existe la explotación de personal que perjudica a su economía familiar versión ratificada por Susana Illescas que en su tesis dice :“Las causas estructurales que determinan la problemática del transporte rural es la cuestión de los bajos sueldos y salarios, que devengan la mayoría de los usuarios, primordial para comprender estructuralmente la problemática del transporte rural, la crisis permanente del sistema del transporte tiene un factor decisivo en los bajos salarios nominales que paga en general el sector privado y el Estado a los usuarios del mismo.”⁷

Dentro del análisis sobre las causas de este problema también se considera la contaminación del medio ambiente es por eso que para La revista Mexicana El poder del consumidor en su publicación “La Contaminación ambiental en Morelia acaba día a

⁷Ochoa Illescas, Susana del Carmen : *Proyecto de desarrollo para mejorar el sistema de transportacion interprovincial analisis de ruta Guayaquil-Salitre-Vinces*. Quito, Guayaquil, Ecuador,2007.

día con sus habitantes “de Octubre del 2008 en la que se menciona que una ciudad debe tener un medio de transporte que no contamine a la misma, lo que un usuario de transporte busca es movilizarse en este caso dentro de la ciudad no enfermarse por la contaminación que causan los gases que emiten la existencia de exceso de vehículos que ofrecen sus servicios de transporte, expresa Alejandro Caudillo escritor de la revista. Menciona además que una ciudad con exceso de buses no tiene una transportación eficiente, ya que causa muchos problemas como destrucción de las calles que no se encuentran adecuadas para soportar el peso de cientos de buses que a diario lo transitan, este es el caso de Morelia en México que tiene un exceso de 100 buses lo que ocasiona varios inconvenientes como el mencionado anteriormente, además de la inmensa contaminación ambiental emitida en su mayoría por el exceso de transportes urbanos. Para los Morlenses esta es una situación preocupante los ciudadanos a diario sufren de enfermedades ocasionadas por la contaminación, se han realizado estudios argumenta Caudillo del cual se concluye que son los buses urbanos los principales emisores de contaminación en esta ciudad, además asegura que los ciudadanos piden a gritos un estudio en el que se determine la cantidad de buses que debería de existir en una ciudad como Morelia que cuenta con 729.279 habitantes y que cubra las expectativas de los consumidores.... En nuestro País si las personas cuentan con un medio de transporte urbano que los lleve a recorrer grandes distancias sea por diferentes motivos les permitirá reducir costos en el pago de pasajes, tiempo al no tener que caminar y sobre todo no contaminar el medio ambiente. Al utilizar un medio de transporte público más allá de una necesidad sea un incentivo para aquellas personas que les gusta utilizar transporte privado para recorrer pequeñas distancia puesto que el uso indebido de este transporte genera mayor emisión de gases tóxicos que un bus con capacidad de 40 personas y es por eso que “Petroecuador en su artículo denominado ¿Fomentar el uso de transporte público ayuda a realmente al medio ambiente? dice: Hoy por hoy en la mayoría de las ciudades occidentales existen buenos sistemas de transporte público pero no lo suficientemente notables para que el ciudadano deje a un lado el transporte privado. El transporte privado es una de las causas que suele destruir el medio ambiente en el que vivimos, produciendo una mayor contaminación. Uno de los principales objetivos de las instituciones públicas para

prevenir estos hechos es reducir al máximo la utilización del transporte privado y promover más el uso del transporte público.”⁸

2.1.3 Fundamentación

Fundamentación Sociológica.

El presente estudio estará direccionado al transporte para lo cual se debe definir ciertos aspectos importantes dentro del proyecto. Se considera que el transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas de un lugar a otro en un vehículo (medio o sistema de transporte) que utiliza una determinada infraestructura.

Esta ha sido una de las actividades terciarias que mayor expansión ha experimentado a lo largo de los últimos dos siglos, debido a la industrialización; al aumento del comercio y de los desplazamientos humanos tanto a escala nacional como internacional; y los avances técnicos que se han producido y que han repercutido en una mayor rapidez, capacidad, seguridad y menor coste de los transportes.

“Transporte público urbano

Los transportes urbanos procuran el desplazamiento de personas de un punto a otro en el seno de las Ciudades. La gran mayoría de las áreas urbanas de tamaño medio o grande poseen algún tipo de transporte público urbano. En muchos países el servicio es generalmente de responsabilidad de las municipalidades, aunque los municipios puedan conceder licencias o concesiones de prestación a empresas o a particulares. Además de que el transporte urbano es parte esencial de una Ciudad, propicia la reducción de la contaminación ambiental, ya que su presencia conduce al empleo de menos automóviles para el movimiento de personas, permitiendo el desplazamiento de aquellos que no tienen medios para adquirir un auto y necesitan recorrer largas distancias hasta el lugar de destino.

Tipos de transportes urbano

- **Autobús.-** Los autobuses son el medio de transporte más utilizado en los servicios públicos urbanos por su gran flexibilidad y por constituir una buen

⁸PETROECUADOR. <http://www.petroecuador.com.ec/medio-ambiente/fomentar-el-uso-del-transporte-publico-ayuda-realmente-al-medio-ambiente/>, extraído 1 de Diciembre del 2012

opción económica. Los autobuses tienen la capacidad moderada de entre 70 y 100 personas/vehículo.

- **Tranvía.**- Los tranvías son vehículos que se mueven sobre rieles empotrados en el pavimento de las calles, alimentados con energía eléctrica, vía cables de conducción instalados a lo largo de la ruta o por tercer riel para no alterar la imagen urbana. Pueden transportar más pasajeros que un autobús convencional y de manera general no contaminan el medio ambiente.
- **Metro.**-El metro se recomienda cuando los autobuses o los tranvías no alcanzan atender de modo efectivo y eficiencia la demanda de transporte de pasajeros en ciertas rutas de la ciudad. El metro suele circular en subterráneo (túneles).⁹
- **Buses.**-El bus es el medio de transporte más utilizado para los desplazamientos dentro del Ecuador. Prácticamente se puede llegar a cualquier punto del país con tan solo tomar uno o dos buses. Los precios varían de acuerdo a la distancia y al servicio.¹⁰
- **Microbús.**- Vehículo más pequeño que un autobús con un número reducido de viajeros.
- **Buseta.**-Vehículo automóvil de tres metros de ancho y entre siete y ocho de largo para el transporte de entre 20 y 25 pasajeros sentados.

“Importancia del sistema de transporte urbano

- Los transportes dan empleo y aportan al PIB
- El sistema de transporte es un medio por el que los productores y consumidores se ponen en contacto, es un elemento esencial del mercado que a su vez, es un elemento fundamental de la producción y el desarrollo económico.
- Las redes de transportes son el medio por los que circulan los flujos que dan lugar a las redes urbanas y a su jerarquía.
- Los sistemas de transportes son los medios por los que se interrelacionan e intercomunican las sociedades.¹¹

⁹(TRANSPORTE PUBLICO URBANO)

¹⁰VILLAMARIN TOAPANTA Mónica Janneth. (2007). *FORTALECIMIENTO DE LA COOPERATIVA DE TAXIS “EL BATAN” A TRAVÉS DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA POR PROCESOS*, Quito.

¹¹GEOPRESS: www.catedu.es/geografos/images/.../temitas.../transporte_temita, extraído el 8 de Diciembre del 2012

“Ventajas y desventajas del transporte público urbano

Ventajas

- Los transportes públicos son mucho más eficaces que los transportes individuales en términos de consumo de energía.
- Facilitan la circulación, un autobús por ejemplo, puede transportar a más de a 60 personas utilizando la misma superficie que dos coches que por término medio están ocupadas por 1,08 personas.
- No ocupan espacio de aparcamiento.
- En proporción a los viajeros que llevan, ocupan mucho menos espacio, consumen menos energía en su uso, consumen menos recursos en su construcción, que el automóvil privado.
- En el caso de los transportes públicos con carril reservado o subterráneo no sufren problemas de atascos o retenciones.
- Pueden requerir, según el medio utilizado, inversiones importantes. Sin embargo, el automóvil privado también requiere inversiones muy cuantiosas (calles, túneles, autopistas, sitio para aparcamiento, etc.), que en muchos casos pueden estar financiados con impuestos.
- El autobús, el tren o el metro se presentan como medios de locomoción que facilitan el transporte alejado del estrés que genera el automóvil.
- El uso del transporte público es la decisión más ecológica y solidaria en el caso de los desplazamientos dentro del casco urbano.

Desventajas

- Somete a los individuos a horarios. Se le critica la rigidez de horarios y trayectos.
- Limita el transporte de equipaje.
- En muchas ocasiones, el transporte está saturado y no puedes disponer del servicio. No están disponibles en todo momento, y sobre todo no están disponibles en el momento en que los necesitamos.

- Existe una importante influencia mediática sobre el uso del transporte privado, convirtiéndole en un instrumento de libertad y de admiración social, lo que perjudica el uso del público.
- Falta de higiene en muchas ocasiones.”¹²

Uno de los Países que enfrentan parte de estas desventajas es Argentina en donde el Centro de investigaciones de estadística aplicada de la ciudad de Buenos Aires realizó un estudio de transporte urbano en mencionada ciudad, en las que publican las principales desventajas que ofrece el transporte público masivo, después de la realización de encuestas dentro de Buenos Aires se obtuvo que el principal problema que aqueja a la ciudadanía es la inseguridad que ofrece este servicio tanto a nivel delincuencial como por los accidentes de tránsito que ocurren por tratar de llegar primeros a los lugares de destino, como segundo problema tenemos a el precio del pasaje o tarifa que no es el adecuado según la investigación , el mal estado de las unidades también se encuentra entre los principales problemas ya que se menciona que existen unidades destruidas que aún se encuentran en circulación y que incluso no dan buena imagen . La existencia de pocas unidades en esta ciudad también disgusta a los habitantes porque se tiene que esperar de 10 a 15 minutos para coger el siguiente bus lo que ocasiona retraso.

La ciudad de Yaguachi del cual se realiza nuestra investigación tiene similares problemas con su transportación aunque este no cuenta con buses urbanos como transporte cuenta con los tricimotos que aquejan en similares situaciones a los ciudadanos.

“Medios de transportes urbanos utilizados en Ecuador”

Dentro de Ecuador existen diversas formas de transporte a continuación se nombran los siguientes:

- Autobús
- Buses
- Microbús
- Metrovía

¹²Maldonado, Diana:(10 de Noviembre de 2010) <http://ruizmijangosdiana.blogspot.com/2010/11/ventajas-y-desventajas-del-transporte.html>, extraído el 8 de Diciembre del 2012

- Ecovía
- Tricimotos

“LAS TRICIMOTOS

Son aquellas unidades dotadas de tres ruedas contracción a motor, incluidos en el transporte terrestre comercial de pasajeros como servicio alternativo- excepcional y que trasladan personas de un lugar a otro mediante el pago de una Tarifa establecida por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial.”¹³

“Las cooperativas y compañías de transporte terrestre

A nivel nacional se ha hecho costumbre crear o conformar las COOPERATIVAS DE TRANSPORTE en las diferentes modalidades para el servicio público-popular, que dicho sea de paso y desde luego respetando el criterio de todo ciudadano, dirigente transportista o autoridad que tenga que ver con la actividad del transporte.

Las cooperativas son sociedades de derecho privado, formadas por personas naturales o jurídicas que, SIN PERSEGUIR FINALIDADES DE LUCRO, tienen por objeto planificar y realizar actividades o trabajos de beneficio social o colectivo, a través de una empresa manejada en común y formada con la aportación económica, intelectual y moral de sus miembros.”¹⁴

“En una de las ediciones de la Revista “El Ombligo de la Luna” de la ciudad de México se publicó un análisis de la importancia Social y Económica que tiene los sistemas de transporte en mencionada ciudad. Para ellos el transporte público abre un sinnúmero de oportunidades para aquellas personas que se valen por sí misma pero que no poseen un vehículo, o no están en la edad oportuna para conducirlo, ésta es una de las externalidades positivas que nos brinda la transportación urbana.

Un bus urbano llega a los lugares más remotos de ésta localidad sin tener en las manos cantidades altas de dinero para pagar por su transportación. La disminución de los gases tóxicos que emiten los millones de automóviles que circulan en México es otra de las externalidad positiva que ofrece la transportación urbana, ya que como ley se

¹³(TRANSPORTE PUBLICO URBANO)

¹⁴ DR. MIRANDA, Carlos :http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5346:el-transporte-terrestre-en-el-ecuador&catid=32:derecho-cooperativo&Itemid=420, “Derecho Ecuador”, extraído el 26 de Noviembre del 2012

determinó en ésta ciudad que los buses que circulen deben tener una emisión máxima de cinco años atrás y que use como combustible diesel para disminuir la contaminación.”¹⁵

La transportación urbana abre caminos para que los habitantes tengan mayor calidad de trabajo, estudio, recreación sin necesidad de poseer un vehículo.

“La Revista Venezolana “Economía País” analiza la importancia de que Venezuela cuente con un sistema de transporte urbano eficiente, para Carlos Arturo Guisarre columnista de ésta revista menciona que una ciudad que no cuenta con un sistema público de transporte no es una ciudad eficiente, ya que el no contar con aquello, hace que las personas lleguen tarde a sus labores diarias y así se presente dificultades en la producción de bienes y servicios. Es este el motivo por el que las grandes empresas optan por otorgar a sus empleados buses privados que los recojan por los sitios más cercanos a sus hogares, ellos creen que si la movilización de los empleados la dejan en manos de los buses urbanos perderían mucho más dinero que pagarles un bus privado.”¹⁶

“La Universidad Técnica del Rosario de Bogotá Colombia comenta sobre la importancia que tiene el transporte colectivo en este país, expone que la importancia económica de este transporte es que posibilita la reproducción de la fuerza laboral a través del desplazamiento masivo de la mano de obra pieza fundamental para el desarrollo productivo de una ciudad.

El transporte urbano ayuda al desarrollo diario de las actividades que realizan los Colombianos, beneficiándose varios actores los usuarios por ejemplo que buscan rutas rápidas, precios bajos, buen servicio, a los propietarios que buscan mayores ganancias ya aumentar el número de buses y los gobernantes que brindan un servicio público eficiente para la ciudadanía.”¹⁷

2.2 MARCO LEGAL

Para el desarrollo de esta investigación se cumple con la Ley de Tránsito de Transporte Terrestre y Seguridad Vial renovada en el 2011I, en dicha ley se escogió los artículos que cumplen con esta investigación la misma que a continuación se detalla

¹⁵ Revista “El Ombligo de la Luna”, México, 2009.

¹⁶ Revista “Economía País”, Venezuela, 2011.

¹⁷ Universidad Técnica del Rosario, Bogotá, 2011.

En el Capítulo V de las Competencias de las Municipalidades de la Ley de Tránsito de Transporte Terrestre y Seguridad Vial renovada en el Año 2011 se determinó.

Artículo 44.- Las Municipalidades deberán, planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del Ciudad, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del Ciudad.

Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, interactuando las decisiones con las autoridades de tránsito.

Artículo 45.- Todo Ciudad que cuente con cincuenta mil o más habitantes conforme las cifras de proyecciones oficiales de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la municipalidad asumirá de forma progresiva la planificación, regulación y coordinación del transporte terrestre, tránsito y seguridad Vial.

La regulación del uso de vías que conecten vías cantonales con vías intercantonales o interprovinciales, se coordinará obligatoriamente con la Comisión Provincial de Tránsito y Municipios competente.

Artículo 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro.

Artículo 47.- El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad y tarifas equitativas.

Artículo 51.- Para fines de aplicación de la presente ley , se establecen las siguientes claves de servicio de transporte terrestre:

- ❖ Público
- ❖ Comercial
- ❖ Por cuenta propia
- ❖ El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva de personas y bienes dentro del territorio nacional.

- ❖ Prohíbese toda las formas de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre . La Comision Nacional regulará las formas de prestacion del servicio conforme a la clasificación prevista en esta ley.

Artículo 54 .- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños.¹⁸

Plan Nacional del Buen Vivir

El proyecto esta orientado a cumplir con el objetivo número 3 del actual Plan Nacional del Buen Vivir el mismo que determina: Mejorar la calidad de vida de la población Ecuatoriana, a su vez dentro de este objetivo se han planteado politicas y lineamientos que a continuacion se detalla:

Política 3.7. Propiciar condiciones de seguridad humana y confianza mutua entre las personas en los diversos entornos.

e. Modernizar las capacidades estatales de seguridad interna en términos de equipamiento, tecnología, comunicaciones, indumentaria, transporte y demás bienes y servicios estratégicos relacionados, preferentemente producidos por la industria nacional especializada.

Ley Antimonopolio en Ecuador

En nuestro pais se prohíbe el monopolio en el cual existe un solo oferente que en este caso serian los tricimotos, posee un gran poder de mercado y es el único en una industria dada que posee, un servicio determinado y diferenciado.Está es aplicada en la Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercado la cual fue aprobada el 13 de Octubre del 2011 con el objetivo de terminar con este abuso hacia los demanantes.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

Accesibilidad.- La accesibilidad es el grado en el que todas las personas pueden utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas.

¹⁸ AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO: *Ley de Competencias de las Municipalidades de la Ley de Transito de Transporte Terrestre y Seguridad Vial*, Ecuador, 2012.

Aparcar.- Detener la actividad o el trabajo sobre un asunto con la intención de retomarlo más adelante.

Autobús.- Los autobuses son el medio de transporte más utilizado en los servicios públicos urbanos por su gran flexibilidad y por constituir una buena opción económica. Los autobuses tienen la capacidad moderada de entre 70 y 100 personas-vehículo.

Buses.-El bus es el medio de transporte más utilizado para los desplazamientos dentro del Ecuador. Prácticamente se puede llegar a cualquier punto del país con tan solo tomar uno o dos buses. Los precios varían de acuerdo a la distancia y al servicio.

Buseta.- Vehículo automóvil de tres metros de ancho y entre siete y ocho de largo para el transporte de entre 20 y 25 pasajeros sentados.

Calado.- Es la profundidad sumergida de una nave en el agua. En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.

Contaminación ambiental.- Se denomina contaminación ambiental a la presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, la seguridad o para el bienestar de la población, o bien, que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal de las propiedades y lugares de recreación y goce de los mismos.

Continuidad.- Un universo de ficción es un conjunto de conceptos, historias, personajes y poblaciones ficticias que funcionan como un todo homogéneo y cohesionado.

COOTAD.- (Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización) .Consiste en fundir en un solo cuerpo legal las normas que deban regir la actividad administrativa de los gobiernos autónomos descentralizados, permitiendo simplificar y unificar las distintas leyes que los regularon en razón del anterior orden constitucional.

Demanda.- Cantidad de un bien o servicio que un individuo o grupo desea, dado un precio.

Desarrollo económico.- Proceso de crecimiento de una economía caracterizado por innovaciones tecnológicas, aumentos en la productividad y cambios sociales que suele ir acompañado por un mejor reparto de la renta y riqueza

Devengar.- Principio por el cual todo ingreso o gasto nace en la etapa de compromiso, considerándose en este momento ya como incremento o disminución patrimonial a efectos contables y económicos.

Economía.- Ciencia que estudia la forma de asignar entre los individuos una serie de recursos, por lo general limitados, para la satisfacción de sus necesidades.

Ecovia.- Es un proyecto que contempla la implementación de autobuses modernos que circularán por carriles exclusivos dentro de una Ciudad.

Ejecutar.- Es el momento en el cual se lleva a cabo el trabajo del proyecto, conforme al plan del mismo, el cual se estableció previamente.

Estiaje.- El estiaje es el nivel de caudal mínimo que alcanza un río o laguna en algunas épocas del año, debido principalmente a la sequía.

Externalidad.- Efecto negativo o positivo de una producción o consumo por los cuales no se efectúa ningún pago.

GAD.- (Gobierno Autónomo y Descentralizado). Se encarga de priorizar las potencialidades, capacidades y vocaciones de sus circunscripciones territoriales para impulsar el desarrollo y mejorar el bienestar de la población, e impulsarán el desarrollo territorial centrado en sus habitantes, su identidad cultural y valores comunitarios.

Inec.- Se encarga de los lineamientos y resultados estadísticos de información importante para el país. Lleva adelante procesos de levantamiento de información necesaria para la toma de decisiones, como por ejemplo el censo poblacional.

Jurisdicción.- Es la potestad, derivada de la soberanía del Estado, de aplicar el Derecho en el caso concreto, resolviendo de modo definitivo e irrevocable una controversia, que es ejercida en forma exclusiva por los tribunales de justicia integrados por jueces autónomos e independientes.

Metrovia.- Es un sistema de autobús de tránsito rápido que funciona en las ciudades del Ecuador por ejemplo Guayaquil.

Microbus.- Vehículo más pequeño que un autobús con un número reducido de viajeros.

MTOP.- (Ministerio de Transporte de Obras Públicas) entidad rectora del Sistema Nacional del Transporte Multimodal formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de Transporte seguro y competitivo, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del País.

Monopolio.- Es una situación de privilegio legal o fallo de mercado, en el cual existe un productor (monopolista) oferente que posee un gran poder de mercado y es el único en una industria dada que posee un producto, bien, recurso o servicio determinado y diferenciado

Oferta.- Cantidad de un bien o servicio que un productor desea o puede ofrecer en un mercado para cada precio.

Oligopolio.- Es un mercado dominado por un pequeño número de vendedores o prestadores de servicio (oligopólicos-oligopolistas).

Planificar.- La planificación es un proceso gradual, por el que se establece el esfuerzo necesario para cumplir con los objetivos de un proyecto en un tiempo u horario que se debe cumplir para que la planificación sea exitosa.

Regulación.- Acción que consiste en hacer que una cosa funcione o vuelva a funcionar de manera regular o uniforme.

Salario.- Remuneración monetaria o en especie que reciben los trabajadores por prestar sus servicios personales en una empresa.

Saturación.- Exceso de oferta de un producto en el mercado, hasta el punto de no poder venderse.

Sistema de transporte.- El sistema de transporte es el conjunto de medios que permite el desplazamiento de personas y mercancías entre lugares geográficos. Desempeña un importante papel económico y en la organización especial, los transportes y el territorio interactúan.

Sujeción.- Acción de coger o agarrar con fuerza a una persona o una cosa, de manera que no se mueva, ni se caiga o se escape.

Sustitutivo.- Sustancia producida artificialmente para imitar las propiedades de otra que no puede ser adquirida o fabricada.

Transporte.- El transporte es una actividad del sector terciario, entendida como el desplazamiento de objetos o personas de un lugar a otro en un vehículo que utiliza una determinada infraestructura.

Tranvía.- Los tranvías son vehículos que se mueven son rieles empotrados en el pavimento de la calles, alimentados con energía eléctrica, vía cables de conducción instalados o lo largo de la ruta o por tercer riel para no alterar la imagen urbana. Pueden transportar mas pasajeros que un autobús convencional y de manera general no contaminan el medio ambiente.

Tricimoto.- Son aquellas unidades dotadas de tres ruedas contracción a motor, incluidos en el transporte terrestre comercial de pasajeros como servicio alternativo-excepcional y que trasladan personas de un lugar a otro mediante el pago de una tarifa

2.4 HIPOTESIS Y VARIABLES

2.4.1 Hipótesis general

El costo de la transportación urbana incide en la economía familiar de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi.

2.4.2 Hipótesis particulares

- La demanda insatisfecha de transporte urbano en relación a la oferta ocasiona que los precios de este servicio sean elevados en la ciudad de yaguachi.
- El tipo de transporte que tiene la ciudad Yaguachi no satisface las necesidades que tienen sus habitantes.
- Un monopolio de servicio de transporte urbano afecta al nivel de sus precios en la Ciudad de Yaguachi.
- El no otorgamiento de permisos de funcionamiento incide en la inexistencia de una cooperativa de transporte urbano.

2.4.3 Declaración de variables

Hipótesis general

Variable independiente: Costo de transportación urbana.

Variable dependiente: Economía familiar.

Hipótesis particular 1

Variable independiente: Demanda insatisfecha de transporte urbano

Variable dependiente: Precios elevados de transporte.

Hipótesis particular 2

Variable independiente: Tipo de transporte urbano en la Ciudad.

Variable dependiente: Necesidades insatisfechas de transporte urbano.

Hipótesis particular 3

Variable independiente: Existencia de monopolio de transporte urbano.

Variable dependiente: Nivel de precios de transporte.

Hipótesis particular 4

Variable independiente: No otorgamiento de permisos de funcionamiento

Variable dependiente: Inexistencia de una cooperativa de transporte urbano.

2.4.4 Operacionalización de las Variables

Cuadro 1.Operacionalización de variables

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

Hipótesis General	Variables Independientes	Concepto	Indicadores	Instrumentos	Variables Dependiente	Concepto	Indicadores	Instrumentos
El costo de la transportación urbana incide en la economía familiar de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi.	Costo de transportación urbana.	pago que se realiza por la utilización de transportación urbana	Tarifas implantadas por la C.T.E	Entrevista	Economía familiar.	Administración llevada a cabo por parte del responsable del hogar quien debe llevar un presupuesto y apegarse a él lo más posible	promedio de ingresos de los habitantes de la Ciudad.	Datos obtenidos por el inec
Hipótesis Particulares	Variables Independientes	Concepto	Indicadores	Instrumentos	Variables Dependiente	Concepto	Indicadores	Instrumentos
1) La demanda insatisfecha de transporte urbano en relación a la oferta ocasiona que los precios de este servicio sean elevados en la ciudad de yaguachi.	Demanda insatisfecha de transporte urbano	exeso de usuarios que utilizan el mismo medio de transporte .	Porcentaje de frecuencia de utilización de transporte urbano dentro del cantón.	Encuesta	Precios elevados de transporte.	valor elevado de pasajes en la utilización de transporte urbano	Tarifas implantadas por la C.T.E	Entrevista
2) El tipo de transporte que tiene la ciudad Yaguachi no satisface las necesidades que tienen sus habitantes.	Tipo de transporte urbano en la Ciudad	Diferentes Medios de traslado de personas desde un lugar hasta otro.	Clasificación de transporte urbano que existe dentro del Cantón	Encuesta/Entrevista	Necesidades insatisfechas de transporte urbano.	existencia de pocas unidades de transporte urbano	Porcentaje del nivel de satisfacción de los habitantes de Yaguachi.	Encuesta
3) Un monopolio de servicio de transporte urbano afecta al nivel de sus precios en la Ciudad de Yaguachi.	existencia de un monopolio de transporte urbano.	Situación de un sector del mercado económico en la que un único medio de transporte urban oferta el bien o servicio que	medios de transporte que existe en la Ciudad	Encuesta	Nivel de precios de transporte.	importe que el usuario debe pagar al medio de transporte para poder poseer dicho servicio	Promedio que se paga por utilización del medio de transporte.	Encuesta
4) El no otorgamiento de permisos de funcionamiento incide en la inexistencia de una cooperativa de transporte urbano.	No otorgamiento de permisos de funcionamiento	Acción que no se logra, ejecuta o entiendo sin mucho trabajo.	Requisitos legales para instalación de cooperativas	Entrevista	Inexistencia de una cooperativa de transporte urbano.	transporte urbano que no pertenece a ninguna asociación o cooperativa.	Numero de cooperativas que existe dentro del Cantón	Entrevista

CAPITULO III

MARCO METODOLOGICO

3.1 TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN Y SU PERSPECTIVA GENERAL

Para comprobar las hipótesis en la investigación se aplica la investigación cuantitativa la cual se utiliza en la tabulación de los datos que se obtiene de las encuestas, se aplica una investigación cualitativa al realizar la observación y la entrevista la cual ayuda a comprender y validar de mejor manera los resultados obtenidos de las mismas. Seguido a estas principales tipos de investigación también se utiliza otras investigaciones que son importantes para el desarrollo del proyecto las mismas que se explican a continuación:

Investigación no experimental.- Para el proyecto se realiza una investigación no experimental mediante la cual comprobaremos hipótesis, además que no manipulará a la variable independiente. El tipo de investigación que se realiza no se la desarrollará a profundidad debido al largo tiempo que se requiere para realizar una investigación de tipo experimental.

Investigación Exploratoria.- Se utiliza este tipo de investigación debido a que el tema no ha sido explorado y no se cuenta con proyectos realizados del mismo tipo, además se lo realizará para tener una perspectiva global de la realidad en la que viven los habitantes de la Ciudad de Yaguachi por falta de transporte urbano.

Investigación Transversal: se realiza este tipo de investigación debido a que el estudio se lo desarrolla en un periodo de tiempo determinado al que se le dará una pronta solución, es decir no tomará demasiado tiempo en realizarse.

Investigación Correlacional: Se realiza este tipo de investigación para determinar con exactitud cuál es la relación que tienen las variables dependientes con la independiente.

Investigación Explicativa: Se realiza mencionada investigación para comprobar la veracidad de las hipótesis y según esto dar posibles soluciones al problema.

3.2 LA POBLACION Y LA MUESTRA

3.2.1 Características de la población

La presente investigación se la realiza en la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi y el sector a quien está dirigida es el área urbana. Dicha población en su mayoría se dedica a laborar en el campo en actividades como cultivo de arroz, café, cacao o en los canteros y cañaverales de los ingenios azucareros vecinos como Valdez. La comida típica de esta Ciudad es la tradicional rosca de Reyes y sus fiestas patronales son el 16 de Febrero en honor a su patrono San Jacinto de Yaguachi, seguido por su Cantonización el 21 de Julio, actividades que atraen la afluencia de personas lo que permite el aumento de las actividades comerciales. El nivel de alfabetismo de la población es del 86.2% (datos obtenidos por el INEC 2010) y el 7.1% corresponde a viviendas con servicios básicos públicas.

3.2.2 Delimitación de la población

Para el desarrollo del proyecto, el universo es la población del Ciudad de Yaguachi la misma que según datos obtenidos por el INEC en el último censo del 2010 cuenta con 60.658 habitantes y la población a estudiar es el área urbana compuesta por 26.617 habitantes de las cuales 13.429 corresponden a hombres y 13.188 a mujeres, a su vez nuestro sector a quien está dirigido el presente estudio son las personas mayores de 18 años de edad que corresponden a 16.083 de su población urbana.

3.2.3 Tipo de muestra

El tipo de muestra con la que contará la investigación será de tipo probabilística porque se seleccionará al azar a las personas que habitan en la Cabecera Cantonal de Yaguachi siendo estas mayores de 18 – 65 años con capacidad de decidir sobre temas relacionados a la transportación urbana.

3.2.4 Tamaño de la muestra

El presente proyecto cuenta con un tamaño de población urbana de 16.083 habitantes quienes conforman la Ciudad San Jacinto de Yaguachi según datos del último Censo realizado por el INEC, además contaremos con un margen de error del 5%, una vez que se plantea la fórmula de la población finita nos arroja los siguientes datos:

Planteode fórmula:

Gráfico 1.
Población finita

$n = \frac{Npq}{\frac{(N-1)E^2}{Z^2} + pq}$	<p style="text-align: center;">Simbología</p> <p>n = Tamaño de la Muestra</p> <p>N= Tamaño de la Población</p> <p>p= Posibilidad de que ocurra un evento, p=0,5</p> <p>q= posibilidad de no ocurrencia de un evento, q = 0,5</p> <p>E= Error, se considera el 5%; E = 0,05</p> <p>Z= nivel de confianza, que para el 95%, Z = 1,96</p>
---	---

Fuente: Reglamento para la presentación del diseño, ejecución y sustentación del proyecto de investigación, previo a la obtención del título del tercer nivel.

$$n = \frac{Npq}{\frac{(N-1)E^2}{Z^2} + pq}$$
$$n = \frac{16.083 (0.5)(0.5)}{\frac{(16.083 - 1)(0.5^2)}{1.96^2} + (0.5)(0.5)}$$
$$n = \frac{4.020,75}{\frac{16.083 (0.0025)}{3.84} + (0.25)}$$
$$n = \frac{4.020,75}{\frac{40.207.5}{3.84} + 0.25}$$

$$n = \frac{4.020,75}{10.47 + 0.25}$$

$$n = \frac{4.020,75}{10.72}$$

$$n = 375.06$$

3.2.5 Proceso de selección

Para la selección de la muestra se requiere contar con pasos que son fundamentales para describir los candidatos adecuados que serán objeto de estudio en la investigación a continuación se detalló los siguientes:

- 1.- Una vez descrito en el ítem 3.2.2 la población y el sector a quien va dirigido las encuestas, se procede a realizarlas lo que permite obtener la información específica para el proyecto
- 2.- La población a quien se encuestará son mayores de 18 años de edad, y que viven dentro del área urbana de la Ciudad de Yaguachi.
- 3.- Para contar con información no sesgada se procede a detallar datos del encuestado como la edad y sexo.

3.3 LOS METODOS Y LAS TECNICAS

Para la investigación se utilizó como primer método el empírico, debido a que se realiza una observación del problema de transportación urbana que existe en la Ciudad de Yaguachi y la insatisfacción que tienen los usuarios con el medio único de transporte.

3.3.1 Método histórico

El método histórico se lo aplica en la investigación para analizar los inicios del problema a investigar y como se ha venido desarrollando a través del tiempo. A esta investigación se aplica el método deductivo, al plantear supuestos que luego con la aplicación de hipótesis fueron certeros.

También se pone en práctica el método analítico sintético para la cual se realiza encuestas a los habitantes de la Ciudad de Yaguachi los mismos que son los usuarios del medio único de transporte que existe en el Ciudad y son los que se sienten insatisfechos con las tarifas por el servicio.

El método hipotético se lo utiliza para determinar los causales y consecuencias del problema del cual se iba a investigar.

3.3.2 método empírico

Observación.- se aplica esta técnica en la investigación debido a que se pudo observar todos los inconvenientes que se generaron por la no existencia de transporte urbano en la Ciudad Yaguachi, los malestares, inconformidad y sobre todo la afectación económica que este servicio genera a su población.

3.3.3 Técnicas e instrumentos

Entre las técnicas que se utilizan en la investigación tenemos:

Encuesta.- se utiliza esta técnica por que se necesita validar las hipótesis planteadas en el desarrollo del proyecto, para lo cual la encuesta estará conformada por un cuestionario con preguntas cerradas para una fácil tabulación.

Entrevista.- este método está dirigido para un número limitado de personas con conocimientos científicos que permiten reforzar la validez de las hipótesis, y sobre todo ver el problema desde diferentes puntos de vista de los entrevistados.

Marco lógico: este método se lo utiliza para tener una visión más clara de todos los problemas y subproblemas del tema a investigar, a su vez permite seguir un orden de todo lo que se desarrolló en el capítulo I.

3.4 PROCESAMIENTO ESTADISTICO DE LA INFORMACION

La presente investigación consiste en recopilar información importante sobre la población que fue objeto de estudio, para posteriormente procesarla y analizarla.

Los datos obtenidos se los procesará a través del programa Excel a su vez esta información se la procederá a tabular y presentarlas mediante tablas estadísticas y gráficos como barras, pasteles, histogramas y columnas que explicaron de forma clara los movimientos que tienen las variables estudiadas, permitiendo comprobar las hipótesis que se habían planteado.

Después de haber presentado la información a través de cuadros se procedió a realizar un análisis de estas variables.

CAPITULO IV

ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

4.1 ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL

APLICACIÓN DE LA ENCUESTA Y LA ENTREVISTA

Para la obtención de información verás por parte de los habitantes del Ciudad San Jacinto de Yaguachi se aplica instrumentos de ayuda como son: la encuesta y entrevista esta última se realiza mediante una previa selección de los candidatos aentrevistar, la cual ayuda a tener una perspectiva global de los posibles problemas que afronta la ciudadanía del Ciudad tales como: precios altos en la transportación, seguridad, retraso en sus actividades diarias, etc. Lo que a su vez permite dar soluciones a las mismas mediante las estrategias que se establecerá posteriormente. Con la información que se recabe se puede sustentar y respaldar posibles soluciones a los problemas antes mencionados, debido a que la información que se obtiene por parte de una muestra de 375 encuestados y 2 entrevistados de una población total en el área urbana de 16.083 fueron respuestas exactas y precisas demostrando veracidad en las mismas.

PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para el proceso de selección, la información recabada se tiene que seguir varios lineamientos para su confiabilidad los mismos que a continuación se detalla:

- a) Aplicación de los instrumentos
- b) Recolección de datos
- c) Selección de la información
- d) Tabulación de la información
- e) Diseño de cuadros, gráficas y tablas estadísticas
- f) Análisis e interpretación de resultados.

ENCUESTA

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

1.- ¿SU EDAD SE ENCUENTRA ENTRE?

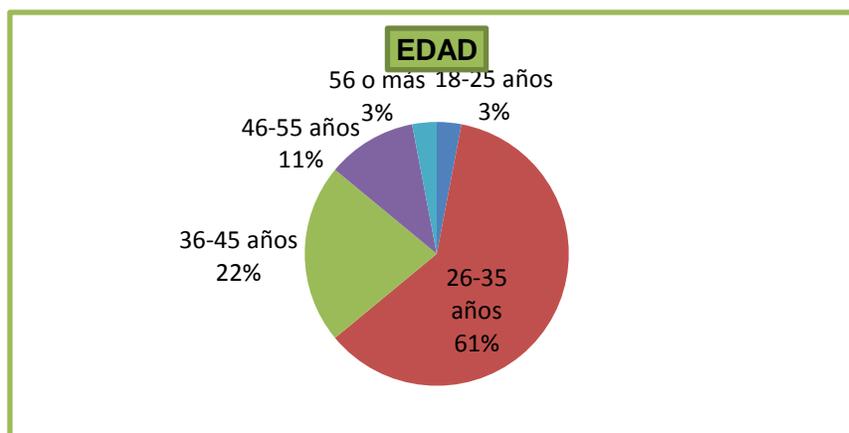
Cuadro 2. Edad de encuestados

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
18-25 años	11	3%
26-35 años	229	61%
36-45 años	83	22%
46-55 años	41	11%
56 o más	11	3%
TOTAL	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico2. Edad de encuestados



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

El 61% de los encuestados tienen entre 26-35 años de edad, el 22% tiene entre 36-45 años, el 11% tiene entre 46-55 años, el 3% tiene entre 18-25 años, y el otro 3% tiene 56 años o más.

INTERPRETACIÓN

En nuestras encuestas se pudo determinar que el 61% de los encuestados tienen entre 26-35 años de edad lo que demuestra que son más las personas adultas quienes

utilizan el medio de transporte urbano para movilizarse a sus diferentes actividades diarias como son de trabajo u otras.

2.- SEXO

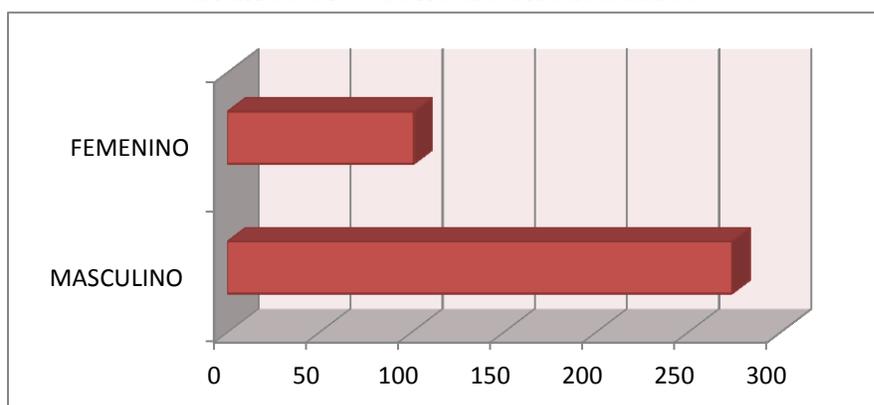
Cuadro 3. Sexo de encuestados

SEXO		
Masculino	274	73%
Femenino	101	27%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 3. Sexo de encuestados



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

El 73 % de los encuestados son de género masculino y el 27% de género femenino.

INTERPRETACIÓN

El 73% de los encuestados son de género masculino, lo que demuestra que son los hombres quienes más utilizan la transportación urbana para movilizarse a sus actividades diarias de trabajo.

3.- FORMACIÓN ACADÉMICA

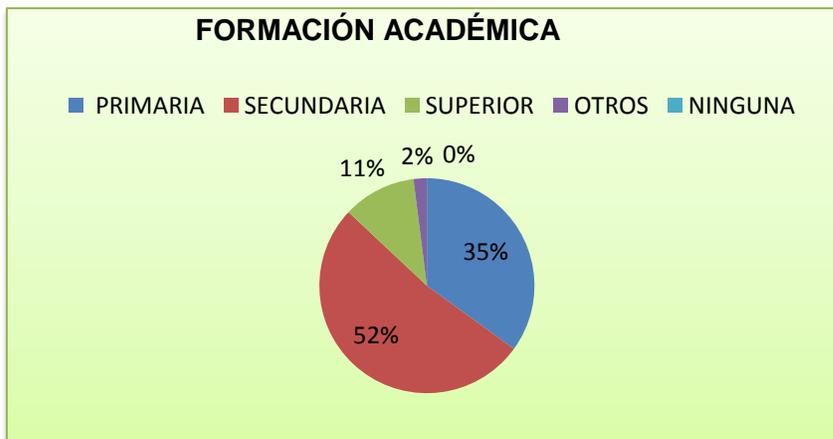
Cuadro 4. Formación Académica de encuestados

FORMACION ACADEMICA		
ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
Primaria	131	35%
Secundaria	195	52%
Superior	41	11%
Otros	8	2%
Ninguna	0	0%
TOTAL	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 4. Formación Académica de encuestados



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

El 52% de los encuestados tienen educación académica secundaria, el 35% tienen formación académica primaria, el 11% tiene formación académica superior y el 2% tiene otro tipo de formación académica.

INTERPRETACIÓN

El 52% de los encuestados tienen formación académica secundaria lo que no les permite tener ingresos altos, únicamente para satisfacer sus necesidades básicas, y no para cubrir gastos innecesarios como serían un pago excesivo de transporte urbano.

4.- ¿USTED ES?

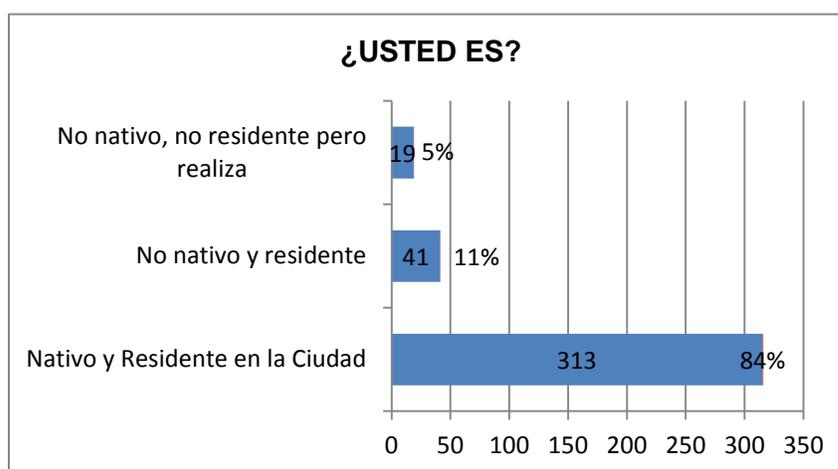
Cuadro 5. Procedencia de los encuestados

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
Nativo y Residente en la Ciudad	3115	84%
No nativo y residente	41	11%
No nativo, no residente pero realiza una actividad comercial dentro de la ciudad	19	5%
TOTAL	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 5. Procedencia de los encuestados



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

El 84% de los encuestados son nativos y residentes de la ciudad, el 11% es no nativo y residente en la ciudad, el 5% es no nativo, no residente pero realiza alguna actividad comercial dentro de la ciudad.

INTERPRETACIÓN

El 84% que forma la mayoría de nuestros encuestados son nativos del Cantón y residen en el mismo, lo que indica que son la mayor parte de los usuarios de transporte urbano

personas que nacieron allí y que aún son residentes, lo que demuestra que se está afectando a la misma gente del cantón.

5.- ¿PARA MOVILIZARSE DENTRO DE LA CIUDAD QUE MEDIO DE TRANSPORTE REALIZA USTED?

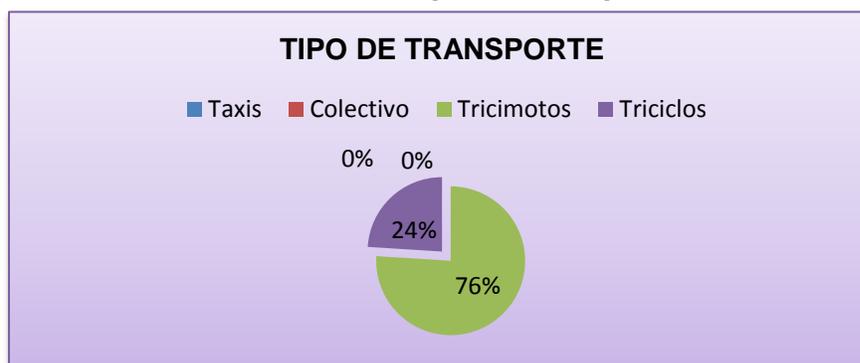
Cuadro 6. Tipo de transporte

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
Taxis	0	0%
Colectivo	0	0%
Tricimotos	285	76%
Triciclos	90	24%
TOTAL	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 6. Tipo de transporte



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

De los encuestados el 76% utilizan tricimotos para movilizarse, y el 24% utilizan triciclos para movilizarse.

INTERPRETACIÓN

Con un 76% son la tricimotos el medio de transporte más utilizado en la ciudad de Yaguachi, debido a que es el más veloz si se compara con los triciclos que son manuales, lo que favorece a que el usuario lo escoja.

6.- ¿CON QUÉ FRECUENCIA EN EL DÍA USTED UTILIZA ESTE MEDIO DE TRANSPORTE?

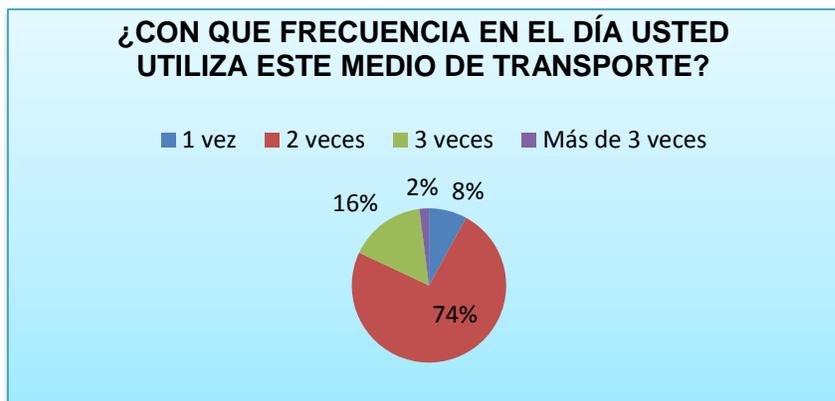
Cuadro 7. Nivel de utilización de transporte

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
1 vez	30	8%
2 veces	278	74%
3 veces	60	16%
Más de 3 veces	8	2%
TOTAL	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 7. Nivel de utilización de transporte



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

De los encuestados el 74% utilizan 2 veces al día un medio para transportarse, el 16% utilizan 3 veces al día, el 8% utilizan una sola vez un medio de transporte para movilizarse, y el 2% utiliza más de 3 veces.

INTERPRETACIÓN

En el día el 74% de los encuestados que conforman la gran mayoría de usuarios utilizan 2 veces al día el medio único de transportación urbana en el cantón Yaguachi lo que sumaría alrededor de 48 veces al mes que mencionados usuario utilizan este medio para movilizarse.

7.- ¿LAS TARIFAS QUE USTED PAGA POR UTILIZAR ESTE MEDIO DE TRANSPORTE ES LA ADECUADA?

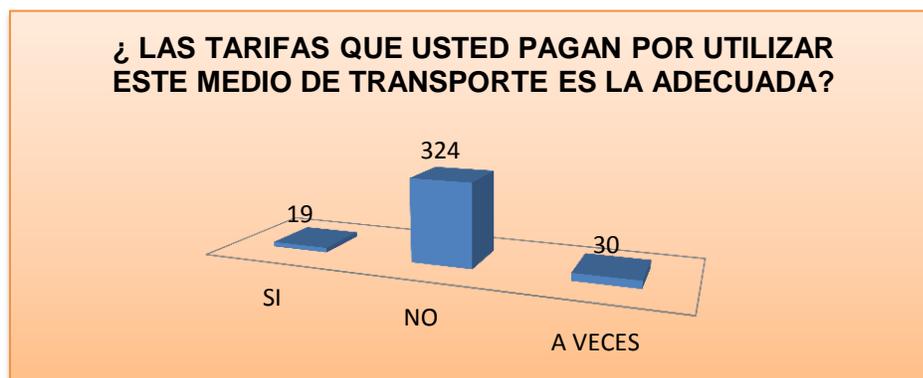
Cuadro 8. Nivel de tarifas

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	19	5%
NO	325	87%
A VECES	30	8%
TOTAL	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 8. Nivel de tarifas



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

De los encuestados el 87% creen que las tarifas que se pagan por utilizar este medio de transporte no son las adecuadas, el 8% creen que si son las adecuadas y el 5% creen que si son las adecuadas.

INTERPRETACIÓN

El 87% de los usuarios de transportación urbana en la ciudad de Yaguachi no se sienten conformes con las tarifas que pagan por este servicio, creen que es muy alta en comparación a los cantones aledaños.

8.- ¿CUÁL ES EL VALOR QUE USTED PAGA POR UTILIZAR ESTE MEDIO DE TRANSPORTE?

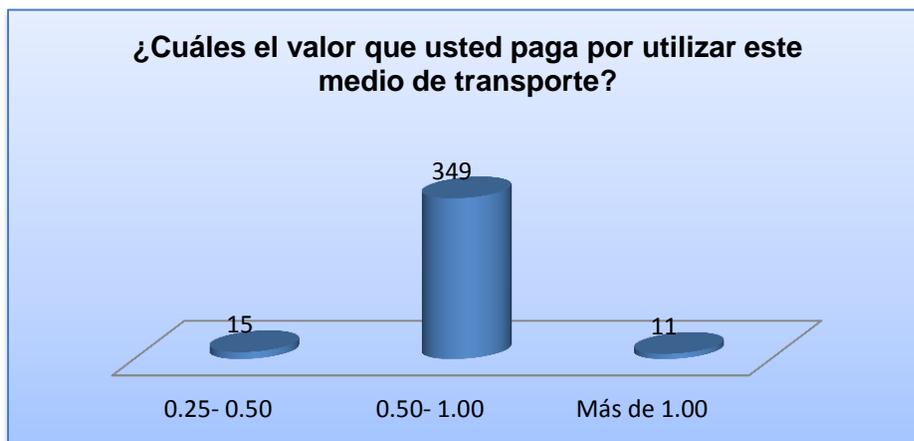
Cuadro 9. Rango de precio por transporte urbano

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
0.25- 0.50	15	4%
0.50- 1.00	349	93%
Más de 1.00	11	3%
TOTAL	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 9. Rango de precio por transporte urbano



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

De los encuestados el 93% paga por el medio de transporte que utiliza entre \$ 0,50 y \$1,00, el 4% pagan entre 0,25 y 0,50 y el 3% paga más de \$1,00.

INTERPRETACIÓN

La inconformidad de los usuarios de transporte urbano en el cantón Yaguachi es notoria debido a que el 93% de los encuestados que es la mayoría aseguran pagar entre \$0,50 y \$ 1.00 por movilizarse en la ciudad, por lo que creen que no es lo adecuado porque al compararlo con la tarifa que se paga en la ciudad de Milagro, los usuarios de Yaguachi estarían pagando el doble incluso el triple por movilizarse en una ciudad incluso más pequeña.

9.- ¿CUÁNTOS MEDIOS DE TRANSPORTE URBANO EXISTE EN LA CIUDAD?

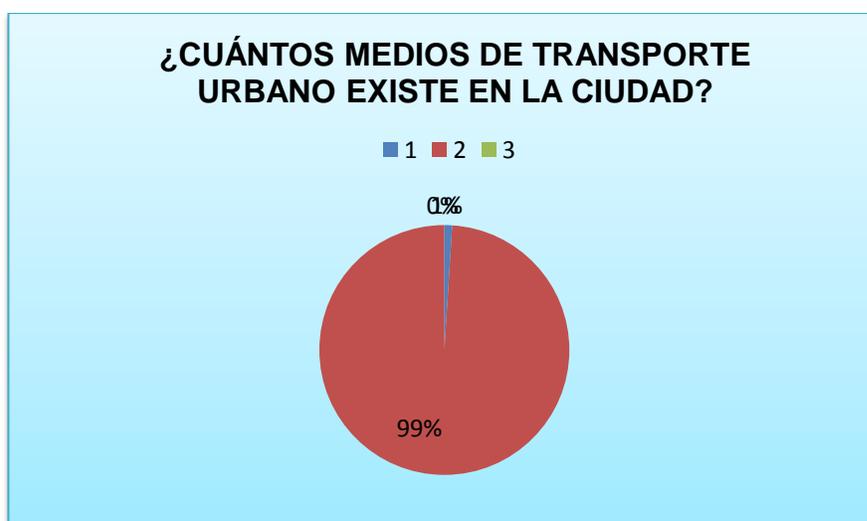
Cuadro10. Medios de transporte

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
1	4	1%
2	371	99%
3	0	0%
	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 10. Medios de transporte



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

De los encuestados el 99% creen que existen 2 medios de transporte en la Ciudad, y el 1% cree que existe 1.

INTERPRETACIÓN

Los usuarios coinciden totalmente con un 99% que en la ciudad existen 2 medios de transporte los cuales están monopolizando el mercado, al disponer del valor de las

tarifas y de los horarios de transportación como a ellos más conveniente les parezca, debido a que los usuarios no tienen otra opción que escoger.

10.- ¿USTED CREE QUE EL MEDIO DE TRANSPORTE QUE EXISTE EN LA CIUDAD CUMPLE CON LOS REQUERIMIENTOS EXIGIDOS POR LOS HABITANTES?

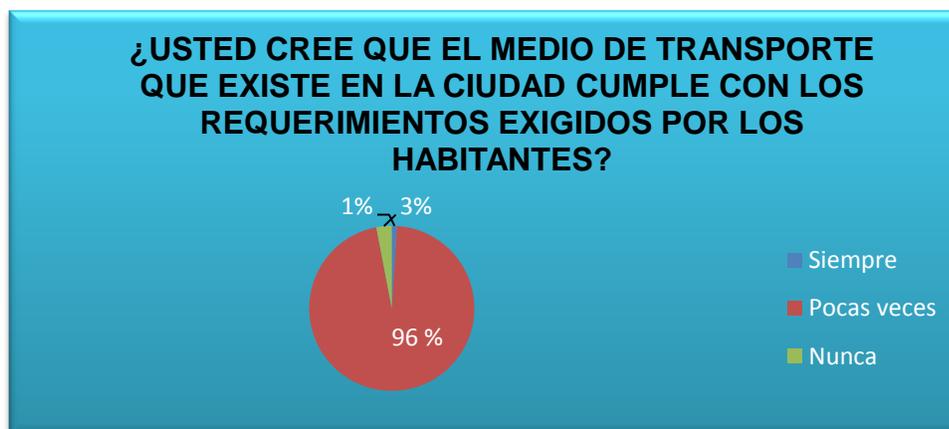
Cuadro 11. Nivel de cumplimiento de requisitos legales de transporte

ALTERNATIVAS	# DE ENCUESTADOS	PORCENTAJE
Siempre	4	1%
Pocas veces	360	96%
Nunca	11	3%
	375	100%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 11. Nivel de cumplimiento de requisitos legales de transporte



Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Fuente: Encuestas realizadas a los habitantes de la Ciudad de San Jacinto de Yaguachi

ANÁLISIS

De los encuestados el 96% cree que pocas veces el medio de transporte en la ciudad cumple con los requerimientos exigidos por los habitantes, el 3% piensa que nunca cumple y el 1% cree que siempre los cumple.

INTERPRETACIÓN

Para los usuarios de los únicos medios de transporte de la ciudad de Yaguachi Pocas Veces creen que este medio cumple con los requerimientos que ellos exigen, como lo

son seguridad, tarifas acorde a lo estipulado por la ley, horarios establecidos, por lo que creen que debería de existir otro medio de transporte como el que tienen la mayoría de las ciudades en nuestro país.

ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS

ENTREVISTA 1

ENTREVISTA REALIZADA AL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE TRICIMOTOS DE LA CIUDAD SAN JACINTO DE YAGUACHI.

Para tener una visión más clara y amplia sobre el problema que afronta la Ciudad de Yaguachi se procedió a realizar entrevistas a personas previamente seleccionadas con conocimientos avanzados que ratificaran las respuestas vertidas por los encuestados. A continuación se detalla cada una de las respuestas emitidas por los entrevistados:

NOMBRE: Mario Alcívar

CARGO: Presidente de la asociación de tricimotos de San Jacinto de Yaguachi

PREGUNTAS:

1.- ¿Cuál es el número de socios que usted dirige?

93 socios actualmente

2.- En el lapso de tiempo que usted dirige esta asociación ¿se han integrado nuevos socios?

SI NO ¿PORQUÉ?

Si, cuando yo ingrese como presidente eran alrededor de 60 socios, y al desarrollo de mi presidencia se han integrado más compañeros.

3.- ¿Qué tiempo usted lleva como presidente de la asociación?

5 años

4.- ¿Cuáles son sus logros como presidente de la asociación?

Además de movilizar a las personas dentro del cantón hemos llegado a incentivar el turismo en el cantón brindando nuestros servicios a los turistas.

5.- ¿Qué tipo de transporte urbano existe en la Ciudad?

Tricimotos Taxis Triciclos Buseta

6.- ¿Su medio de transporte cumple con los requisitos legales y jurídicos para el funcionamiento?

SI

NO

¿PORQUÉ?

Nosotros hemos realizado los tramites respectivos para convertirnos en una cooperativa legalizada pero cuando ya teníamos todos los requisitos la CTE no realizo el censo respectivo que debían de hacer para saber la cantidad de integrantes que conformaban la asociación.

7.- ¿Cree usted que la tarifa que cobra por su servicio es la adecuada?

SI

NO

¿PORQUÉ?

La verdad que nosotros cobramos por el esfuerzo que realizamos es muy duro este trabajo y se gasta bastante en el mantenimiento de la moto.

8.- ¿La tarifa que usted cobra por su servicio está sujeta a las tarifas establecidas de la CTE?

SI

NO

¿PORQUÉ?

Pero estamos dispuestos a llegar a un acuerdo siempre y cuando se ayude a legalizarnos porque nosotros también queremos que solo se queden laborando los que se encuentran legalizados.

9.- ¿A parte de su medio de transporte existe alguna cooperativa de buses?

SI

NO

¿PORQUÉ?

No sé porque no se ha dado.

10.- ¿Usted cree que los requisitos establecidos por las autoridades correspondientes para legalizar a un medio de transporte es de:

Fácil acceso

Normal

Difícil acceso

¿POR QUÉ?

Ya tenemos alrededor de 2 años con esto, más lo que nos hacen gastar y perder tiempo y nada que se da a efecto la legalización.

11.- ¿Cuáles son los requisitos que establece la CTE para el funcionamiento de cooperativas de transporte?

1.- Papeles en regla de todas las motos que se van a asociar como soat y matricula.

2.- Cuenta en el banco.

3.- Aprobación de la súper de compañías.

4.- Llenar formulario de la CTE.

5.-Tener un local y un garaje apropiado para guardar todas las motos.

6.- Censo poblacional urbano del Cantón.

CRITERIO PERSONAL

Al revisar las respuestas emitidas por el entrevistado se procedió a realizar un análisis de las mismas que permitan corroborar lo que los encuestados respondieron en sus respuestas.

Pregunta (1)

El entrevistado en su respuesta determinó que existen 93 socios del medio único de transporte, esto indica que el restante número de tricimotos a parte de no estar legalizado no pertenecen a ninguna asociación siendo este mayoritario.

Pregunta (2)

El entrevistado contesto que desde que se dio su ingreso a la asociación como dirigente se han integrado 33 nuevos socios que anteriormente eran 60.

Pregunta (3) (4)

El tiempo que el presidente de la asociación lleva en este cargo es de 5 años y su logros han sido fomentar el turismo en la Ciudad, entonces se establece que este medio de transporte no puede dejar de funcionar sino más bien reestructurarse para que continúe prestando sus servicios.

Pregunta (5)

En cuanto al tipo de transporte que existe en la Ciudad el encuestado ratifica la existencia de un solo medio de transporte que son las tricimotos.

Pregunta (6)

El entrevistado indica que el medio de transporte que existe en la Ciudad no se encuentra legalizado simplemente es reconocido como asociación, y que su legalización es de difícil acceso debido a que no cuentan con un requisito fundamental, el censo realizada por la Comisión de Tránsito Del Ecuador.

Pregunta (7) (8)

Las tarifas que los dueños de las tricimotos establecen están sujetas a los diferentes gastos que su vehículo mantiene para su funcionamiento, y que estas no están acorde

a lo establecido por la CTE, sin embargo los dueños están dispuestos a llegar a un acuerdo siempre y cuando todas las tricimotos sean legalizadas.

Pregunta (9)

En relación a la existencia de cooperativas de buses urbanos en la Ciudad el entrevistado indica que no existe ninguna, lo que origina malestar e inconformidad en sus habitantes.

Pregunta (10)

Los requisitos que establece la Comisión de Transito del Ecuador son muy difíciles de acceder tanto así que los dueños de tricimotos llevan dos años en los trámites de legalización sin que exista alguna respuesta positiva, además para que una cooperativa de buses funcione se requiere que los buses sean del 2002 en adelante lo que implica que estos sean costosos de adquirir.

ENTREVISTA 2

ENTREVISTA REALIZADA AL JEFE DE LA CTE DESTACAMENTO DELA CIUDAD DE SAN JACINTO DE YAGUACHI.

NOMBRE: Johnny Onofre

CARGO: Jefe CTE Yaguachi

INSTITUCION: CTE

CIUDAD: Yaguachi

NIVEL DE ESTUDIOS: Secundarios

PREGUNTAS:

1.- ¿Cuántos medios de transporte de servicio público urbano existen la Ciudad?

Los tricimotos y triciclos

2.- ¿Cuántos de ellos están legalizados?

Ninguno

3.- ¿Conoce usted de las tarifas que cobran los propietarios de las tricimotos por su servicio?

SI NO ¿PORQUÉ?

Lo que pasa es que estos señores hacen lo que a ellos les parece y los usuarios consumen porque es eso o nada.

4.- ¿Las tarifas que cobran los propietarios de tricimotos están sujetas a las tarifas establecidas por la CTE?

SI NO ¿PORQUÉ?

Al no ser ellos legalizados no se sujetan a ninguna ley de la CTE.

5.- ¿Existe algún tipo de control o sanciones para dicha situación? ¿Cuáles son?

Bueno si incluso ya se ha detenido a varios de estas personas pero en realidad no entienden y se apegan a que no están legalizados.

6.- ¿Existe alguna cooperativa de transporte urbano de buses en la Ciudad?

SI

NO

¿PORQUÉ?

Porque no se han realizado los trámites oportunos para que se aplique la cooperativa.

7.- ¿Cuáles son los requisitos para legalización de cooperativas?

- 1.- Papeles en regla de todas las motos que se van a asociar como soat y matricula.
- 2.- Cuenta en el banco.
- 3.- Aprobación de la súper de compañías.
- 4.- Llenar formulario de la CTE.
- 5.- Tener un local y un garaje apropiado para guardar todas las motos.
- 6.- Censo poblacional urbano del Cantón.

CRITERIO PERSONAL

Pregunta (1)

El entrevistado confirma la no existencia de un sistema de transporte urbano en la Ciudad, debido a que los únicos medios que existen son las tricimotos y triciclos, tanto en las entrevistas como en las encuestas afirman la existencia de este único medio de movilización.

Pregunta (2)

El comandante asegura que ninguna tricimoto se encuentra legalizado por lo tanto no existe un control en las tarifas, recorridos u horarios establecidos lo que afecta de forma directa al usuario que por obligación debe usar este medio de transporte.

Pregunta (3)

En cuanto al conocimiento por parte del entrevistado acerca de las tarifas que cobran los dueños de tricimotos dijo que si conocía y que le parecía demasiado exagerado .A l no haber un control hacia ellos estos se lucran con el dinero de los usuarios y lo peor es que cualquier persona maneja este medio ya sea menores de edad o personas sin licencia demostrando alto grado de inseguridad a los mismos.

Pregunta (4)

En cuanto a las tarifas que cobran los propietarios del medio de transporte más utilizado en este caso las tricimotos no están sujetas a ninguna ley porque estas no están legalizadas.

Pregunta (5)

El entrevistado indicó que se hacen controles frecuentes a los que conducen estas tricimotos, e incluso se ha procedido a la detención, sin embargo los mismos dicen que la culpa no es de ellos sino de aquellos que no quieren agilizar el trámite de legalización.

Pregunta (6)

En cuanto a la existencia de una cooperativa de transporte urbano el entrevistado respondió que no existe ninguna afirmación que es ratificada por el presidente de la asociación de tricimotos, cuyo principal problema a la falta de este medio es el difícil acceso a permisos de funcionamiento.

Pregunta (7)

Los requisitos que están establecidos al parecer son fácil de obtener pero dentro de los requisitos de la CTE está el censo que este tiene que hacer a los habitantes de la Ciudad y que por razones desconocidas no lo han hecho lo que impide la matriculación de este medio de transporte.

Conclusiones generales de los instrumentos utilizados

Mediante la utilización de encuesta y entrevistas se pudo determinar que los problemas que genera utilizar un único transporte son muy importantes tales como atrasos, altas tarifas, malestar e inconformidad en el servicios y los más importante la seguridad. Esto impide que la Ciudad tenga desarrollo económico en el mismos, para lo cual se debe establecer pronta solución a este problema como la instalación de un medio masivo de transporte, en las encuestas y transporte el mejor medio de transporte y más opcionado es la buseta que no representa muchos gastos para sus propietarios y podrá cubrir la necesidad de transporte urbano en el sector.

4.2 ANALISIS COMPARATIVO, EVOLUCIÓN, TENDENCIA Y PERSPECTIVAS

Mediante la información obtenida por parte de los encuestados y entrevistados se determinó que la población Yaguacheña en especial el área urbana enfrenta un problema de mucha preocupación como es el sector de transportación pública, las personas que fueron objeto de estudio coincidieron que esta Ciudad no posee transporte urbano masivo y que esto ocasiona que se presenten inconvenientes, de tipo personal como administrativos.

Además se determinó el malestar e inconformidad que tienen los moradores del sector debido a que aparte de tener un único medio de transporte al ser este monopolio tienen que someterse a los altos precios que este servicio tiene ,seguido por la mala atención del mismo causando un nivel de insatisfacción significativa.

Al aplicar este tipo de instrumentos se llegó a la conclusión que los usuarios de este Cantón requieren de una reestructuración en este medio de transporte, que exista un ente regulador que haga que se respete lo establecido por la ley, permitiendo a la población tener un crecimiento económico y a su vez mejora su calidad de vida.

4.3 RESULTADOS

- Al realizar las encuestas a los habitantes de la ciudad de Yaguachi se determinó que 84% de la población urbana que utilizan más la transportación urbana para movilizarse son nativos y residentes de la Ciudad, que es una pequeña cantidad de usuarios los que no habitan en la ciudad ,esto nos demuestra que la tarifa que se está pagando por movilizarse está afectado a sus mismos habitantes que incluso podrían ser la propia familia de aquellos que están cobrando una tarifa alta por transportación urbana.
- Los usuarios se sienten inconforme a la existencia prácticamente de un medio de transporte urbano porque en la encuesta que se realizó el 99% dijo que existían dos medios de transporte tricimotos y triciclos de los cuales el 76% de los usuarios utilizan las tricimotos en un promedio de dos veces al día lo que genera precios altos. Los habitantes dicen que en otros cantones por utilizar transporte urbano pagan 0.25 ctvs como es el caso de Milagro, Guayaquil, El triunfo, etc. Y que ellos por utilizar las tricimotos tienen que pagar entre 0.5 a 1.00 precio que está por encima de los establecido en la ley. Además recalcan

que el Cantón es mucho más antiguo que los antes mencionados, y que no es posible que estando en pleno siglo XXI aún San Jacinto de Yaguachi no cuente con un medio de transportación urbana como lo tienen los demás.

- Por otro lado se pudo determinar que el 52% de los habitantes tienen como máximo una formación secundaria lo que no les permite aplicar a un trabajo en el que ganen más de un sueldo básico, por lo tanto sus ingresos no son superiores a \$320, los cuales tienen que distribuirlos en alimentación, salud, vestimenta y en algunos casos arriendos. Indican que para ellos no es satisfactorio gastar alrededor de \$56 mensuales solo en transporte urbano.
- Según las entrevistas realizadas ratifican la existencia de un solo medio de transporte urbano en la Ciudad y que estos no están legalizados, además las tarifas no están sujetas a las leyes reglamentarias motivo por el cual las tarifas son exageradas. Además los requisitos para acceder a proceso de legalización por parte de la CTE es de difícil obtención.

4.4 VERIFICACIÓN DE HIPÓTESIS

- Después de haber realizado las respectivas encuestas y entrevistas las respuestas emitidas por los encuestados, permiten validar las hipótesis planteadas. La hipótesis general “El costo de la transportación urbana incide en la economía familiar de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi.” Está fundamentada por la pregunta N.7 y 8 de la encuesta en donde el 87% de los encuestados no estaban de acuerdo con las tarifas que pagan por utilizar este medio de transporte y el 93% de los encuestados afirman que el precio que pagan por utilizar el medio de transporte que existe en la Ciudad es de 0.5 y 1.00. En las 2 entrevistas coincidieron que las tarifas no estaban sujetas a la ley, cuyas consecuencias es la disminución del poder adquisitivo de los habitantes de la ciudad que corresponde al 84% de la población urbana.
- La hipótesis particular N1. “La demanda insatisfecha de transporte urbano en relación a la oferta ocasiona que los precios de este servicio sean elevados en la ciudad de Yaguachi”, esta hipótesis responde a la pregunta la pregunta N5 y 6 en donde el 76% del medio que mayormente utilizan los habitantes son las tricimotos y dicho medio según el 74% de los encuestados la utilizan 2 veces en

el día, lo que genera un aumento de precios porque al ser las tricimotos el medio más utilizado los propietarios se aprovechan de esta necesidad para establecer precios a su propia conveniencia.

- La hipótesis particular N 2. “El tipo de transporte que tiene la ciudad Yaguachi no satisface las necesidades que tienen sus habitantes”. En la pregunta 5 y 6 en donde la utilización del medio de transporte en este caso las tricimotos que ocupa el 76% del medio más utilizado y que en el día lo utilizan dos veces. . Además según el presidente de las tricimotos en la pregunta 1 de la entrevista que se le realizó dijo que solo existen 93 socios que corresponde a 93 tricimotos, dicho medio no cubre la demanda de la población urbana de 16.083 habitantes lo que genera insatisfacción por parte de sus usuarios.
- La hipótesis particular N 3. “Un monopolio de servicio de transporte urbano afecta al nivel de sus precios en la Ciudad de Yaguachi”, las tarifas se ven afectadas por la existencia de un medio de transporte que cubre 76% de los usuarios lo que indica que es prácticamente un monopolio lo que genera fijación de tarifas, seguido por la no legalización de este medio, según la entrevista realizada al jefe de la CTE de Yaguachi en la pregunta 2 explicó que estos no están legalizados y no tienen tarifas legalizadas.
- La hipótesis N.4 “El no otorgamiento de permisos de funcionamiento incide en la inexistencia de una cooperativa de transporte urbano”, La hipótesis responde a la entrevista realizada al presidente de la asociación de tricimotos en la pregunta 10 y 11, que explica que las tricimotos no están legalizadas y que los requisitos que ha establecido la CTE son de difícil cumplimiento debido a que no cuentan con un requisito indispensable del censo poblacional de la Ciudad que debe realizar la CTE para la instalación de una cooperativa, y que debido a esto no se pueden legalizar ninguna cooperativa.

CONCLUSION GENERAL

En la realización de este proyecto se explica todo lo que se hizo el estudio de esta problemática como:

- Se procedió a determinar las causas y efectos que han generado este problema.
- se realizó la sistematización,
- se fijaron objetivos tanto general como específicos.
- se fundamentó la investigación desde el ámbito histórico, referencial y conceptual.
- se establecieron la hipótesis general y específica del problema.
- se estableció la metodología con la cual se va a realizar la investigación.
- se determinó la muestra para aplicar las encuestas y entrevistas realizadas.
- se realizó la tabulación e interpretación de los resultados obtenidos.
- se validó las hipótesis anteriormente planteadas.

Después de haber realizado un esquema de todos los aspectos importantes que forman parte de la investigación hemos llegado a la conclusión que es necesario atender esta problemática de tipo socioeconómica que en el capítulo 5 la planteamos.

CAPITULO V

PROPUESTA

5.1 TEMA

Estudio de factibilidad para la creación de una Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Urbano (EPMTTU-Y) para el servicio en la Ciudad de Yaguachi.

5.2 FUNDAMENTACION

Anteriormente en 1871 el medio de transporte que se utilizaba en el País era los de tracción animal, medio que era utilizado en la Ciudad de Guayaquil, posteriormente debido a las exigencias de un nuevo transporte que sea más veloz aparece en 1883 los carros eléctricos, sin embargo estos eran de uso privado mas no público es por eso que al existir la necesidad de un transporte masivo, en la década de los 50 se da origen a los buses urbanos lo que hizo que la transportación mejore en las principales ciudades del País . En la ciudad de Milagro en el año de 1990 creó su primera línea de buses con alrededor de 10 socios cuyo objetivo era cubrir la demanda insatisfecha de transporte urbano que existía en aquellos tiempos, actualmente la Ciudad cuentan con 50 buses para el área urbano que cubre toda la demanda existente.

Uno de los principales motivos que da origen a la existencia de transporte masivo es la cuestión de bajo sueldos que perciben las personas, los mismos que por ser tan bajos no cubre el costo de utilizar un transporte privado, seguido por la contaminación que al utilizar un vehículo privado emite mayores gases contaminantes al planeta debido a que se requiere mayor número de vehículo privados para transportar la misma cantidad de personas que un bus masivo.

La existencia de un transporte masivo da paso al desarrollo socioeconómico de un País, Región o Ciudad debido a que el transporte es un servicio que da origen al comercio, por medio de éste los productos, servicios o personas se trasladan de un lugar a otro lo que origina la modernización y expansión de una Ciudad, de lo contrario

se crea una serie de problemas como el retraso que pueden tener los usuarios a sus actividades diarias, demanda insatisfecha, inseguridad etc. Para muchos analistas la existencia de este servicio es fundamental para el progreso de un lugar caso contrario se quedaría en un estancamiento que mientras no se soluciones este problema su desarrollo económico seguirá estancado .Este es el caso de Yaguachi que después de la salida del ferrocarril tiene un retraso en su desarrollo económico de 40 años, motivo por el cual se quiere mejorar la movilización en la Ciudad y se plantea la instalación de una Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre urbano.

Si no existe el servicio de transporte

La instalación de un Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre urbano en la Ciudad de Yaguachi hará que el Municipio de esta Ciudad logre instalar un sistema de transporte Urbano cuyos beneficios permite que la población deje a un lado el malestar de no contar con transportación adecuada y digna para moverse dentro de la ciudad con facilidad y sobre todo regular las tarifas que este servicios debe tener a través de la Agencia Nacional de Tránsito.

El Municipio de Yaguachi estará a cargo de la transportacion urbana en el 2015 , es por esto que se quiere aplicar este proyecto antes de lo establecido por el gobierno en dicho lugar cuyo objetivo principal es cumplir con lo dispuesto en el Plan Nacional del Buen Vivir en su objetivo numero tres que determina que se debe mejorar la calidad de vida de la población Ecuatoriana mediante la modernizacion de las capacidades estatales de seguridad interna de transporte urbano. Hay que recordar que la Ciudad cuenta con Transporte privado no legalizado que a su vez no cumple con los requisitos establecidos por los entenes reguladores.

Uno de los Cantones que ha instalado una Empresa Pública de Servicio y Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es Loja quien ha tenido que elaborar este proyecto para asumir con responsabilidad las nuevas competencias impuestas por el Gobierno, dicho Cantón es uno de los pocos que al inicio sumió estas competencias con recursos propios y que actualmente mediante la creacion de esta empresa tiene diversas formas de financiar el transporte terrestre. Otro de los Cantones que cuenta con un sistema de transporte masivo es Quito quedese desde 1995 modernizó la transportación con un sistema de transporte colectivo siendo estos los trolebuses, además este Canton a partir del

2010 también cuenta con una Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ), cuya misión es “Ser la empresa líder en la gestión de sistemas de transporte masivo de Latinoamérica, con tecnología de vanguardia, que aporte al mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad.”¹⁹ Para Quito la implementación de esta Empresa fue el inicio de un sistema moderno de transporte Público que permita mejorar la movilidad, imagen y calidad de vida de sus habitantes.

5.3 JUSTIFICACION

En toda ciudad debe existir un sistema de transporte urbano que permita la fácil movilización de sus habitantes a costos accesibles, motivo por el cual el Gobierno determinó que las municipalidades asuman la competencia del transporte urbano en diferentes periodos, el mismo que los clasificó en tres grupos : Grupo A 7 GAD´S que asumirá el control, planificación y regulación de la transportación urbana, control operativo en la vía pública y realizarán la matriculación de vehículos (Quito, Guayaquil y Cuenca, etc. Año 2013 – 2014). Grupo B 10 GAD´S que asumirá el control, planificación y regulación de la transportación urbana y matriculación vehicular hasta que se fortalezcan individualmente o mancomunadamente (Latacunga, Riobamba, Milagro, etc. año 2015). Grupo C que asumirá el control, planificación y regulación de la transportación urbana hasta que se fortalezcan individualmente o mancomunadamente (204 municipios año 2015), dentro de este grupo se encuentra la Ciudad de Yaguachi y que su aplicación se dará en el 2015. Es por eso que se plantea que dicha Ciudad al ser uno de los primeros Cantones de la Provincia de Guayas se adelante a esta disposición y se convierta es la pionera dentro los Cantones que están en este grupo. Los Cantones que se encuentran en el Grupo A ya asumieron esta disposición con responsabilidad como es el caso de Quito, Cuenca, Ambato, etc.

La existencia de una Empresa de Transporte Terrestre Urbano ayudaría a eliminar el retraso de 14 años que tiene San Jacinto de Yaguachi a su vez dar una mejor imagen a la Ciudad así como también existiría un orden en los horarios de entrada y salida de buses, tarifas, recorridos, tiempo entre los recorridos, números de líneas y sobre todos estos buses contarán con permisos de funcionamientos. Un sistema de transporte es un

¹⁹www.trolebus.gob.ec/documentos/plan_estrategico.pdf

elemento fundamental para el desarrollo económico de una Ciudad, contribuye a elevar la calidad de vida de los habitantes, los mismos que tienen ingresos bajos y requieren utilizar transportación pública con tarifas que se apeguen a los ingresos que estos tienen y a un servicio digno de una persona.

Al instalar esta Empresa no quiere decir que el actual medio de transporte salga de circulación sino más bien sus dueños formen parte de este proyecto al asociarse y comprar buses que laboren en esta Ciudad y las tricimotos sean parte de este proyecto al ser un medio turístico para los visitantes de la Ciudad sobre todo en sus fiestas de fundación y patronales.

Para el desarrollo de la ciudad es de gran importancia el contar con un servicio de transporte terrestre que permita la movilidad de las personas en el menor tiempo posible, lo que permitirá que las actividades económicas se realicen de manera más rápida, generando recursos incluso por el ahorro de tiempo de las personas en cumplimiento de su diario desenvolvimiento.

Las encuestas realizadas a los usuarios de la transportación urbana nos demostró que ellos si desean un sistema de transporte que ayude a mejorar su calidad de vida en muchos factores, pero el principal radica en el factor socioeconómico debido a que la incursión de este sistema eliminaría el gasto absurdo de los usuarios en transporte urbano, y así destinarían este dinero al consumo de bienes y servicios aún más necesarios.

5.4 OBJETIVOS

5.4.1 Objetivo General de la Propuesta

Brindar una mejor transportación a los habitantes de la Ciudad San Jacinto de Yaguachi, mediante la instalación de una Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Urbano (EPMTTU-Y) que permita la fácil movilización a precios accesibles a sus usuarios.

5.4.2 Objetivos Específicos de la Propuesta

- Cubrir la demanda insatisfecha de transporte urbano en la Ciudad San Jacinto de Yaguachi.
- Mejorar la movilización y disminuir el retraso que tienen los usuarios por causa del ineficiente transporte urbano

- Disminuir el gasto excesivo que tienen los habitantes de la Ciudad por la transportación mediante el uso de transporte informal.
- Reducir el grado de inseguridad por utilización del medio de transporte que actualmente existe.

5.5 UBICACIÓN

País: Ecuador

Región: Costa

Provincia: Guayas

Ciudad: San Jacinto de Yaguachi

Sector: Yaguachi nuevo (Cabecera Cantonal)

Ubicación: Noroeste de la provincia del Guayas.

Límites: Norte, samborondón y Jujan; Sur Naranjito; Este Milagro, Marcelino Maridueña y el Triunfo; Oeste Duran y Samborondon.

Extensión: 514, 6 Km² (272.5 Km² area Urbana)

Población: 60.658 Censo 2010

Atractivos turísticos: La catedral, el malecón, la apicultura y “La ruta de los arrozales”

Fiestas: Patronales el 16 de Febrero

Cantonales el 21 de Julio

Actividad económica: agricultura, comercio y la ganadería.

Clima: 20°y28°C en verano y 26° a 34°C en invierno.

Nivel de alfabetismo: 90.37% INEC CENSO 2010

Nivel de pobreza: 49.236 (81.4%) INCEC CENSO 2010

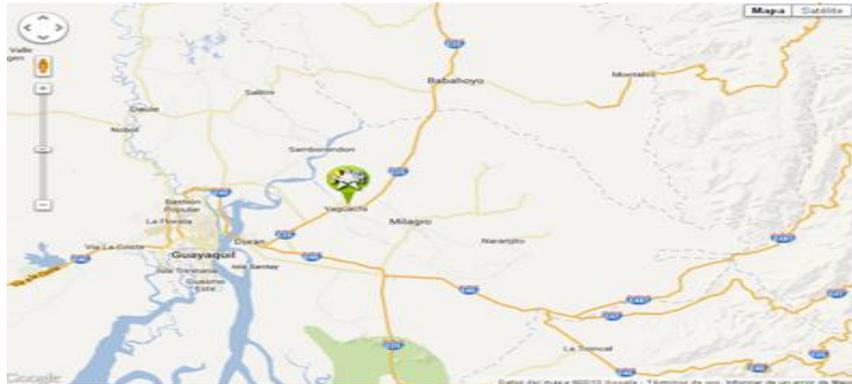
Nombre de la empresa: Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Urbano en la Ciudad de Yaguachi (EPMTTU-Y)

Actividad: Prestación de servicio de transporte urbano

Beneficiarios: habitantes de la ciudad de Yaguachi

Tipo de institución: Pública

Gráfico 12. Mapa de ubicación



FUENTE: Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaguachi

Gráfico 13. Rutas de recorrido



FUENTE: Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaguachi

5.6 FACTIBILIDAD

Para la creación de la Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Urbano en la Ciudad de Yaguachi (EPMTTU-Y) se cumple con aspectos que hace que este proyecto sea factible, a continuación se detallan:

Administrativo: De acuerdo a la ley de empresas públicas en el art. 8 de la dirección y administración de empresas Públicas está conformada por un directorio y gerencia General. El presidente del directorio que puede ser el alcalde o vicealcalde, prefecto(a), gobernador(a) o delegado que sea funcionario del municipio. El gerente general será designado por el directorio, el mismo que será responsable de la gestión empresarial,

económica, financiera, comercial, técnica y operativa de la empresa (art 10. De los administradores), a su vez este último debe seleccionar el personal que formará parte de la empresa pública siempre y cuando el directorio este de acuerdo con la selección.

Legal. De acuerdo a la Ley de Transito de Transporte Terrestre y Seguridad Vial renovada en el Año 2011 en el capítulo 5 sobre las competencias que tienen los municipios se establece que estos deben mejorar la transportacion urbana, al igual que deberán, planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del Ciudad, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del Ciudad, asi como tambien se harán cargo de la planificación, tarifas de los servicios, costos y recargas, renovación del parque automotor, nueva modalidad de servicios de transporte y matriculación.

Para la instalación de una cooperativa de buses los principios básicos son los siguientes:

Presupuestario.- en cuanto al presupuesto que va financiar este proyecto se lo realiza mediante el banco del estado cuya institución analizará el plan estratégico y plan anual presupuestario establecido por la ley de empresas públicas para posteriormente proporcionar el financiamiento.

Técnico.-EL proyecto está respaldado mediante los parámetros establecidos por la Comisión de Tránsito del Ecuador, en el diseño del bus esta institución especifica las medidas que debe tener el microbús y que características debe tener. En cuanto al recorrido que van hacer los microbuses previo análisis del mapa de ubicación de la Ciudad que indica las avenidas principales por donde va a pasar los buses , y la empresa va contar con 4 líneas que comprende 8 buses 2 por línea. A continuación se detalla los recorridos y números de usuarios de los microbuses.

Rutas

Línea 1.- Recorre la estación el control hasta barrios suburbanos.

Línea 2.- Inicia en la estación y recorre colegio veintiuno de julio hasta cdla. El tamarindo.

Línea 3.- Sale de la estación y recorre las siguientes avenidas: escuela centenario de Yaguachi hasta cdla el mango.

Línea4.- Inicia en la estación y su recorrido será desde la catedral de Yaguachi hasta cdla. Pedro j montero.

Número de recorrido diario.- 18 por línea (9 por bus)

Número de usuarios

Cuadro 12. Números de usuarios por línea de bus

TOTAL DE USUARIOS POR LINEA (2 MICROBUSES)				
NUMEROS DE PASAJEROS (IDA Y VUELTA)	VALOR DEL PASAJE	TOTAL DIARIO	TOTAL MENSUAL	TOTAL ANUAL
60	0,25	15	450,00	5400
50	0,25	12,5	375,00	4500
19	0,25	4,75	142,50	1710
17	0,25	4,25	127,50	1530
20	0,25	5	150,00	1800
15	0,25	3,75	112,50	1350
18	0,25	4,5	135,00	1620
22	0,25	5,5	165,00	1980
60	0,25	15	450,00	5400
65	0,25	16,25	487,50	5850
70	0,25	17,5	525,00	6300
22	0,25	5,5	165,00	1980
17	0,25	4,25	127,50	1530
11	0,25	2,75	82,50	990
13	0,25	3,25	97,50	1170
50	0,25	12,5	375,00	4500
65	0,25	16,25	487,50	5850
70	0,25	17,5	525,00	6300
TOTAL	664	166	4980	59760

5.7 DESCRIPCION DE LA PROPUESTA

Para la Instalación de una Empresa Pública Municipal de Transporte Terrestre Urbano en la Ciudad de Yaguachi (EPMTTU-Y) se establece parámetros y metas que se debe cumplir para el éxito de la misma. Los parámetros son los siguientes:

- La propuesta planteada está dirigida a satisfacer la necesidad prioritaria de transportación pública de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi.
- Los precios que se establezcan para el cobro de este servicio estará regulado por autoridades correspondientes.
- Con esta propuesta se busca mejorar la movilización y calidad de vida de los habitantes del Cantón.
- La aplicación de esta empresa permite reducir el monopolio que existe en la Ciudad, a su vez el grado de inseguridad que este medio ofrece a los usuarios.

Dentro de la propuesta es necesario establecer que se quiere lograr con la aplicación de la misma:

Misión

Lograr que los habitantes de la Ciudad de Yaguachi tengan facilidad de acceso a transporte urbano de forma, equitativa, segura y confiable, lo que garantice su movilidad, calidad de vida y nivel bajo de contaminación.

Visión

Llegar a ser la Ciudad pionera en la instalación de una Empresa Pública de transporte urbano que permita mejorar eficientemente la movilidad y contribuir al desarrollo económico de la misma.

Valores corporativos

- Responsabilidad en el servicio que presta
- Puntualidad
- Respeto a los usuarios
- Protección al medio ambiente
- Desarrollo económico sustentable.
- Universalidad
- Calidad

Objetivos de la empresa

- Contar con un servicio innovador
- Facilitar la movilidad dentro de la ciudad
- Generar fuentes de empleo
- Mejorar la imagen y garantizar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Objetivos de la empresa

General

Satisfacer la necesidad de transporte urbano en la Ciudad de Yaguachi mediante la instalación de un sistema de transporte que permita mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Objetivos específicos

- Contar con buses nuevos y cómodos
- Facilitar la movilidad dentro de la ciudad
- Generar fuentes de empleo
- Mejorar la imagen y garantizar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.
- Cubrir la demanda insatisfecha de transporte

FODA

Fortalezas

- Precios accesibles
- Conductores profesionales
- Servicio de calidad
- Recorridos establecidos
- Varias líneas de buses
- Niveles bajos de contaminación

Oportunidades

- Mercado insatisfecho
- Integración de nuevos socios a la empresa
- Aumento de nuevas líneas de buses
- Apertura de créditos externos.
- Exoneración de impuestos

- Constante actualización tecnológica
- Incremento de proveedores con precios accesibles.

Debilidades

- Mala atención en el servicio que se presta al cliente.
- Organización empresarial deficiente.
- Asientos incómodos.
- Inadecuado recorrido de frecuencias.

Amenazas

- Demora en la adaptación del cliente al nuevo servicio
- Mala distribución de las rutas de recorrido.
- Demora por parte de proveedores en la entrega de repuestos para los vehículos
- Contar con repuestos desactualizados y de mala calidad.
- Alto costo de repuesto de vehículos.
- Ingreso de un nuevo sistema de transporte privado al mercado.

Las 4 P Del marketing

Producto

El servicio que ofrece la Empresa Pública es la de trasportación urbana, la misma que cuenta con buses de capacidad de 25 personas, estos son actualizados y cómodos que permite transportar a los usuarios en el menor tiempo.

Precios

El precio por la prestación de este servicio es de 0.25 Ctv. Tarifa que es igual al a las Ciudades que cuentan con transportación pública urbana.

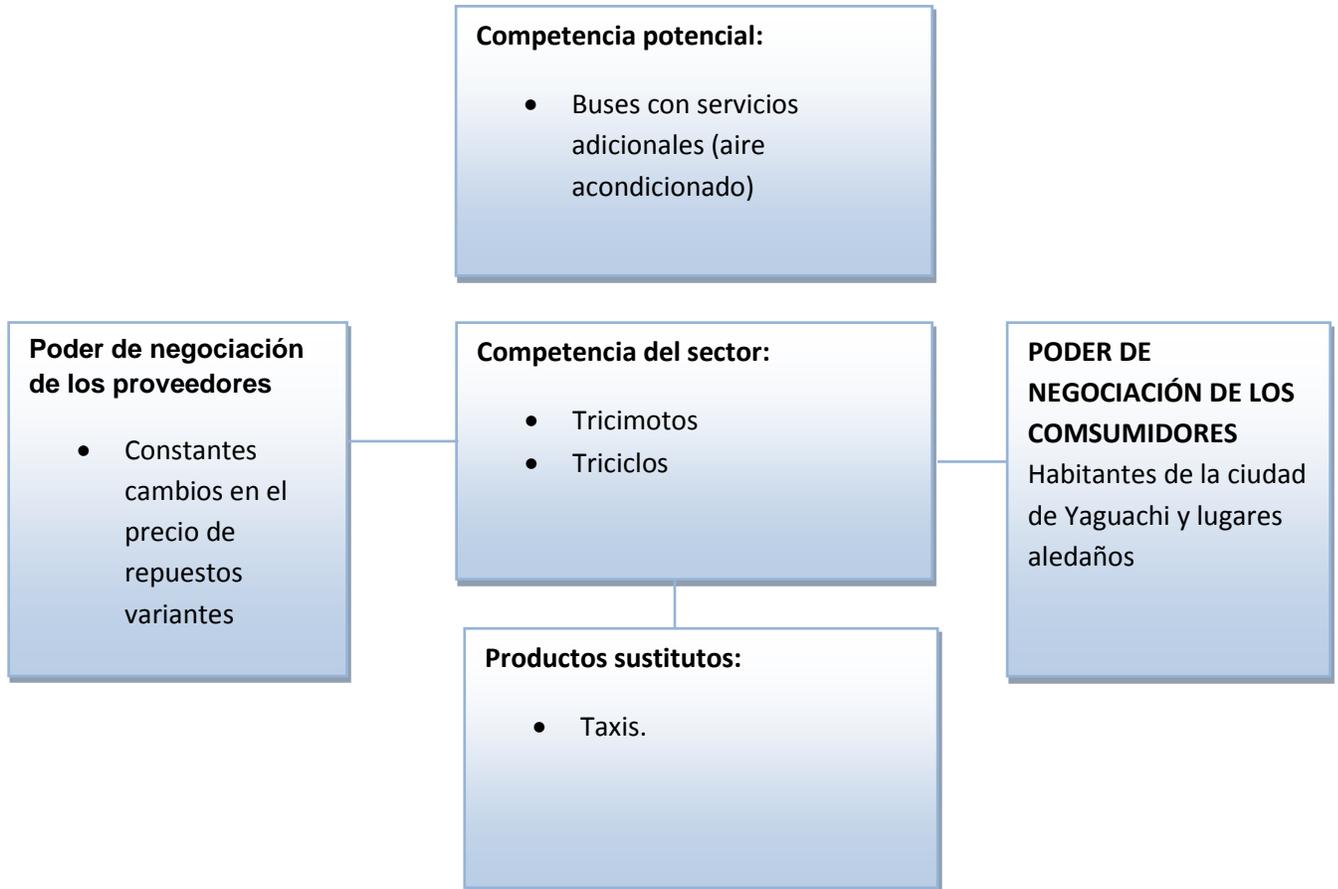
Plaza

El sector al que está dirigido este servicio es la población del área urbana de la ciudad de Yaguachi conocido como Yaguachi Nuevo, dicha población cuenta actualmente con un medio de trasporte privado que son las tricimotos cuyo medio no cubre el total de la demanda que existe en el lugar.

Promoción

La empresa por apertura o inauguración del servicio ofrece recorrido gratis.

Las 5 Fuerzas de Porter



ORGANIGRAMA



“REQUISITOS PARA LA CONSTITUCIÓN DE COOPERATIVAS Y COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE TERRESTRE

- Obtención de informe de factibilidad emitido por la ANT
- Identificación del tipo de transporte: Buses, minibuses y microbuses

REQUISITOS PARA EL REGISTRO DEL TIPO DE VEHICULO

Servicios Intracantonales

1. Nombre de la operadora, persona natural o persona jurídica responsable del servicio.
2. Clase y tipo de servicio que atiende.
3. Origen y destinos del servicio.
4. Datos del vehículo, que incluyan: número de placa, número de chasis, número de motor, capacidad de carga ó número de pasajeros, entre otros.

REQUISITOS PARA LA OBTENCION DE TITULOS HABILITANTES PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

Antecedentes del interesado:

- a) Las personas jurídicas, los instrumentos públicos que acrediten su constitución. El objeto social de las cooperativas o compañías que soliciten la prestación del servicio de transporte terrestre público o comercial será exclusivamente la prestación de dicho servicio.
- b) Nombre y domicilio del representante legal en el caso de personas jurídicas y nombramiento que lo acredite como tal.
- c) Tipo de vehículo(s) y tecnología que utilizará. En el caso del transporte por cuenta propia, los vehículos deberán ser de propiedad del solicitante.
- d) Constancia de la existencia de un título que acredite la propiedad/es del vehículo(s). Ningún vehículo podrá estar registrado en más de una cooperativa o compañía.

Antecedentes relativos al servicio de transporte terrestre público:

- a) Análisis general de la oferta y la demanda de los servicios objeto de la solicitud.
- b) Zona de cobertura del servicio: origen – destino.
- c) Rutas y frecuencias por período de día y días de la semana.
- d) Nombre y número de la línea y sus variantes.
- e) Ubicación de las oficinas de venta del servicio.
- f) Ubicación de los paraderos y/o terminales que podrá usar.

g) Análisis de interferencias.

CONTRATO DE OPERACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO POR PARTE DEL ESTADO

1. Nombres y apellidos completos de los comparecientes indicando el derecho por el cual comparecen, su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su Registro Único de Contribuyentes.
2. La descripción del servicio.
3. Niveles de calidad del servicio.
4. Los derechos y obligaciones de las partes.
5. El monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante y su forma de cancelación.
6. Período de vigencia del permiso.
7. La prohibición de transferir la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre que se otorgan a través del permiso correspondiente.
8. Potestad del Estado, mediante la resolución correspondiente de revocar el permiso de operación cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos establecidos y a asumir su prestación expresamente para mantener la continuidad de los servicios públicos de transporte terrestre.
9. Las sanciones, forma de terminación del contrato, sus causales y consecuencias.
10. Los términos y condiciones para la renovación.
11. Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs, hayan establecido previamente.
12. Copia certificada del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito.
13. Copia certificada de la póliza de responsabilidad civil contratada por

Cada unidad de servicio

PERMISO DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE

1. Nombres y apellidos completos de los comparecientes indicando el derecho por el cual comparecen, su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su Registro Único de Contribuyentes.
3. Niveles de calidad del servicio.
4. Los derechos y obligaciones de las partes.

5. El monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante y su forma de cancelación.
6. Período de vigencia del permiso.
7. La prohibición de transferir la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre que se otorgan a través del permiso correspondiente.
8. Potestad del Estado, mediante la resolución correspondiente de revocar el permiso de operación cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos establecidos y a asumir su prestación expresamente para mantener la continuidad de los servicios públicos de transporte terrestre.
9. Las sanciones, forma de terminación del contrato, sus causales y consecuencias.
10. Los términos y condiciones para la renovación.
11. Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs, hayan establecido previamente.

LA AUTORIZACION DE OPERACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO

1. Nombres y apellidos completos de los solicitantes, indicando el derecho por el cual comparecen, su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su registro único de contribuyentes
2. La descripción de la actividad comercial a la que se destinará el servicio, que será la que conste en el RUC.
3. El monto de los derechos a pagar por la obtención del título habilitante y su forma de cancelación.
4. La prohibición de transferir la autorización.
5. Período de vigencia de la autorización.
6. Las sanciones, forma de terminación de la autorización, sus causales y consecuencias
7. Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs, hayan establecido previamente.

TIPO DE LICENCIA

- 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.
- TIPO E.- Licencia profesional para todo tipo de vehículo

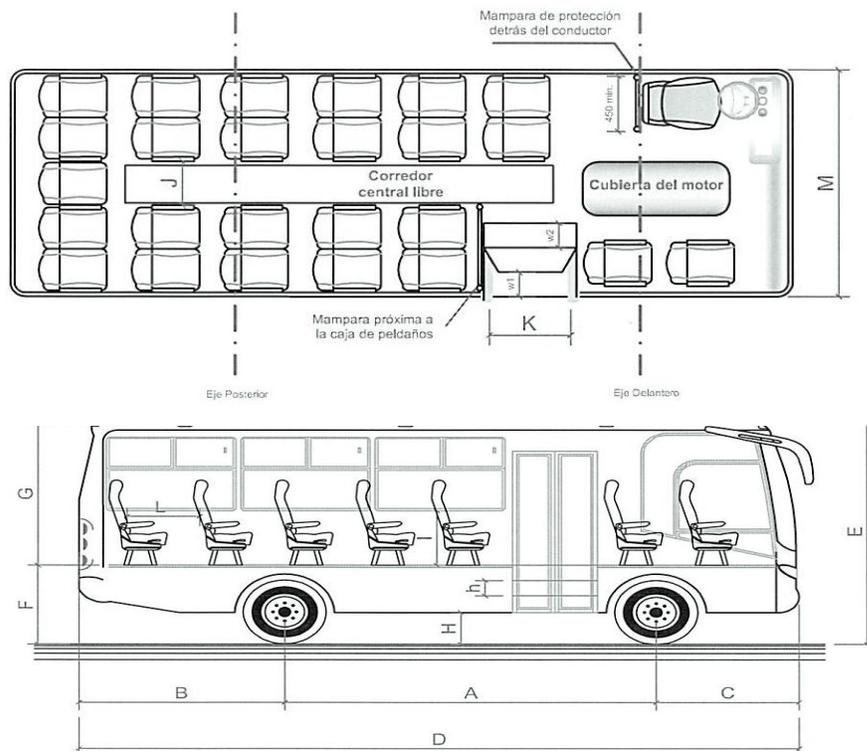
LOS LÍMITES MÁXIMOS Y RANGOS MODERADOS DE VELOCIDAD VEHICULAR PERMITIDOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS

Para vehículos de transporte público de pasajeros

- Urbana 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 50- menor o igual km/h que 50 Km/h
- Curvas en 50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 65 Carreteras - menor o igual Km/h que 65 Km/h.”²⁰

DISEÑO DE LA COOPERATIVA

Gráfico 14. Esquema del bus



Fuente: Agencia Nacional de Transito (Reglamento de transporte comercial, escolar e institucional)

²⁰(REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSITO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL)

Gráfico 15. Dimensiones del bus

DIMENSIONES PRINCIPALES (mm)					
PARÁMTERO	VEHICULOS NUEVOS	VEHICULO USADOS	PARÁMTERO	VEHICULOS NUEVOS	VEHICULO USADOS
Distancia entre ejes (A):	3200< A <5000	3200< A <5000	Ancho del corredor central (J):	300 mín.	300 mín.
Voladizo posterior (B):	máx 66% de A	máx 70% de A	Ancho libre de puertas (K):	650 mín.	600 mín.
Voladizo delantero (C):	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones	Distancia entre asientos (L):	640 mín.	680 mín.
Largo total (D):	10000 máx.	10000 máx.	Ancho total (M)	2600 máx.	2600 máx.
Altura total (E):	3000 máx.	3000 máx.	Ancho de 1ra. huella (w1) con un solo escalón	400 mín.	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones
Altura piso calzada (F):	1200 máx.	1200 máx.	Ancho de 1ra. huella (w1) para más de un escalón	300 mín.	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones
Altura interior (G):	1800 mín.	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones	Contrahuella de gradas (h), con un solo escalón	310 máx.	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones
Altura de estribo (H):	400 máx.	400 máx.	Contrahuella de gradas (h) para mas de un escalón	220 máx.	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones
Altura piso-borde inferior de la ventana (I):	700 mín.	Conforme al diseño original que permita cumplir con las demás dimensiones			

Fuente: Agencia Nacional de Transito (Reglamento de transporte comercial, escolar e institucional)

Diseño del bus de la empresa de transporte urbano en San Jacinto de Yaguachi

Gráfico 16. Parte derecha del Bus



Gráfico 17. Parte izquierda del bus



Gráfico 18. Parte frontal de bus



Gráfico 19. Parte trasera del bus



Nombre de la cooperativa

Coop. Trans. Urbano San Jacinto de Yaguachi

Logo



Eslogan

“Va por ti Yaguachi”

“FINANCIAMIENTO DEL MINISTERIOS DE FINANZAS MEDIANTE EL BANCO DEL ESTADO PARA LAS MUNICIPALIDADES

- Estado financiero cargado en el esigef del último año fiscal.
- Tablas de amortización de la deuda vigente nacional y del exterior.
- Plan de inversión plurianual.
- Programas o proyectos de inversión.
- Condiciones financieras del endeudamiento emitidas por el potencial financista.
- Contar con la autorización por el ministerio de finanzas de suscripción de un fideicomiso.
- Última actualización del catastro.”

5.7.1 Actividades

- ❖ Elaboración del plan estratégico y movilidad.
- ❖ Elaboración del POA
- ❖ Elaboración del Plan de inversión plurianual.
- ❖ Determinar dentro del Municipio las oficinas donde laboraran los directivos de la empresa Pública.
- ❖ Selección del personal que formará parte del Directorio de la empresa.
- ❖ Elegir el lugar donde va funcionará la oficina de la cooperativa de transporte urbano incluido el garaje.
- ❖ Proceder a cumplir con los requisitos que se necesita para la constitución de la cooperativa en la CTE y SRI, para el funcionamiento de la oficina y los buses
- ❖ Contratar los respectivos seguros para los vehículos.
- ❖ Adquirir los buses.
- ❖ Determinar las rutas de circulación.
- ❖ Determinar los horarios de circulación.
- ❖ Fijar las tarifas del servicio.
- ❖ Selección de choferes de los microbuses.

5.7.2 Recursos, Análisis financiero

Inversión del proyecto

En el siguiente proyecto se procedió hacer una clasificación de los activos, gastos y costos que permitió conocer la inversión inicial, la misma que comprende a todos los activos fijos con que se va a iniciar el proyecto además el gasto que se va a realizar en un mes, como es el pago de los empleados, mantenimiento de los vehículos y el combustible. La inversión de este proyecto es de \$428.720,00 la misma que a continuación se detalla:

Cuadro 13. Inversión del proyecto

INVERSIÓN DEL PROYECTO	
Muebles de oficina	1259,98
Equipos de computación	3532,02
Equipos de oficina	1008,00
Vehículo	407920,00
Capital de inicio (un mes)	15000,00
TOTAL DE INVERSIÓN	428720,00

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

A partir de esta inversión se determinó que el 50% es financiado por una institución financiera en este caso el Banco del Estado, dicho crédito es de **\$214.360** y el 50% restante del financiamiento es aportado por el Municipio de San Jacinto de Yaguachi el mismo que corresponde a **\$ \$ 214.360**

Cuadro 14. Activos fijos

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE URBANO YAGUACHI			
ACTIVOS FIJOS			
CANTIDAD	DESCRIPCION	C.UNIT.	C.TOTAL
	<u>Muebles de Oficina</u>		
6	Escritorio	100,00	600,00
6	Silla ejecutiva	49,33	295,98
4	Silla de espera	21,00	84,00
4	Archivadores	70,00	280,00
	Total de Muebles de Oficina		1259,98
	<u>Equipos de computación</u>		
6	Computadora	533,34	3200,04
4	Impresora multifuncional	79,00	316,00
2	Pendrive	7,99	15,98
	Total de equipos de Computación		3532,02
	<u>Equipos de oficina</u>		
9	Radio transmisor	100,00	900,00
3	Teléfono inalámbrico	36,00	108,00
	Total de equipos de oficina		1008,00
	<u>Vehículo</u>		
8	Microbús nuevo	50990,00	407920,00
	Total vehículo		407920,00
	TOTAL DE INVERSION EN ACTIVOS FIJOS		413720,00

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

En esta tabla se describe todos los activos fijos que se va a utilizar para la instalación de la Empresa Pública de Transporte Urbano incluido la instalación de la cooperativa, los activos corresponden a un valor de \$ 413.720.00

Cuadro 15. Depreciación de activos fijos

DEPRECIACION DE LOS ACTIVOS FIJOS				
DESCRIPCION	VALOR DE ACTIVO	PORCENTAJE DE DEPRECIACION	DEPRECIACION MENSUAL	DEPRECIACION ANUAL
MUEBLES DE OFICINA	1259,98	20%	21,00	252,00
EQUIPOS DE COMPUTACION	3532,02	33,33%	98,10	1177,22
EQUIPOS DE OFICINA	1008,00	20%	16,80	201,60
VEHICULO	407.920,00	10%	40792,00	40.792,00
TOTAL	413.720,00		40927,90	42.422,82

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

La depreciación de los activos fijos anual es de \$42.422.82 la misma que de acuerdo a la depreciación de los activos tendrá variaciones muy pequeñas. Debido a que los equipos de oficina y muebles de oficina tienen una vida útil de 5 años y hay que nuevamente comprarlos, los equipos de computación tienen una vida útil de 3 años por lo tanto hay que hacer compras en tres periodos. Y la depreciación varía por los precios que van a tener constantes cambios cada año. **(ANEXO 1.)**

Costos de producción

Cuadro 16. Costos directos de producción

COSTOS DIRECTOS											
MANO DE OBRA	DETALLE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
8	CHOFERES	38400	39552,00	40.738,56	41.960,72	43.219,54	44.516,12	45.851,61	47.227,16	48.643,97	50.103,29
	TOTAL	38.400,00	39.552,00	40.738,56	41.960,72	43.219,54	44.516,12	45.851,61	47.227,16	48.643,97	50.103,29
	APORTE PATRONAL	4281,60	4410,05	4410,05	4678,62	4818,98	4963,55	5112,45	5265,83	5423,80	5586,52
	DECIMO TERCERO	3200,00	3296,00	3296,00	3496,73	3601,63	3709,68	3820,97	3935,60	4053,66	4175,27
	DECIMO CUARTO	2544,00	2620,32	2620,32	2779,90	2863,29	2949,19	3037,67	3128,80	3222,66	3319,34
	FONDOS DE RESERVA	-	3294,68	3393,52	3495,33	3600,19	3708,19	3819,44	3934,02	4052,04	4173,60
	VACACIONES	1600	1648	1697,44	1748,363	1800,81	1854,84	1910,48	1967,80	2026,83	2087,64
	TOTAL	50025,60	54821,05	56155,89	58159,65	59904,44	61701,57	63552,62	65459,20	67422,98	69445,67

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

En esta tabla se detalla los sueldos que perciben los choferes que manejan los buses de la empresa, cada chofer semanal gana \$100y mensual \$400. En el primer año hay un costo de \$ 38.400.00 valor neto de sueldos y 50.025,00 con los beneficios de ley, y en los siguientes años los costos tienen un incremento del 3%, todos los sueldos están sujetos a lo que determina la ley. **(Anexo 2)**

Cuadro 17. Costos indirectos de producción

COSTOS INDIRECTOS										
DETALLE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Llantas	2400,00	2472,00	2546,16	2622,54	2701,22	2782,26	2865,73	2951,70	3040,25	3131,46
Cambio de aceite	1600,00	1648,00	1697,44	1748,36	1800,81	1854,84	1910,48	1967,80	2026,83	2087,64
Lavada y Engrasada	640,00	659,20	678,98	699,35	720,33	741,94	764,19	787,12	810,73	835,05
Alineacion y balanceo	960,00	988,80	1018,46	1049,02	1080,49	1112,90	1146,29	1180,68	1216,10	1252,58
combustible	36000,00	37080,00	38192,40	39338,17	40518,32	41733,87	42985,88	44275,46	45603,72	46971,83
TOTAL	41600,00	42848,00	44133,44	45457,44	46821,17	48225,80	49672,58	51162,75	52697,64	54278,56

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

La empresa incurre en costos para el funcionamiento de los buses, como es el costo de mantenimiento de vehículos, combustible, llantas, etc. En el caso del combustible cada bus en el día consume \$ 15 y en los 8 buses \$120 diarios. **(ANEXO 3)**

Los costos para el año 1 es de \$41.600.00 y para los próximos años un incremento del 3%.

Gastos

Cuadro 18. Gastos administrativos

GASTOS ADMINISTRATIVOS											
MANO DE OBRA	DETALLE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
1	DIRECTOR	7200	7416,00	7638,48	7867,63	8103,66	8346,77	8597,18	8855,09	9120,74	9394,37
1	GERENTE	7200	7416,00	7638,48	7867,63	8103,66	8346,77	8597,18	8855,09	9120,74	9394,37
1	SECRETARIA	3816,00	3930,48	4048,39	4169,85	4294,94	4423,79	4556,50	4693,20	4833,99	4979,01
1	CONTADOR	5400	5562,00	5728,86	5900,73	6077,75	6260,08	6447,88	6641,32	6840,56	7045,78
1	TESORERO	5400	5562,00	5728,86	5900,73	6077,75	6260,08	6447,88	6641,32	6840,56	7045,78
1	JEFE DE RECURSOS HUMANOS	5400	5562,00	5728,86	5900,73	6077,75	6260,08	6447,88	6641,32	6840,56	7045,78
	TOTAL	34.416,00	35.448,48	36.511,93	37.607,29	38.735,51	39.897,58	41.094,50	42.327,34	43.597,16	44.905,07
	APORTE PATRONAL	3837,38	3952,51	4071,08	4193,21	4319,01	4448,58	4582,04	4719,50	4861,08	5006,92
	DECIMO TERCERO	2868,00	2954,04	3042,66	3133,94	3227,96	3324,80	3424,54	3527,28	3633,10	3742,09
	DECIMO CUARTO	1908,00	1965,24	2024,20	2084,92	2147,47	2211,89	2278,25	2346,60	2417,00	2489,51
	FONDOS DE RESERVA		2952,86	3041,44	3132,69	3226,67	3323,47	3423,17	3525,87	3631,64	3740,59
	VACACIONES	1434	1477,02	1521,33	1566,97	1613,98	1662,40	1712,27	1763,64	1816,55	1871,04
	TOTAL	44463,38	48750,14	50212,65	51719,03	53270,60	54868,72	56514,78	58210,22	59956,53	61755,22

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Los gastos administrativos en el primer año es de \$44.663.38 con un incremento del 3% para los siguientes años, los sueldos están sujetos o todos los beneficios que la ley determina, además los fondos de reserva se calculan en el año 2 es por eso que se explica el incremento mayoritario que hay del año 1 al 2. **(ANEXO 4)**

Cuadro 19. Gastos generales

GASTOS GENERALES										
DETALLE	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Arriendo de local y garaje	4800,00	4944,00	5092,32	5245,09	5402,44	5564,52	5731,45	5903,39	6080,50	6262,91
Agua	24,00	24,72	25,46	26,23	27,01	27,82	28,66	29,52	30,40	31,31
Luz	132,00	135,96	140,04	144,24	148,57	153,02	157,61	162,34	167,21	172,23
Telefono	240,00	247,20	254,62	262,25	270,12	278,23	286,57	295,17	304,02	313,15
Suministro de oficina	237,60	244,73	252,07	259,63	267,42	275,44	283,71	292,22	300,98	310,01
TOTAL	5.433,60	5.596,61	5.764,51	5.937,44	6.115,56	6.299,03	6.488,00	6.682,64	6.883,12	7.089,62

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Los gastos generales tienen un incremento del 3% para los 10 años, los gastos que incurre la empresa para su funcionamiento de forma individual están detallados en el **(ANEXO 5)**

Presupuesto de ingresos

Cuadro 20. Ingresos

Para obtener el ingresos por la prestación de servicio de transporte público se determinó el recorrido, el número de líneas que se van a utilizar, cada cuantos minutos se realiza el recorrido y lo esencial el promedio de usuarios que utilizan el servicio en el día. En el primer año los ingresos son de \$239.040.00, a partir del año 2 los ingresos tienen un incremento del 3% el mismo que es igual para los gastos y costos.

(ANEXO 6)

PRESUPUESTO DE INGRESOS										
INGRESO DE VENTAS	AÑO1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
SERVICIO BUSES URBANOS	239.040,00	246.211,20	253.597,54	261.205,46	269.041,63	277.112,87	285.426,26	293.989,05	302.808,72	311.892,98
TOTAL DE INGRESOS	239.040,00	246.211,20	253.597,54	261.205,46	269.041,63	277.112,87	285.426,26	293.989,05	302.808,72	311.892,98

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Estado de pérdidas y ganancias

En el estado de pérdidas y ganancias se determina si el proyecto es rentable o no, en el caso de la empresa pública de transporte terrestre urbano existe una alta rentabilidad puesto que las ventas es mayor a los costos los mismos que representan el 38.33% del total de ventas. Con la rentabilidad que genera la empresa se cubre el préstamo adquirido y a su vez se invierte en la adquisición de nuevos buses lo que permite reducir el tiempo de espera que tienen los usuarios y cubrir en su totalidad la demanda del servicio que año a año crece.

Cuadro 21. Estado de pérdidas y ganancias

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE URBANO YAGUACHI											
ESTADO DE PERDIDAS Y GANANCIAS PROYECTADOS											
	AÑO1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO9	AÑO 10	TOTAL
VENTAS	239.040,00	246.211,20	253.597,54	261.205,46	269.041,63	277.112,87	285.426,26	293.989,05	302.808,72	311.892,98	2.740.325,71
(-) COSTOS DE VENTAS	91.625,60	97.669,05	100.289,33	103.617,09	106.725,61	109.927,38	113.225,20	116.621,95	120.120,61	123.724,23	1.083.546,05
UTILIDAD BRUTA	147.414,40	148.542,15	153.308,21	157.588,37	162.316,02	167.185,50	172.201,06	177.367,10	182.688,11	188.168,75	1.656.779,66
(-) GASTOS ADMINISTRATIVOS	44.463,38	48.750,14	50.212,65	51.719,03	53.270,60	54.868,72	56.514,78	58.210,22	59.956,53	61.755,22	539.721,27
(-) GASTOS GENERALES	5.433,60	5.596,61	5.764,51	5.937,44	6.115,56	6.299,03	6.488,00	6.682,64	6.883,12	7.089,62	62.290,13
(-) GASTOS DE DEPRECIACIÓN	42.422,82	42.422,82	42.422,82	42.458,13	42.471,74	42.471,74	42.508,12	42.508,12	42.508,12	42.545,59	424.740,02
UTILIDAD OPERACIONAL	55.094,60	51.772,58	54.908,23	57.473,76	60.458,11	63.546,01	66.690,16	69.966,11	73.340,34	76.778,33	630.028,24
(-) GASTOS FINANCIEROS	23579,60	21221,64	18863,68	16505,72	14147,76	11789,8	9431,84	7073,88	4715,92	2357,96	129687,80
UTILIDAD ANTES DE PART DE EMPL.	31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	74.420,37	500.340,44
(-) 15% PARTICIPACION EMPLEADOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO	31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	74.420,37	500.340,44
(-) 25% IMPUESTO A LA RENTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UTILIDAD NETA	31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	74.420,37	500.340,44

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Balance General

El balance general determina cual es la inversión que se necesita para iniciar el negocio , la inversión incluye los activos fijos con un valor de \$413720 Y la cuenta caja- bancos en el año cero es de 15000.00 valor determinado mediante la sumatoria de todos los gastos y costos dividido para los doce meses del año, este valor es para cubrir el primer mes de operación de la empresa , es decir pago de sueldos, combustible y gastos generales.

Los pasivos en que incurre la empresa es el préstamo bancario el mismo que corresponde al 50% de inversión a 10 años y el 11% de interés.

El aporte del capital o aporte del inversionista corresponde al 50% de la inversión el mismo que es \$ 214.360 en este caso el inversionista es el Gobierno Descentralizado de San Jacinto de Yaguachi.

El balance general año a año disminuye por el incremento de la depreciación y el pago del préstamo bancario.

Cuadro 22. Balance General

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE URBANO YAGUACHI											
BALANCE GENERAL											
CUENTAS	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
CAJA - BANCOS	15000,00	67.501,82	87.524,58	114.005,01	139.950,63	166.328,68	192.810,28	219.384,52	246.090,55	272.894,85	299.800,38
TOTAL ACTIVO CORRIENTE	15000,00	67501,816	87524,577	114005,008	139950,633	166328,685	192810,283	219384,519	246090,546	272894,852	299800,385
ACTIVOS FIJOS	413.720,00	413.720,00	413.720,00	417.357,98	417.357,98	419.694,00	423.441,12	423.441,12	423.441,12	427.300,65	427.300,65
(-)DEPRECIACION ACUMULADA	-	42.422,82	84.845,64	127.268,45	169.726,59	212.198,33	254.670,08	297.178,19	339.686,31	382.194,43	424.740,02
TOTAL DE ACTIVO FIJO	413.720,00	371.297,18	328.874,36	290.089,53	247.631,39	207.496,67	168.771,04	126.262,93	83.754,81	45.106,22	2.560,63
TOTAL DE ACTIVOS	428.720,00	438.799,00	416.398,94	404.094,53	387.582,02	373.824,35	361.581,33	345.647,44	329.845,35	318.001,07	302.361,02
PASIVO CORRIENTE											
PRESTAMO	214360,00	192924,00	171488,00	150052,00	128616,00	107180,00	85744,00	64308,00	42872,00	21436,00	0,00
15% PARTICIACION EMPL. POR PAGAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25% IMPUESTO A LA RENTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL PASIVO	214360,00	192924,00	171488,00	150052,00	128616,00	107180,00	85744,00	64308,00	42872,00	21436,00	0,00
PATRIMONIO											
APORTE DE CAPITAL	214.360,00	214.360,00	214.360,00	217.997,98	217.997,98	220.334,00	224.081,12	224.081,12	224.081,12	227.940,65	227.940,65
UTILIDAD DEL EJERCICIO	-	31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	74.420,37
TOTAL PATRIMONIO	214.360,00	245.875,00	244.910,94	254.042,53	258.966,02	266.644,35	275.837,33	281.339,44	286.973,35	296.565,07	302.361,02
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	428.720,00	438.799,00	416.398,94	404.094,53	387.582,02	373.824,35	361.581,33	345.647,44	329.845,35	318.001,07	302.361,02

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Flujo de caja proyectado

El flujo de caja proyectado permite conocer cuál va a ser la tasa interna de retorno de la inversión y el Valor actual Neto a través del flujo neto y poder determinar si el proyecto cuenta suficiente rentabilidad para ponerlo en práctica. En este caso los flujos netos año a año van en aumento lo indica que el proyecto es rentable.

Cuadro 23. Flujo de caja proyectado

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE URBANO YAGUACHI												
FLUJO DE CAJA PROYECTADO												
	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10	TOTAL
INGRESOS OPERATIVOS												
VENTAS	-	239.040,00	246.211,20	253.597,54	261.205,46	269.041,63	277.112,87	285.426,26	293.989,05	302.808,72	311.892,98	2.740.325,71
TOTAL INGRESOS OPERATIVOS		239.040,00	246.211,20	253.597,54	261.205,46	269.041,63	277.112,87	285.426,26	293.989,05	302.808,72	311.892,98	2.740.325,71
EGRESOS OPERATIVOS												
INVERSION INICIAL	428.720,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	428.720,00
GASTOS ADMINISTRATIVOS	-	44.463,38	48.750,14	50.212,65	51.719,03	53.270,60	54.868,72	56.514,78	58.210,22	59.956,53	61.755,22	539.721,27
GASTOS GENERALES	-	5.433,60	5.596,61	5.764,51	5.937,44	6.115,56	6.299,03	6.488,00	6.682,64	6.883,12	7.089,62	62.290,13
COSTO DE VENTA	-	91.625,60	97.669,05	100.289,33	103.617,09	106.725,61	109.927,38	113.225,20	116.621,95	120.120,61	123.724,23	1.083.546,05
PAGO PARTICIP. EMPLEADOS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL DE EGRESOS OPERATIVOS	428.720,00	141.522,58	152.015,80	156.266,48	161.273,56	166.111,77	171.095,12	176.227,98	181.514,82	186.960,26	192.569,07	2.114.277,45
FLUJO OPERATIVO	-428.720,00	97.517,42	94.195,40	97.331,05	99.931,90	102.929,86	106.017,75	109.198,28	112.474,23	115.848,46	119.323,91	626.048,26
INGRESOS NO OPERATIVOS												
PRESTAMO BANCARIO	214.360,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	214.360,00
TOTAL DE INGRESO NO OPERATIVO	214.360,00	-	214.360,00									
EGRESOS NO OPERATIVOS												
INVERSIONES												
PAGO DE CAPITAL	-	21.436,00	21.436,00	21.436,00	21.436,00	21.436,00	21.436,00	21.436,00	21.436,00	21.436,00	21.436,00	214.360,00
PAGO DE INTERESES	-	23579,60	21221,64	18863,68	16505,72	14147,76	11789,8	9431,84	7073,88	4715,92	2357,96	129.687,80
TOTAL EGRESOS NO OPERATIVOS	-	45.015,60	42.657,64	40.299,68	37.941,72	35.583,76	33.225,80	30.867,84	28.509,88	26.151,92	23.793,96	344.047,80
FLUJO NETO NO OPERATIVO	214.360,00	-45.015,60	-42.657,64	-40.299,68	-37.941,72	-35.583,76	-33.225,80	-30.867,84	-28.509,88	-26.151,92	-23.793,96	-129.687,80
FLUJO NETO	-214.360,00	52.501,82	51.537,76	57.031,37	61.990,18	67.346,10	72.791,95	78.330,44	83.964,35	89.696,54	95.529,95	496.360,46
SALDO INICIAL	-	15.000,00	67.501,82	87.524,58	114.005,01	139.950,63	166.328,68	192.810,28	219.384,52	246.090,55	272.894,85	1.521.490,92
(-)PAGO DE DIVIDENDOS	-	-	31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	425.920,07
FLUJO ACUMULADO	-	67.501,82	87.524,58	114.005,01	139.950,63	166.328,68	192.810,28	219.384,52	246.090,55	272.894,85	299.800,38	1.806.291,30

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

ANALISIS DE RENTABILIDAD

VALOR ACTUAL NETO (VAN)

En el proyecto se determinó que el Van es de \$143.868,40 por lo tanto el proyecto es rentable debido a que el Van es positivo y es superior a cero con una tasa de descuento del 12%. El Van es la diferencia entre los ingresos y egresos mediante los flujos netos.

Cuadro 24. VAN

	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
FLUJOS NETOS	-214.360,00	52.501,82	51.537,76	57.031,37	61.990,18	67.346,10	72.791,95	78.330,44	83.964,35	89.696,54	95.529,95

TASA DE DESCUENTO	12%
VAN	143.868,40

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

TASA INTERNA RETORNO

La TIR determina el rendimiento del proyecto si esta es mayor a la tasa de descuento en este caso del 12% el rendimiento del proyecto es mayor al rendimiento requerido, si la TIR es menor a la tasa de descuento el rendimiento va a ser menor que el requerido. La TIR se calcula de los flujos neto la misma que en el proyecto es del 26% ésta es mayor a la tasa de descuento, lo que indica que su rendimiento es mayor al requerido por lo tanto es aceptable su ejecución.

Cuadro 25. TIR

	AÑO 0	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
FLUJOS NETOS	-214.360,00	52.501,82	51.537,76	57.031,37	61.990,18	67.346,10	72.791,95	78.330,44	83.964,35	89.696,54	95.529,95

TIR
26%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

RATIOS FINANCIEROS

Los ratios financieros permite saber qué capacidad económica tiene la empresa para cubrir sus cuentas, y si la aplicación de este proyecto genera rentabilidad para la empresa.

Razón circulante

Comprende los activos circulantes divididos para los pasivos, esto indica la capacidad que tiene la empresa para cubrir los pasivos circulantes, es decir deudas a mediano y largo plazo y se puede explicar que por cada deuda del pasivo la empresa cuenta con 1.5.ctvs para cubrir dicha deuda, lo que indica que la empresa cuenta con una capacidad alta e irá en aumento año a año.

Cuadro 26. Razón circulante

DETALLE	FORMULA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Activos circulantes		67.501,82	87.524,58	114.005,01	139.950,63	166.328,68	192.810,28	219.384,52	246.090,55	272.894,85	299.800,38
Pasivos circulantes		45.015,60	42.657,64	40.299,68	37.941,72	35.583,76	33.225,80	30.867,84	28.509,88	26.151,92	23.793,98
Razon circulante	AC/AP (Veces)	1,50	2,05	2,83	3,69	4,67	5,80	7,11	8,63	10,43	12,60

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Razón de endeudamiento

La razón de endeudamiento indica las deudas que tiene la empresa, las mismas que deben estar debajo de un 39% lo que indica que esta tiene en el primer año un 44% valor que se explica por el crédito financiero (50%) adquirido por la institución. En el segundo año es de 41% y para el tercero de un 37% que está por debajo del 33% y a partir de este año el nivel de endeudamiento disminuye hasta el último año que se paga la totalidad de la deuda.

Cuadro 27. Razón de endeudamiento

DETALLE	FORMULA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Total pasivo		192924,00	171488,00	150052,00	128616,00	107180,00	85744,00	64308,00	42872,00	21436,00	0,00
Total activo		438.799,00	416.398,94	404.094,53	387.582,02	373.824,35	361.581,33	345.647,44	329.845,35	318.001,07	302.361,02
Ratio de Endeudamiento	PT/AC (%)	44%	41%	37%	33%	29%	24%	19%	13%	7%	0%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Capacidad de pago de intereses

La capacidad de pago de interés permite saber si la empresa puede cubrir los interés adquiridos por el préstamo bancario, en este caso se puede cubrir los interés y dicho ratio va en aumento año a año, es decir por cada dólar que debo en intereses tengo \$1.34 para cubrir dicha deuda.

Cuadro 28. Capacidad de pago de intereses

DETALLE		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Utilidad antes de impuesto		31.515,00	30.550,94	36.044,56	40.968,05	46.310,36	51.756,21	57.258,33	62.892,24	68.624,42	74.420,37
Gastos financieros		23579,60	21221,64	18863,68	16505,72	14147,76	11789,80	9431,84	7073,88	4715,92	2357,96
Capacidad de pago de intereses	GF/UN	1,34	1,44	1,91	2,48	3,27	4,39	6,07	8,89	14,55	31,56

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Rotación de los activos

Este ratio indica el rendimiento que tiene la empresa por el servicio que presta, en el primer año el rendimiento es del 0.64 veces y va en aumento año a año.

Cuadro 29. Rotación de los activos fijos

DETALLE		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Ventas		239.040,00	246.211,20	253.597,54	261.205,48	269.041,63	277.112,87	285.426,26	293.989,05	302.808,72	311.892,98
Activos fijos totales		371.297,18	328.874,36	290.089,53	247.631,39	207.495,67	168.771,04	126.262,93	83.754,81	45.106,22	2.560,63
Rotación de Activos Fijos	VN/AF	0,64	0,75	0,87	1,05	1,30	1,64	2,26	3,51	6,71	121,80

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Rentabilidad sobre los activos

La rentabilidad sobre los activos indica la capacidad que tienen los activos para generar rentabilidad a la empresa, en este caso en el año uno la rentabilidad es del 7.18% y va en aumento dicho valor es favorable puesto que esta no cuenta con socios lo que demuestra que los activos si generan rentabilidad.

Cuadro 30. Rentabilidad sobre los activos

DETALLE		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Utilidad neta		31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	74.420,37
Activos totales		438.799,00	416.398,94	404.094,53	387.582,02	373.824,35	361.581,33	345.647,44	329.845,35	318.001,07	302.361,02
Rentabilidad sobre los Activos	UN/AT %	7,18%	7,34%	8,92%	10,57%	12,39%	14,31%	16,57%	19,07%	21,58%	24,61%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Rentabilidad sobre el patrimonio

Es el rendimiento que obtiene la empresa, es decir que por cada unidad monetaria que produzca le genera a la empresa un rendimiento del 12.82% el mismo que es considerado como bueno para la inversión que se va a realizar. La empresa es la que obtiene la rentabilidad sobre la actividad que realiza por ser la única que aporta con capital.

Cuadro 31. Rentabilidad sobre los patrimonios

DETALLE		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Utilidad neta		31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	74.420,37
Patrimonio		245.875,00	244.910,94	254.042,53	258.966,02	266.644,35	275.837,33	281.339,44	286.973,35	296.565,07	302.361,02
Rentabilidad sobre el patrimonio	UN/P %	12,82%	12,47%	14,19%	15,82%	17,37%	18,76%	20,35%	21,92%	23,14%	24,61%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

Rentabilidad sobre las ventas

Las utilidades que se obtiene sobre las ventas en este caso el servicio que presta es alto debido a que por cada unidad del servicio que presta tiene un rendimiento del 13.18%, en el siguiente año disminuye porque en este año se empieza a cubrir costos adicionales, en el año 3 en adelante el rendimiento está en aumento.

Cuadro 32. Rentabilidad sobre las ventas

DETALLE		AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
Utilidad neta		31.515,00	30.550,94	36.044,55	40.968,04	46.310,35	51.756,21	57.258,32	62.892,23	68.624,42	74.420,37
Ventas Netas		239.040,00	246.211,20	253.597,54	261.205,46	269.041,63	277.112,87	285.426,26	293.989,05	302.808,72	311.892,98
Rentabilidad sobre ventas	UN/VN %	13,18%	12,41%	14,21%	15,68%	17,21%	18,68%	20,06%	21,39%	22,66%	23,86%

Autores: Dolores Camacho y Karen Cornejo

5.7.3 Impacto

Una vez analizado la problemática que afecta a la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de Yaguachi, debido a la falta de transporte urbano masivo se determinó dar solución a este problema con la creación de una empresa pública de transporte urbano en dicha Ciudad. Al aplicar esta propuesta beneficiará a toda la población en los siguientes aspectos:

Social

Los habitantes de la Ciudad mejorarán la movilización ahorrándoles tiempo en las diferentes actividades cotidianas que realizan, e incluso se les puede ahorrar años de vida por utilizar un transporte de fácil movilización y no tener que caminar muchos kilómetros en mucho tiempo. Además la Ciudad al contar con este servicio, mejora la su imagen lo potenciara el turismo por las facilidades de movilidad y desde luego por las bondades turísticas de la ciudad que será otro aspecto que se debe mejorar.

Laboral

Con la implementación de esta Empresa Pública de Transporte Terrestre Urbano permitirá abrir nuevas fuentes de empleo, ya sea que los dueños de las tricimotos se asocien y trabajen en los buses o se contraten profesionales que conduzca los buses y ellos continuar laborando en las tricimotos como medio de transporte opcional o turístico.

Económico

- La población de la Ciudad tendrán un ahorro económico del 50% en promedio que corresponde a US\$0.25 por las veces que utilice el transporte urbano, debido a que actualmente existe un solo medio de transporte y el precio que este cobra es de US\$0.50ctvs. y el nuevo transporte urbano masivo tiene una tarifa establecida por las autoridades correspondientes de 0.25 lo que hace que los

usuarios utilicen la diferencia en otros gastos que anteriormente no los podían cubrir.

- Para los dueños de las tricimotos al formar parte de esta Empresa pueden obtener mayores ingresos sin tener que afectar económicamente a los usuarios, puesto que aparte de tener ingresos de los buses también lo tienen con el medio opcional las tricimotos, a su vez crean nuevas fuentes de empleo.

Ambiental

En la actualidad la prioridad de todo país es reducir grado de contaminación generado por gases tóxicos y Ecuador no es la excepción por eso al utilizar un bus con mayor capacidad de transporte de personas, en este caso de 40 usuarios por bus (parados y sentados), las emisiones de gases tóxicos al ambiente será menor, ya las tricimotos queman en la combustión aceite de dos tiempos.

4.7.4 Cronograma

ACTIVIDADES	SEMANAS																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Elaboración del plan estratégico y movilidad	X	X																
Elaboración del POA			X	X														
Elaboración del Plan de inversión plurianual.					X	X												
Determinar dentro del Municipio las oficinas donde laboraran los directivos de la empresa Pública.							X	X										
Selección del personal que formará parte del Directorio de la empresa								X										
Elegir el lugar donde va funcionará la oficina de la cooperativa de transporte urbano incluido el garaje.								X										
Proceder a cumplir con los requisitos que se necesita para la constitución de la cooperativa en la CTE y SRI, para el funcionamiento de la oficina y los buses									X	X	X							
Contratar los respectivos seguros para los vehículos.											X							
Adquirir los buses.												X						
Adquisición de los activos que formarán parte de la Empresa Publica													X	X				
Verificación de las rutas y horarios de circulación															X			
Selección de choferes de los microbuses.															X	X		
Asesoramiento a los choferes sobre las tarifas y las políticas con las que se manejar la empresa																	X	X

5.7.5 Lineamiento para evaluar la propuesta

- Para el desarrollo de la investigación se realizó un estudio situacional, en el que se recabo la información suficiente para determinar las causas y efectos de la no existencia de un sistema de transporte público en la Ciudad de Yaguachi.
- Con la información recabada de muchas instituciones de carácter serio como el Inec, Petroecuador, Gobierno Autónomo Descentralizado de Yaguachi, etc. Se respalda la propuesta anteriormente planteada.
- La propuesta que se plantea para solucionar el problema que afronta la población urbana de la Ciudad de Yaguachi es la implementación de una Empresa Pública de Transporte Terrestre Urbano, con esta solución se busca facilitar la movilización de los habitantes del Sector donde la afluencia de personas es masiva y sobre todo mejorar su situación económica y calidad de vida
- Para la implementación de esta empresa se cumplirá con los reglamentos establecidos por Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Comisión de Transito del Ecuador, Reglamento de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Ministerio de Finanzas, Ley Orgánica de Empresas Pública y sobre todo con el OBJETIVO N.3 DEL PLAN DEL BUEN VIVIR, que busca mejorar la calidad de vida de la población ecuatoriana.
- Al existir un medio de transporte masivo en este lugar, se podrá lograr un desarrollo socioeconómico para su población como lo es el caso de los Cantones que poseen no solo una cooperativa de buses sino varios facilitando el comercio en la Zona.

CONCLUSIONES

- El estudio de factibilidad para la creación de la cooperativa de transporte urbano San Jacinto de Yaguachi surgió de la necesidad de satisfacer con transporte urbano a la población de la ciudad que no cuenta ni ha contado jamás con un bus como medio de transporte urbano para poder movilizarse y transportarse a sus lugares de destino dentro de la misma.
- Este estudio como proyecto socioeconómico permitirá mejorar la calidad de vida de los Yaguachenses que estaban pagando precios excesivos por movilizarse lo que estaba afectando en gran medida a su economía, a través de este tendrán mejor movilización, más seguridad y gastar menos.
- Se eliminará el monopolio que existía en transportación urbana en la ciudad de Yaguachi lo que estaba ocasionando malestar a los usuarios que por décadas han tenido que soportar una pésima transportación urbana.
- Concluimos en que este proyecto cubrirá la necesidad de los habitantes de Yaguachi de movilizarse dentro de la misma, a su vez que es un proyecto viable que ayudará al desarrollo de otras actividades que se dinamizaran con la ejecución de este proyecto.
- Al haber realizado el análisis de factibilidad financiera de crear una Cooperativa de Transporte urbano en la ciudad de Yaguachi, se concluyó que la implementación de este proyecto sería muy ventajosa para los promotores y para quienes puedan participar en las actividades de trabajo que requerirá la empresa.

RECOMENDACIONES

- Como recomendación principal es que la municipalidad de Yaguachi ponga en práctica este proyecto puesto nos permite concluir que es una necesidad de transporte urbano es latente y debe atenderse y a su vez se cumpliría con una obligación establecida por parte de la constitución de la República del Ecuador y Plan Nacional del Buen Vivir.
- El GAD municipal de Yaguachi debería implementar este proyecto en razón de que financieramente es rentable con la referencia de que se ha establecido el Valor Actual Neto es de US\$143.868,40 y la TIR del 26%, con una tasa de descuento del 12%.
- La gestión de la empresa pública de transporte de gestionarse en el marco de Ley Orgánica de Empresas Publicas con el objetivo de que se preste un servicio de calidad que sea sostenible y sustentable, y que genere beneficios a la ciudad tanto socialmente como financieramente.
- -Al existir este nuevo medio de transporte se recomienda a la Municipalidad de Yaguachi que mantenga la existencia de las tricimotos como medio de transporte opcional o turístico y de esta manera se siga manteniendo la tradición de utilizar este medio y sobre todo seguir promoviendo fuentes de empleo.
- -Al existir este nuevo medio de transporte se recomienda a la Municipalidad de Yaguachi que mantenga la existencia de las tricimotos como medio de transporte opcional o turístico y de esta manera se siga manteniendo la tradición de utilizar este medio y sobre todo seguir promoviendo fuentes de empleo sin que nadie salga perjudicado.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- MANDARIAGA, Marcelo. (2010). *Las tranvías en Guayaquil*.
- PINO AVILÉS, Efrén. (2009). *Memorias Urbanas*.

TESIS

- OCHOA ILLESCAS, Susana. . (2007). Proyecto de desarrollo para mejorar el sistema de transportación interprovincial análisis de ruta Guayaquil- Salitre - Vinces. Quito, Guayaquil, Ecuador.
- VILLAMARIN TOAPANTA, Monica, (2007). Fortalecimiento de la cooperativa de taxis "El Batán" a través de la gestión administrativa por procesos. Quito, Ecuador.

REVISTAS

- Derecho Ecuador:: Dr. Miranda Carlos, Recuperado el 26 de Noviembre de 2012, de http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5346:el-transporte-terrestre-en-el-ecuador&catid=32:derecho-cooperativo&Itemid=420.
- Revista Economía País. (2011). Venezuela.
- Revista El Ombligo de la Luna. (2009). Mexico.

ARTICULOS

- GEOPRESS. (s.f.). Recuperado el 8 de Diciembre de 2012, de www.catedu.es/geografos/images/.../temitas.../transporte_temita.
- Maldonado, Diana. (10 de Noviembre de 2010). *Ventajas y desventajas del transporte*. Recuperado el 8 de Diciembre de 2012, de <http://ruizmijangosdiana.blogspot.com/2010/11/ventajas-y-desventajas-del-transporte.html>.
- Ficus. (s.f.). Recuperado el 4 de Diciembre de 2012

INFORME DE INSTITUCIONES

- Agencia Nacional de Tránsito. (2012). Ley de competencias de las Municipalidades de la Ley de Tránsito de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Ecuador.

- Cooperativade Transporte Urbano. (2009). Historia del transporte urbano en Milagro.
- Museo Vintage. (2009). Transportación urbana en Bogotá. Bogotá.
- PETROECUADOR. (s.f.). Fomentar el uso del transporte público ayuda realmente al medio ambiente. Recuperado el 1 de Diciembre de 2012, de . <http://www.petroecuador.com.ec/medio-ambiente/fomentar-el-uso-del-transporte-publico-ayuda-realmente-al-medio-ambiente/>.
- Universidad Tecnica del Rosario. (2011). Bogota.
- INSTITUTO ECUATORIANO DE ESTADISTICAS Y CENSO. (s.f.). Recuperado el 2012
- Agencia Nacional de Tránsito. (2012). Ley de competencias de las Municipalidades de la Ley de Tránsito de Transporte Terrestre y Seguridad Vial. Ecuador
- GOBIERNO AUTONOMO DESCENTRALIZADO DE YAGUACHI. (s.f.). Recuperado el 23 de 07 de 2013, de <http://www.municipiodeyaguachi.gob.ec>
- LEY ORGANICA DE EMPRESAS PUBLICAS. (s.f.). Recuperado el 18 de 07 de 2013, de <http://docs.ecuador.justia.com/nacionales/leyes/ley-de-empresas-publicas.pdf>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS. (s.f.). Recuperado el 12 de 06 de 2013, de <http://www.obraspublicas.gob.ec/el-ministerio/>
- AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO ,Reglamento a la Ley de Transito de Transporte Terrestre y Seguridad VIAL. (s.f.). Recuperado el 27 de 07 de 2013, de http://www.usfq.edu.ec/sobre_la_usfq/servicios/varios/autoclub/servicios_relacionados/Documents/reglamento_ley_de_transito.pdf

LINKOGRAFIAS

- (s.f.). Recuperado el 10 de 06 de 2013, de <http://186.42.101.3/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/cafbcdca-2712-4b5e-9f26-1cdd4ae4ef57/0069-10-AN-sa.pdf>
- (s.f.). Recuperado el 12 de 06 de 2013, de http://listadepalabras.es/palabra_significado.php?woordid=BUSETA

- (s.f.). Recuperado el 18 de 07 de 2013, de www.trolebus.gob.ec/documentos/plan_estrategico.pdf
- NUEVO LEON UNIDO. (s.f.). Recuperado el 12 de 06 de 2013, de http://www.nl.gob.mx/?P=ecovia_2011
- THEFREEDICTIONARY. (s.f.). Recuperado el 12 de 06 de 2013, de <http://es.thefreedictionary.com/microb%C3%BAs>
- TRANSPORTE PUBLICO URBANO. (s.f.). Recuperado el 10 de 06 de 2013, de <http://www.sisman.utm.edu.ec/libros/FACULTAD%20DE%20CIENCIAS%20MATEM%C3%81TICAS%20F%C3%8DSICAS%20Y%20QU%C3%8DMICAS/INGENIER%C3%8DA%20INDUSTRIAL/10/ingenieria%20de%20transito%20y%20transporte/transporte-publico-xvi-cal-mayor.pdf>

ANEXO 1. Depreciación

DEPRECIACIÓN										
DESCRIPCION	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	AÑO 9	AÑO 10
MUEBLES DE OFICINA	252,00	252,00	252,00	252,00	259,56	259,56	259,56	259,56	259,56	259,56
EQUIPOS DE COMPUTACION	1177,22	1177,22	1177,22	1212,54	1212,54	1212,54	1248,92	1248,92	1248,92	1286,38
EQUIPOS DE OFICINA	201,60	201,60	201,60	201,60	207,65	207,65	207,65	207,65	207,65	207,65
VEHICULO	40.792,00	40.792,00	40.792,00	40.792,00	40.792,00	40.792,00	40.792,00	40.792,00	40.792,00	40.792,00
TOTAL	42.422,82	42.422,82	42.422,82	42.458,13	42.471,74	42.471,74	42.508,12	42.508,12	42.508,12	42.545,59

ANEXO 2. Costo directo de producción

AÑO 1

N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	400,00	33,33	26,5	-	16,67	44,6	521,10	6253,2	50025,6
	Total de costo directo de Produccion	400,00	33,33	26,5	-	16,67	44,6	521,10	6253,2	50025,6

2DO AÑO

N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	412,00	34,33	27,30	34,32	17,17	45,938	571,05	6852,63	54821,05
	Total de costo directo de Produccion	412,00	34,33	27,30	34,32	17,17	45,938	571,05	6852,63	54821,0496

3ER AÑO

N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	424,36	35,36	28,11	35,35	17,68	47,32	588,18	7058,21	56465,68
	Total de costo directo de Produccion	424,36	35,36	28,11	35,35	17,68	47,32	588,18	7058,21	56465,68

4TO AÑO

N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	437,09	36,42	28,96	36,41	18,21	48,74	605,83	7269,96	58159,65
	Total de costo directo de Produccion	437,09	36,42	28,96	36,41	18,21	48,74	605,83	7269,96	58159,65

5TO AÑO

N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	450,20	37,52	29,83	37,50	18,76	50,20	624,00	7488,06	59904,44
	Total de costo directo de Produccion	450,20	37,52	29,83	37,50	18,76	50,20	624,00	7488,06	59904,44

6TO AÑO										
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	463,71	38,64	30,72	38,63	19,32	51,70	642,72	7712,70	61701,57
	Total de costo directo de Produccion	463,71	38,64	30,72	38,63	19,32	51,70	642,72	7712,70	61701,57

7MO AÑO										
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	477,62	39,80	31,64	39,79	19,90	53,25	662,01	7944,08	63552,62
	Total de costo directo de Produccion	477,62	39,80	31,64	39,79	19,90	53,25	662,01	7944,08	63552,62

8VO AÑO										
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	491,95	41,00	32,59	40,98	20,50	54,85	681,87	8182,40	65459,20
	Total de costo directo de Produccion	491,95	41,00	32,59	40,98	20,50	54,85	681,87	8182,40	65459,20

9NO AÑO										
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	506,71	42,23	33,57	42,21	21,11	56,50	702,32	8427,87	67422,98
	Total de costo directo de Produccion	506,71	42,23	33,57	42,21	21,11	56,50	702,32	8427,87	67422,98

10MO AÑO										
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14TO	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	total anual 8 choferes
	Mano de obra									
8	Choferes	521,91	43,49	34,58	43,48	21,75	58,19	723,39	8680,71	69445,67
	Total de costo directo de Produccion	521,91	43,49	34,58	43,48	21,75	58,19	723,39	8680,71	69445,67

ANEXO 3. Costo indirecto de producción

COSTO INDIRECTO DE PRODUCCIÓN				
N.	DESCRIPCION	VALOR UNITARIO	TOTAL TRIMESTRAL	TOTAL ANUAL
	Equipos de mantenimiento de vehículos			
4	Llantas	150,00	600,00	2400,00
8	Cambio de aceite	50,00	400,00	1600,00
8	Lavada y Engrasada	20,00	160,00	640,00
8	Alineación y balanceo	30,00	240,00	960,00
	combustible	(8 BUSES)120,00	9000,00	36000,00
	TOTAL DE EQUIPOS DE MANTENIMIENTO	250,00	10400,00	41600,00

ANEXO 4. Gastos administrativos.

Año 1

N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual
1	Director	600,00	50,00	26,5	—	25,00	66,9	768,40	9220,8
1	Gerente	600,00	50,00	26,5	—	25,00	66,9	768,40	9220,8
1	Secretaria	318,00	26,50	26,5	—	13,25	35,46	419,71	5036,5
1	Contador	450,00	37,50	26,5	—	18,75	50,175	582,93	6995,1
1	Tesorero	450,00	37,50	26,5	—	18,75	50,175	582,93	6995,1
1	Jefe de recursos humanos	450,00	37,50	26,5	—	18,75	50,175	582,93	6995,1
	TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS	2868,00	239,00	159	0,00	119,50	319,782	3705,28	44463,384

SEGUNDO AÑO										
		3%			8,33%			11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	
1	Director	618,00	51,50	27,30	51,48	25,75	68,91	842,93	10115,18	
1	Gerente	618,00	51,50	27,30	51,48	25,75	68,91	842,93	10115,18	
1	Secretaria	327,54	27,30	27,30	27,28	13,65	36,52	459,58	5514,99	
1	Contador	463,50	38,63	27,30	38,61	19,31	51,68	639,02	7668,27	
1	Tesorero	463,50	38,63	27,30	38,61	19,31	51,68	639,02	7668,27	
1	Jefe de recursos humanos	463,50	38,63	27,30	38,61	19,31	51,68	639,02	7668,27	
	TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS	2954,04	246,17	163,77	246,07	123,09	329,37546	4062,51	48750,14	

3ER AÑO										
		3%			8,33%			11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	
1	Director	636,54	53,05	28,11	53,02	26,52	70,97	868,22	10418,63	
1	Gerente	636,54	53,05	28,11	53,02	26,52	70,97	868,22	10418,63	
1	Secretaria	337,37	28,11	28,11	28,10	14,06	37,62	473,37	5680,44	
1	Contador	477,41	39,78	28,11	39,77	19,89	53,23	658,19	7898,32	
1	Tesorero	477,41	39,78	28,11	39,77	19,89	53,23	658,19	7898,32	
1	Jefe de recursos humanos	477,41	39,78	28,11	39,77	19,89	53,23	658,19	7898,32	
	TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS	3042,66	253,56	168,6831	253,45	126,78	339,2567238	4184,39	50212,65	

4TO AÑO										
		3%			8,33%			11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual	
1	Director	655,64	54,64	28,96	54,61	27,32	73,10	894,27	10731,19	
1	Gerente	655,64	54,64	28,96	54,61	27,32	73,10	894,27	10731,19	
1	Secretaria	347,49	28,96	28,96	28,95	14,48	38,74	487,57	5850,85	
1	Contador	491,73	40,98	28,96	40,96	20,49	54,83	677,94	8135,27	
1	Tesorero	491,73	40,98	28,96	40,96	20,49	54,83	677,94	8135,27	
1	Jefe de recursos humanos	491,73	40,98	28,96	40,96	20,49	54,83	677,94	8135,27	
	TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS	3133,94	261,16	173,74359	261,06	130,58	349,4344255	4309,92	51719,03	

5TO AÑO		3%			8,33%		11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual
1	Director	675,31	56,28	29,83	56,25	28,14	75,30	921,09	11053,13
1	Gerente	675,31	56,28	29,83	56,25	28,14	75,30	921,09	11053,13
1	Secretaria	357,91	29,83	29,83	29,81	14,91	39,91	502,20	6026,38
1	Contador	506,48	42,21	29,83	42,19	21,10	56,47	698,28	8379,32
1	Tesorero	506,48	42,21	29,83	42,19	21,10	56,47	698,28	8379,32
1	Jefe de recursos humanos	506,48	42,21	29,83	42,19	21,10	56,47	698,28	8379,32
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS		3227,96	269,00	178,9559	268,89	134,50	359,92	4439,22	53270,60

6TO AÑO		3%			8,33%		11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual
1	Director	695,56	57,96	30,72	57,94	28,98	77,56	948,73	11384,72
1	Gerente	695,56	57,96	30,72	57,94	28,98	77,56	948,73	11384,72
1	Secretaria	368,65	30,72	30,72	30,71	15,36	41,10	517,26	6207,17
1	Contador	521,67	43,47	30,72	43,46	21,74	58,17	719,23	8630,70
1	Tesorero	521,67	43,47	30,72	43,46	21,74	58,17	719,23	8630,70
1	Jefe de recursos humanos	521,67	43,47	30,72	43,46	21,74	58,17	719,23	8630,70
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS		3324,80	277,07	184,32458	276,96	138,53	370,71	4572,39	54868,72

7MO AÑO		3%			8,33%		11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual
1	Director	716,43	59,70	31,64	59,68	29,85	79,88	977,19	11726,26
1	Gerente	716,43	59,70	31,64	59,68	29,85	79,88	977,19	11726,26
1	Secretaria	379,71	31,64	31,64	31,63	15,82	42,34	532,78	6393,38
1	Contador	537,32	44,78	31,64	44,76	22,39	59,91	740,80	8889,62
1	Tesorero	537,32	44,78	31,64	44,76	22,39	59,91	740,80	8889,62
1	Jefe de recursos humanos	537,32	44,78	31,64	44,76	22,39	59,91	740,80	8889,62
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS		3424,54	285,38	189,85432	285,26	142,69	381,84	4709,56	56514,78

8VO AÑO		3%			8,33%		11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual
1	Director	737,92	61,49	32,59	61,47	30,75	82,28	1006,50	12078,05009
1	Gerente	737,92	61,49	32,59	61,47	30,75	82,28	1006,50	12078,05009
1	Secretaria	391,10	32,59	32,59	32,58	16,30	43,61	548,77	6585,18
1	Contador	553,44	46,12	32,59	46,10	23,06	61,71	763,03	9156,31
1	Tesorero	553,44	46,12	32,59	46,10	23,06	61,71	763,03	9156,31
1	Jefe de recursos humanos	553,44	46,12	32,59	46,10	23,06	61,71	763,03	9156,31
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS		3527,28	293,94	195,54994	293,82	146,97	393,29	4850,85	58210,22

9NO AÑO		3%			8,33%		11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual
1	Director	760,06	63,34	33,57	63,31	31,67	84,75	1036,70	12440,39
1	Gerente	760,06	63,34	33,57	63,31	31,67	84,75	1036,70	12440,39
1	Secretaria	402,83	33,57	33,57	33,56	16,78	44,92	565,23	6782,74
1	Contador	570,05	47,50	33,57	47,48	23,75	63,56	785,92	9431,00
1	Tesorero	570,05	47,50	33,57	47,48	23,75	63,56	785,92	9431,00
1	Jefe de recursos humanos	570,05	47,50	33,57	47,48	23,75	63,56	785,92	9431,00
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS		3633,10	302,76	201,41644	302,64	151,38	405,09	4996,38	59956,53

10MO AÑO		3%			8,33%		11,15%		
N.	Empleados	Remuneración	13ero	14to	Fondos de reserva	Vacaciones	Aporte al IESS(Patronal)	Total mensual	Total anual
1	Director	782,86	65,24	34,58	65,21	32,62	87,29	1067,80	12813,60
1	Gerente	782,86	65,24	34,58	65,21	32,62	87,29	1067,80	12813,60
1	Secretaria	414,92	34,58	34,58	34,56	17,28	46,26	582,19	6986,22
1	Contador	587,15	48,93	34,58	48,91	24,46	65,47	809,49	9713,93
1	Tesorero	587,15	48,93	34,58	48,91	24,46	65,47	809,49	9713,93
1	Jefe de recursos humanos	587,15	48,93	34,58	48,91	24,46	65,47	809,49	9713,93
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS		3742,09	311,84	207,46	311,72	155,92	417,24	5146,27	61755,22

ANEXO 5. Gastos generales

GASTOS GENERALES				
	DESCRIPCION	Valor	TOTAL MENSUAL	TOTAL ANUAL
	Arriendo de local y garaje	400,00	400,00	4800,00
	Agua	2,00	2,00	24,00
	Luz	11,00	11,00	132,00
	Teléfono	20,00	20,00	240,00
	Suministro de oficina	—	19,8	237,60
	TOTAL DE GASTOS GENERALES			5433,60

	Suministros de oficina		Total trimestral	TOTAL ANUAL
3	Folder	5,00	0,00	15,00
5	carpeta plásticas	0,50	2,50	10,00
6	Resma de papel bond	3,40	20,40	81,60
10	Corrector	0,50	5,00	20,00
10	Bolígrafos	0,40	4,00	16,00
10	Lápiz	0,30	3,00	12,00
6	Borrador	0,25	1,50	6,00
4	Grapadora	1,00	4,00	16,00
6	Resaltadores	0,60	3,60	14,40
4	Perforadora	1,00	4,00	16,00
2	Clips (caja)	5,00	10,00	40,00
4	Tijeras	0,35	1,40	5,60
	Total de útiles de oficina		59,40	252,60

ANEXO 6. Recorridos

TOTAL DE USUARIOS POR LINEA (2 MICROBUSES)				
NUMEROS DE PASAJEROS (IDA Y VUELTA)	VALOR DEL PASAJE	TOTAL DIARIO	TOTAL MENSUAL	TOTAL ANUAL
60	0,25	15	450,00	5400
50	0,25	12,5	375,00	4500
19	0,25	4,75	142,50	1710
17	0,25	4,25	127,50	1530
20	0,25	5	150,00	1800
15	0,25	3,75	112,50	1350
18	0,25	4,5	135,00	1620
22	0,25	5,5	165,00	1980
60	0,25	15	450,00	5400
65	0,25	16,25	487,50	5850
70	0,25	17,5	525,00	6300
22	0,25	5,5	165,00	1980
17	0,25	4,25	127,50	1530
11	0,25	2,75	82,50	990
13	0,25	3,25	97,50	1170
50	0,25	12,5	375,00	4500
65	0,25	16,25	487,50	5850
70	0,25	17,5	525,00	6300
TOTAL	664	166	4980	59760

ANEXO 6. Tabla de amortización

PRÉSTAMO				
TASA DE INTERES			11%	10
FINANCIAMIENTO				
PERIODO	CAPITAL	INTERES	PAGO	SALDO
AÑOS				214360,00
1	21436	23579,60	45015,60	192924,00
2	21436	21221,64	42657,64	171488,00
3	21436	18863,68	40299,68	150052,00
4	21436	16505,72	37941,72	128616,00
5	21436	14147,76	35583,76	107180,00
6	21436	11789,80	33225,80	85744,00
7	21436	9431,84	30867,84	64308,00
8	21436	7073,88	28509,88	42872,00
9	21436	4715,92	26151,92	21436,00
10	21436	2357,96	23793,96	0,00
	214360	129687,80	344047,8	

ANEXO 8. Fotografías



ANEXO 9.Ficha de observación

Lugar: Ciudad San Jacinto de Yaguachi

Sector: Mercado Central

Fecha: 2012 – 11- 01

Informante: Varias personas

Título: Transportación Urbana

El transporte urbano es un servicio que todas las personas necesitan para movilizarse a cualquier lugar dentro de la ciudad sin embargo este no es el caso de la Ciudad de Yaguachi puesto que este lugar no cuenta con transporte masivo y es por eso que las personas tienen que madrugar para poder coger el medio único que existe, además se pudo observar el caos que se genera por utilizar este servicio sin que exista un orden por parte de las autoridades reguladoras. El único medio de transporte que existe dentro del Ciudad son las tricimotos las mismas que no están legalizadas y sus tarifas son puesta por ellos mismos a su beneficio afectando a la economía familiar de sus habitantes.

Comentario

En este Ciudad no habido interés por parte del municipio que tome medidas de mejoramiento para su población, es por eso que Yaguachi tiene un retraso en su desarrollo, seguido por la existencia de un monopolio de transporte urbano que impide un equilibrio económico del lugar.

ANEXO 10. Encuestas



UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO
UNIDAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES
CARRERA DE ECONOMIA



ENCUESTA REALIZADA A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE YAGUACHI

OBJETIVO.- Determinar la incidencia que tiene la tranportacion urbana en la economia familiar de sus habitantes .

COOPERACION.- Le agradecemos por la colaboración prestada en esta entrevista, la información que usted nos proporcione será estrictamente confidencial.

INSTRUCCIONES.- Lea detenidamente el enunciado y conteste según usted considere conveniente.

PREGUNTAS:

1.- ¿Su edad se encuentra entre?

18 -25 años

26- 35 años

36- 45 años

46- 55 años

Mayor de 55 años

2.- Sexo

Masculino

Femenino

3.- Formación académica

Primaria

Secundaria

Superior

Otras

Ninguna

4.- ¿Usted es?

Nativo y residente de la Ciudad

No nativo y residente

No nativo, no residente pero realiza actividad comercial en la Ciudad

5.- ¿Para movilizarse dentro de la ciudad que medio de transporte realiza usted?

Taxis

Colectivos

Tricimotos

Triciclos

6.- ¿Con qué frecuencia en el día usted utiliza este medio de transporte?

1 Vez

2 veces

3 veces

Más de 3 veces

7.- ¿Las tarifas que usted paga por utilizar este medio de transporte es la adecuada?

Si

No

A veces

8.- ¿Cuál es el valor que usted paga por utilizar este medio de transporte?

0.25 - 0.50

0.50 – 1.00

Más de 1.00

9.- ¿Cuántos medios de transporte urbano existe en la Ciudad?

1

2

3

10.- ¿Usted cree que el medio de transporte que existe en la Ciudad cumple con los requerimientos exigidos por los habitantes?

Siempre

Pocas veces

Nunca

GRACIAS POR SU COLABORACION

ANEXO 11. Entrevistas



UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO
UNIDAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES
CARRERA DE ECONOMIA



ENTREVISTA REALIZADA PARA EL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIONES DE TRICIMOTOS DE LA CIUDAD DE YAGUACHI

OBJETIVO.- Determinar la incidencia que tiene la tranportacion urbana en la economia familiar de sus habitantes .

COOPERACION.- Le agradecemos por la colaboración prestada en esta entrevista, la información que usted nos proporcione será estrictamente confidencial.

NOMBRE:..... **CARGO:**.....

INSTITUCION:..... **CIUDAD:**.....

NIVEL DE ESTUDIOS:..... **TITULO:**.....

PREGUNTAS:

1.- ¿Cuál es el número de socios que usted dirige?

.....

2.- En el lapso de tiempo que usted dirige esta asociación ¿se han integrado nuevos socios?

SI

NO

¿PORQUÉ?

.....

.....

3.- ¿Qué tiempo usted lleva como presidente de la asociación?

.....

4.- ¿ Cuáles son sus logros como presidente de la asociación?

.....

.....

.....

5.- ¿Qué tipo de transporte urbano existe en la Ciudad?

Tricimotos

Taxis

Triciclos

Buseta

6.- ¿Su medio de transporte cumple con los requisitos legales y jurídicos para el funcionamiento?

SI

NO

¿PORQUÉ?

.....
.....

7.- ¿Cree usted que la tarifa que cobra por su servicio es la adecuada?

SI

NO

¿PORQUÉ?

.....
.....

8.- ¿La tarifa que usted cobra por su servicio está sujeta a las tarifas establecidas de la CTE?

SI

NO

¿PORQUÉ?

.....
.....

9.- ¿A parte de su medio de transporte existe alguna cooperativa de buses?

SI

NO

¿PORQUÉ?

.....
.....

10.- ¿Usted cree que los requisitos establecidos por las autoridades correspondientes para legalizar a un medio de transporte es de:

Fácil acceso

Normal

Difícil acceso

¿PORQUÉ?

.....
.....

11.- ¿Cuáles son los requisitos que establece la CTE para el funcionamiento de cooperativas de transporte?

.....
.....
.....

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



**UNIVERSIDAD ESTATAL DE MILAGRO
UNIDAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y COMERCIALES
CARRERA DE ECONOMIA**



ENTREVISTA REALIZADA AL JEFE DE LA CTE DESTACAMENTO DE LA CIUDAD DE SAN JACINTO DE YAGUACHI.

OBJETIVO.- Determinar la incidencia que tiene la tranportacion urbana en la economia familiar de sus habitantes .

COOPERACION.- Le agradecemos por la colaboración prestada en esta entrevista, la información que usted nos proporcione será estrictamente confidencial.

NOMBRE:..... **CARGO:**.....

INSTITUCION:..... **CIUDAD:**.....

NIVEL DE ESTUDIOS:..... **TITULO:**.....

PREGUNTAS:

1.- ¿Cuántos medios de transporte de servicio público urbano existen la Ciudad?
.....

2.- ¿Cuántos de ellos están legalizados?
.....

3.- ¿Conoce usted de las tarifas que cobran los propietarios de las tricimotos por su servicio?

SI NO ¿PORQUÉ?

.....
.....

4.- ¿Las tarifas que cobran los propietarios de tricimotos están sujetas a las tarifas establecidas por la CTE?

SI NO ¿PORQUÉ?

.....
.....

5.- ¿Existe algún tipo de control o sanciones para dicha situación? ¿Cuáles son?

.....
.....
.....
.....

6.- ¿Existe alguna cooperativa de transporte urbano de buses en la Ciudad?

SI

NO

¿PORQUÉ?

.....
.....

7.- ¿Cuáles son los requisitos para legalización de cooperativas?

.....
.....
.....
.....

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN