



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**  
**CARRERA DE ECONOMÍA**

**Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Economista**

**Tema:**

---

**“Análisis de la Economía del transporte público y su impacto en la movilidad de las familias del cantón Ambato”.**

---

**Autora:** Castelo Oña, Maritza Soraya

**Tutor:** Eco. Cabay Cepeda, María Paulina

Ambato – Ecuador

2016

## APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo Eco. María Paulina Cabay Cepeda, con cédula de ciudadanía N°. 180320533-3, en mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación sobre el tema: “**LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD DE LAS FAMILIAS DEL CANTÓN AMBATO**”, desarrollado por Maritza Soraya Castelo Oña, de la Carrera de Economía, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Concejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Julio del 2016

EL TUTOR



Eco. María Paulina Cabay Cepeda

C.I.180320533-3

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Maritza Soraya Castelo Oña, con cédula de ciudadanía N° 180383887-7, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto investigativo, bajo el tema: **“LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD DE LAS FAMILIAS DEL CANTÓN AMBATO”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos, conclusiones y recomendaciones son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este Proyecto de Investigación.

Ambato, Julio del 2016

AUTORA



Maritza Soraya Castelo Oña

C.I. 180383887-7

## **CESIÓN DE DERECHOS**

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en líneas patrimoniales de mi proyecto de investigación, con fines de difusión pública; además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autora.

Ambato, Julio del 2016

**AUTORA**



Maritza Soraya Castelo Oña

CI. 180383887-7

## **APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**

El Tribunal de Grado, aprueba el Proyecto de Investigación, sobre el tema: “**LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD DE LAS FAMILIAS DEL CANTÓN AMBATO**”, elaborado por Maritza Soraya Castelo Oña, estudiante de la Carrera de Economía, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Julio del 2016

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Diego Proaño', written over a horizontal dotted line.

Eco. Mg. Diego Proaño

**PRESIDENTE**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lilián Morales', written over a horizontal dotted line.

Dra. Lilián Morales

**MIEMBRO CALIFICADOR**

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marcelo Mantilla F', written over a horizontal dotted line.

Dr. Marcelo Mantilla F, Mg.

**MIEMBRO CALIFICADOR**

## **DEDICATORIA**

En primer lugar a Dios por brindarme todo lo que me ha dado.

En especial a mis padres: Juan Castelo y María Oña porque siempre estuvieron a mi lado y apoyándome cuando más los necesitaba.

A mis hermanas y hermano porque siempre me dieron todo su apoyo y comprensión.

A mis amigos, los que siempre estuvieron en los buenos y malos momentos.

## **AGRADECIMIENTO**

Como demostración de gratitud y reconocimiento:

A los señores transportistas, al presidente de las parroquias del cantón Ambato así como también a la población por haberme permitido el acceso a la recolección de información.

Al Eco. Nelson Lazcano y Eco. Paulina Cabay tutores, a la Dra. Lilián Morales y Dr. Marcelo Mantilla calificadores por su valioso aporte intelectual y técnico en la elaboración del proyecto.

A todas las personas que contribuyeron y me apoyaron durante la realización de la presente investigación.

**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**  
**CARRERA DE ECONOMÍA**

**TEMA:**” LA ECONOMÍA DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SU IMPACTO  
EN LA MOVILIDAD DE LAS FAMILIAS DEL CANTÓN AMBATO”

**AUTORA:** Maritza Soraya Castelo Oña

**TUTOR:** Eco. María Paulina Cabay Cepeda

**FECHA:** Julio 2016

**RESUMEN EJECUTIVO**

Este trabajo de investigación consiste en analizar “La Economía del Transporte Público y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato”, se lo ha elaborado tomando en cuenta varios aspectos que servirán de gran utilidad para impulsar el desarrollo del cantón.

Teniendo como punto principal aportar con objetivos que puedan ayudar a satisfacer las necesidades de transporte público para los sectores urbanos y rurales, además de eso accionar nuevos planes de trabajo que ayuden con el aumento y remodelación de unidades colectivas en funcionamiento.

La metodología utilizada para su desarrollo fue la investigación de campo, acudiendo al lugar de los hechos a recoger información, para profundizar el marco teórico se recurrió a la investigación bibliográfica y documental como los métodos utilizados se analizó e interpreto los resultados obtenidos a través de encuestas.

El Cantón de Ambato es la capital de la Provincia de Tungurahua, cuenta con recursos económicos propios pero no suficientes, no abastece las necesidades de movilidad de la población, ya que el estado ha entregado nuevas responsabilidades a los GAD´s, como es la cartera del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

Uno de los puntos más importantes y sobresalientes es los subsidios a los transportistas por parte del estado, que ahora está a cargo de los GAD´s, es una responsabilidad que debe ser analizada, como los costos del pasaje, las necesidades

del usuario como la de los transportistas. De la igual manera normas, leyes y artículos relacionados con el tema. El tipo de gestión que tiene el municipio con los beneficios que otorga el estado, hasta donde pueden tener responsabilidades los GAD's. Las competencias y su distribución a las transferencias por parte del Ministerio de Finanzas al Municipio de Ambato.

Parte de la economía que es la economía del transporte, sus gastos en mantenimiento, sus beneficios por parte del transportista y sus responsabilidades en dar un buen servicio a los usuarios, de igual manera la movilidad, el continuo movimiento de las personas de un lugar a otro constantemente, sus gastos en pasajes, ya sea de trabajo, estudio, salud por parte de las familias.

Para la ciudadanía los municipios representan la institución política más próxima, basada en normas, reglamentos y resolución de conflictos locales, donde se canalizan las demandas territoriales, por lo cual es la municipalidad la que debe continuamente utilizar sus herramientas para el cumplimiento de las expectativas de las personas que habitan en dicha comunidad, por lo que debe existir un trabajo arduo entre el gremio del transporte y la ciudadanía, para saber cuáles son las preferencias individuales y colectivas.

Es por esto que se recurrirá a un análisis descriptivo del estudio teórico-práctico de los conceptos que se interrelacionan en la conformación de lo que se denomina economía del transporte y su impacto en la movilidad. La elaboración conceptual alude directamente la noción de bienestar de la persona, a nivel gubernamental se posee conciencia de que el objetivo primordial es analizar los mecanismos en economía del transporte para mejorar la movilidad y así el desarrollo económico del Cantón Ambato, frente a un territorio en pleno crecimiento.

**PALABRAS DESCRIPTORAS:** ECONOMÍA DEL TRANSPORTE PÚBLICO, MOVILIDAD, FAMILIAS, ANALIZAR, DESARROLLO.

**TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO**  
**FACULTY ACCOUNTING AND AUDITING**  
**CAREER ECONOMY**

**TOPIC:** "THE ECONOMY OF PUBLIC TRANSPORT AND IT IS IMPACT  
ON THE MOBILITY OF FAMILIES AMBATO CANTÓN"

**AUTHOR:** Maritza Soraya Castelo Oña

**TUTOR:** Eco. María Paulina Cabay Cepeda.

**DATE:** July 2016

**ABSTRACT**

This research is to analyze “The Economics of Public Transport and it is impact on the mobility of families of Ambato Canton”, it has been developed taking into account several aspects that will be very useful to promote the development of the canton.

With the main objectives that can contribute to help meet the needs of public transport for urban and rural sectors point, besides that drive new business plans to help with increased remodeling and collective units in operation.

The methodology used for its development was field research, going to the scene to gather information, to deepen the theoretical framework to bibliographic and documentary research was used as the methods used are analyzed and interpreted the results obtained through surveys.

Canton Ambato is the capital of the province of Tungurahua, has its own but not enough financial resources, does not provide the mobility needs of the population, since the state has given new responsibilities to GAD's, as is the portfolio Land Transportation, Traffic and Road Safety.

One of the most important and salient points is subsidies to carriers by the state, which is now in charge of GAD's is a responsibility that must be analyzed, as the

costs of passage, the user needs as the of carriers. Similarly the rules, laws and articles related to the topic. The type of management that has the municipality with the benefits provided by the state, as far as can have the GAD's responsibilities. Skills and distribution to transfers by the Ministry of Finance to the Municipality of Ambato.

Part of the economy that is the transport economy, spending on maintenance, benefits by the carrier and responsibilities in providing good service to users, just as mobility, the constant movement of people from one place to another constantly, spending on tickets, either work, study, health by families.

Citizenship municipalities represent the closest political institution, based on rules, regulations and local conflict resolution, where territorial claims are channeled, so it is the municipality that must constantly use their tools to fulfill expectations people who live in that community, so there must be a hard work between the union and the public transport, to know which individual and collective preferences are.

That is why they resort to a descriptive analysis of theoretical and practical study of the concepts that are interrelated in shaping what is called transport economy and its impact on mobility. The conceptual drawing directly refers the notion of welfare of the individual, at the governmental level awareness that the primary objective is to analyze the mechanisms in transport economics to improve mobility and thus economic development of the Canton Ambato, against a territory it has full growth.

**KEY WORDS:** ECONOMY OF PUBLIC TRANSPORT, MOBILITY, FAMILIES, ANALYZE, DEVELOPMENT.

## ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
<b>PAGINAS PRELIMINARES</b>	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR .....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA .....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	v
DEDICATORIA .....	vi
AGRADECIMIENTO .....	vii
RESUMEN EJECUTIVO.....	viii
ABSTRACT.....	x
ÍNDICE DE TABLAS .....	xiv
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xvi
ÍNDICE DE CUADROS .....	xviii
INTRODUCCIÓN .....	1
<b>CAPÍTULO I</b> .....	4
ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN ..	4
a. Descripción y formulación del problema .....	4
a.1. Descripción y contextualización .....	4
a.2. Formulación y análisis crítico .....	7
b. Justificación.....	10
c. Objetivos .....	11
c.1. Objetivo General .....	11
c.2. Objetivos Específicos.....	11
<b>CAPÍTULO II</b> .....	12
MARCO TEÓRICO .....	12
a. Antecedentes Investigativos .....	12
b. Fundamentación científico – técnica .....	19
c. Preguntas directrices y/o hipótesis .....	41
c.1. Preguntas directrices .....	41
c.2. Hipótesis.....	41

<b>CAPÍTULO III</b> .....	42
METODOLOGÍA .....	42
a. Modalidad, enfoque y nivel de investigación .....	42
a.1. Modalidad .....	42
a.2. Enfoque .....	43
a.3. Nivel de investigación.....	45
b. Población, muestra y unidad de investigación .....	47
b.1. Población .....	47
b.2. Muestra .....	50
b.3. UNIDAD DE INVESTIGACIÓN .....	50
c. Operacionalización de variables .....	55
c.1. Variable Independiente .....	55
c.2. Variable Dependiente.....	57
d. Descripción detallada del tratamiento de la información .....	59
d.1. Plan de recolección de la Información.....	59
d.2. Plan de Procesamiento de la Información.....	60
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	61
RESULTADOS .....	61
a. Principales resultados .....	61
a.1. Interpretación de resultados .....	99
a.2. Verificación de la hipótesis.....	103
a.2.1. Planteamiento de hipótesis.....	103
a.2.2. Regla de decisión .....	104
a.2.3. Cálculo de $X^2$ .....	105
a.2.4. Conclusión .....	106
b. Limitaciones de estudio.....	106
c. Conclusiones.....	106
d. Recomendaciones .....	108
Bibliografía .....	111
Anexos .....	116

## ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
<b>Tabla 1:</b> Número de unidades asociadas a las cooperativas de Transporte .....	47
<b>Tabla 2:</b> Parroquias del Cantón Ambato .....	48
<b>Tabla 3:</b> Datos territoriales y poblacionales de las Parroquias del Cantón Ambato. .....	49
<b>Tabla 4:</b> Estratificación por conglomerado de la muestra del Transporte .....	52
<b>Tabla 5:</b> Estratificación por conglomerado de la muestra del Cantón Ambato ...	54
<b>Tabla 6:</b> Variable Independiente .....	55
<b>Tabla 7:</b> Variable Dependiente .....	57
<b>Tabla 8:</b> Recolección de información .....	59
<b>Tabla 9:</b> Modelo de Gestión Diferenciados .....	64
<b>Tabla 10:</b> Modelo de Gestión Diferenciados .....	68
<b>Tabla 11:</b> Recursos Recibidos por el Ministerio de Finanzas por la Competencia de TTTSV.....	69
<b>Tabla 12:</b> Ingresos y Gastos .....	71
<b>Tabla 13:</b> Transferencias y Gastos 2013 - 2015.....	72
<b>Tabla 14:</b> Movimiento vehicular.....	73
<b>Tabla 15:</b> Condiciones de las unidades de transporte .....	74
<b>Tabla 16:</b> Mantenimiento de las unidades.....	75
<b>Tabla 17:</b> Subsidios del transporte .....	76
<b>Tabla 18:</b> Actualización de las unidades.....	77
<b>Tabla 19:</b> Tasas arancelarias .....	78
<b>Tabla 20:</b> Costo de combustible.....	79
<b>Tabla 21:</b> Número de recorridos .....	80
<b>Tabla 22:</b> Tiempo de viajes.....	81
<b>Tabla 23:</b> Velocidad mínima en el sector urbano .....	82
<b>Tabla 24:</b> Velocidad mínima en el sector rural .....	83
<b>Tabla 25:</b> Conformidad con las paradas asignadas .....	84
<b>Tabla 26:</b> Respeto el límite de pasajeros en horas pico.....	85
<b>Tabla 27:</b> Días en las que hay horas pico.....	86

<b>Tabla 28:</b> Uso del transporte público .....	87
<b>Tabla 29:</b> Respeto de las paradas asignadas.....	88
<b>Tabla 30:</b> Movilidad en el transporte .....	89
<b>Tabla 31:</b> Servicio de transporte .....	90
<b>Tabla 32:</b> Satisfacción del servicio del transporte público .....	91
<b>Tabla 33:</b> Respeto de paradas.....	92
<b>Tabla 34:</b> Opinión del costo del pasaje .....	93
<b>Tabla 35:</b> Frecuencia del uso del transporte.....	94
<b>Tabla 36:</b> Uso del transporte diario.....	95
<b>Tabla 37:</b> Conformidad del servicio del transporte en horas pico.....	96
<b>Tabla 38:</b> Abastecimiento de transporte público en horas pico .....	97
<b>Tabla 39:</b> Días que hay horas pico .....	98
<b>Tabla 40:</b> Presentación de los datos, frecuencias observadas .....	105
<b>Tabla 41:</b> Cálculo de Ji cuadrado. $X^2$ .....	105
<b>Tabla 42:</b> Categorías por encuestados.....	121
<b>Tabla 43:</b> Ocupación, gasto diario, semanal, mensual y total de los usuarios...	122
<b>Tabla 44:</b> Gastos unitarios y totales por ocupación del usuario.....	141

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
<b>Gráfico 1:</b> Árbol de Problema.....	8
<b>Gráfico 2:</b> Categorías Fundamentales .....	19
<b>Gráfico 3:</b> Constelación de ideas - Variable Independiente.....	20
<b>Gráfico 4:</b> Constelación de ideas - Variable Dependiente .....	21
<b>Gráfico 5:</b> Esquema de Reparto .....	66
<b>Gráfico 6:</b> Distribución de Recursos a Transferirse por la Competencia TTTSV .....	69
<b>Gráfico 7:</b> Distribución de Recursos Recibidos por la Competencia TTTSV – Ministerio de Finanzas .....	70
<b>Gráfico 8:</b> Transferencias - Gastos.....	72
<b>Gráfico 9:</b> Movimiento vehicular.....	73
<b>Gráfico 10:</b> Condiciones de las unidades de transporte .....	74
<b>Gráfico 11:</b> Mantenimiento de las unidades .....	75
<b>Gráfico 12:</b> Subsidios del transporte .....	76
<b>Gráfico 13:</b> Actualización de las unidades.....	77
<b>Gráfico 14:</b> Tasas arancelarias .....	78
<b>Gráfico 15:</b> Costo de combustible.....	79
<b>Gráfico 16:</b> Número de recorridos .....	80
<b>Gráfico 17:</b> Tiempo de viajes.....	81
<b>Gráfico 18:</b> Velocidad mínima en el sector urbano .....	82
<b>Gráfico 19:</b> Velocidad mínima en el sector rural .....	83
<b>Gráfico 20:</b> Conformidad con las paradas asignadas .....	84
<b>Gráfico 21:</b> Respeto el límite de pasajeros en horas pico. ....	85
<b>Gráfico 22:</b> Días en las que hay horas pico.....	86
<b>Gráfico 23:</b> Uso del transporte público .....	87
<b>Gráfico 24:</b> Respeto de las paradas asignadas .....	88
<b>Gráfico 25:</b> Movilidad en el transporte .....	89
<b>Gráfico 26:</b> Servicio de transporte .....	90
<b>Gráfico 27:</b> Satisfacción del servicio del transporte público .....	91
<b>Gráfico 28:</b> Respeto de paradas .....	92

<b>Gráfico 29:</b> Opinión del costo del pasaje .....	93
<b>Gráfico 30:</b> Frecuencia del uso del transporte .....	94
<b>Gráfico 31:</b> Uso del transporte diario .....	95
<b>Gráfico 32:</b> Conformidad del servicio del transporte en horas pico .....	96
<b>Gráfico 33:</b> Abastecimiento de transporte público en horas pico .....	97
<b>Gráfico 34:</b> Días que hay horas pico.....	98
<b>Gráfico 35:</b> Curva de la hipótesis.....	104
<b>Gráfico 36:</b> Porcentajes por ocupación de los encuestados .....	122
<b>Gráfico 37:</b> Costo totales tanto urbano y rural.....	140
<b>Gráfico 38:</b> Gastos unitarios por usuario según su ocupación.....	142
<b>Gráfico 39:</b> Gastos Totales por usuario según su ocupación .....	143

## ÍNDICE DE CUADROS

<b>CONTENIDO</b>	<b>PÁGINA</b>
<b>Cuadro 1:</b> Lineamientos para la Fórmula de Reparto.....	63
<b>Cuadro 2:</b> Distribución de la tasa de matriculación y multas de matriculación .	65
<b>Cuadro 3:</b> Distribución del monto de compensación .....	67

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se encuentra dividido en 5 capítulos, el primero de ellos es el Problema. “La Economía del Transporte Público y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato”, aquí se realiza una contextualización de cómo se puede observar al problema desde distintas esferas de instituciones y ciudadanía interesados en este tema, la utilidad de información que nos presentan el análisis de los factores que componen los gastos, normas, leyes, reglamentos en transporte público y la movilidad tanto interno del sector urbano y rural del Cantón Ambato, como para el uso externo por parte de agentes interesados en saber en qué consiste la economía del transporte público dando énfasis en los costos del usuario, los del transportista y en que beneficia a la movilidad son elementos importantes que van a ser analizados, de esta manera, beneficiar al progreso del Cantón anteriormente dicho.

La descripción del problema recalando las falencias que tiene la población investigada, analizando sus variables de estudio, mediante su respectiva justificación detallada.

El **Capítulo I** culmina indicando los objetivos tanto generales como específicos de este trabajo.

El **Capítulo II** es el Marco Teórico, aquí se expone los antecedentes investigativos, analizando anteriores investigaciones relacionados con el tema a investigar, cómo se establece las normas y los mecanismos de control para el transporte público (buses), el estudio de la movilidad tanto urbana como rural del sector de análisis, para que son útiles, en que campo, que información nos entrega, etc. Para los transportistas públicos, ciudadanía (usuarios) y municipios la información que entrega esta investigación les permitirá conocer cuáles son las falencias y como fortalecerlas, mediante el cumplimiento de sus metas y objetivos planteados.

Uno de los puntos importantes es la fundamentación teórica que habla sobre que es la economía del transporte público, sus elementos, principios básicos y factores que lo integran, de la misma manera la movilidad y los beneficios de la ciudadanía.

De la misma manera la fundamentación legal, es la información de leyes, normas y reglamentos que están facultados los GAD`s, los transportistas y usuarios en la nueva asignación de cartera de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial sus responsabilidades y las funciones que desempeñan, cuales son los mecanismos ejercidos que permite a las autoridades conocer y cumplir con toda estas normas, por las cuales se debe tomar las mejores decisiones en beneficio de la comunidad.

Se analiza varias de las razones de las cuales es necesarias el estudio de la economía de transporte y la movilidad, se indica su justificación desde los puntos de vista filosófico, tecnológico, psicosociológico, político-social, legal.

El **Capítulo III** indica la Metodología utilizada en el presente trabajo, los tipos de investigación utilizada, como: Exploratoria, Descriptiva y Correlacional. Las técnicas y los instrumentos de investigación que también se utilizan.

Hablamos de un enfoque más claro y amplio, de la cual nos dará una orientación directa acerca del tema a investigar, también se estudia las variables dependientes e independientes sus características, elementos y cualidades que desempeña en el tema de estudio, de la misma manera las modalidades de investigación tanto de campo que es el estudio en el lugar de los hechos en el que se produce los acontecimientos, bibliográficas se basa en libros, revistas o documentos donde se en cuentan la información necesaria y sustentable para la investigación.

Se hace referencia en este capítulo también a la población y a la muestra de trabajo realizado, la clase de muestreo utilizada y como se ha determinado la muestra. Se define las variables independientes y dependientes y se incluyen las matrices de Operacionalización de cada una de ellas.

Se informa sobre la recolección y procesamiento de la información y la forma de presentación de los datos de manera escrita, tabular y gráfica.

El **Capítulo IV** informa sobre el análisis de resultados y la interpretación de los datos que llevan implícitos. Cada pregunta está basada en elementos investigativos dentro del cantón, además, se recogen parámetros que caracterizan a los

encuestados como son el transportista del bus y el usuario, los costos de mantenimiento de las unidades de transporte, el costo de pasaje, el servicio que brinda, este estudio nos ayudara a mejorar el servicio de los transportistas y al crecimiento de la movilidad en forma ordenada, dando un incremento en el desarrollo económico en el Cantón, una representación gráfica de los valores indicados y una breve interpretación de los resultados de la encuesta realizada a los transportistas y usuarios del Cantón Ambato.

En este capítulo también se describe partes fundamentales como son: el tipo de modelo de gestión que tiene el municipio, los lineamientos de la forma de reparto por parte del estado a los GAD's, conceptos y recaudación de tasas y multas de matriculación, también ingresos por las transferencias de las competencias de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, distribución de recursos y gastos en sí.

Para analizar los gastos diarios, semanales y mensuales por categorías y también los gastos totales tanto del sector rural como urbano, se utilizó las preguntas 8 y 9 dirigidas a los ciudadanos "usuarios" las cuales son ¿Cuál es la frecuencia del uso del transporte? y ¿Cuántas veces hace uso diario del transporte público? Mediante estas preguntas se analizó el gasto que realiza el usuario para movilizarse de un lugar a otro.

El Capítulo IV presenta también las conclusiones acerca del trabajo realizado y las recomendaciones que de este se puede presentar al Cantón Ambato en particular y a toda la sociedad en general. Indica también la justificación del presente trabajo, así como los objetivos generales que tiene relación con la hipótesis, además analizando las preguntas más relevantes en la interpretación del documento.

Apelando de esta manera a la sensibilidad de los lectores por errores involucrados en el presente trabajo de investigación.

# **CAPÍTULO I**

## **ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **a. Descripción y formulación del problema**

El crecimiento demográfico acelerado en los centros urbanos ha incrementado la demanda de transporte masivo, cuya oferta no crece en la misma proporción. La infraestructura vial rígida, falta de coordinación interinstitucional y el deficiente dinamismo de la planeación hace que se tomen medidas correctivas, más que preventivas en materia de transporte.

Sus gastos en materia tanto en el transporte público como de movilidad, familias que se traslada de un lugar a otro con el fin de realizar algunas actividades de interés como, trabajar estudiar, hacer compras o visitar amigos. Este traslado puede realizarse por medio del transporte (autobuses). Esto refleja un costo de espacio, tiempo y recursos financieros, tanto para las familias como para los transportistas.

En base a sus costos de mantenimiento y reparación de las unidades mediante su vida útil, de esta manera el crecimiento continuo que lleva experimentando este sector a lo largo de los últimos años y su previsible aumento, aun considerando el cambio de tendencia por la situación actual de crisis generalizada, hacen que el reto del transporte sostenible sea una prioridad estratégica a escala local y nacional.

### **a.1. Descripción y contextualización**

Recientemente, la disminución de la intervención estatal ha puesto de manifiesto la necesidad de conocer en detalle las funciones del transporte en un mercado cada vez más liberalizado, y en este sentido, la Economía del Transporte tiene entre sus principales objetivos el estudio de los efectos económicos de los movimientos de personas y mercancías, y es evidente que para facilitar dicho movimientos es preciso contar con un adecuada dotación de unidades móviles (buses). La herramienta básica de estos estudios es la teoría económica tradicional, aunque en los últimos años los instrumentos utilizados han variado notablemente en la manera

para obtener un mejor resultado e interpretación de los datos "Analistas Económicos de Andalucía" (2001).

Sin embargo, en términos monetarios, del tiempo de viajes y del costo generalizado no es inmediata y requiere una estimación compleja, ya que en muchos casos se basa en la ampliación de modelos simplificadores que no pueden recoger todas las valoraciones subjetivas de los usuarios. Es decir, ante una variación en la oferta de un servicio de transporte, debido a una mejora en la infraestructura que implique un ahorro de tiempo, pero no solo en términos de la tarifa que tienen que pagar, sino también de todas estas otras valoraciones (tiempo, comodidad y seguridad). De la comparación entre los costos globales de realización de recorridos (costo generalizado, tiempo, combustible, conservación de vehículos, neumáticos, lubricantes, etc.), se puede establecer costo beneficio "Analistas Económicos de Andalucía" (2001).

Como hemos visto la necesidad del transporte surge, entre otras cosas, del hecho de que los bienes de consumo o servicio, de esta manera son analizados por Thomson (como se citó en "Análisis Económico de Andalucía", 2001). Piensa que:

Factores de consumo o servicio y factores de producción tienen en general una localización diferente y ningún área es capaz de producir todo los bienes demandados por la sociedad. Al mismo tiempo, el transporte cobra cada vez mayor importancia en una sociedad donde los niveles de bienestar alcanzados dependen en gran medida de las familias. Por otra parte, con el transporte han aumentado las posibilidades culturales y sociales de los individuos, ya que sin este las relaciones sociales estarían más restringidas, haciendo posible también el desarrollo de las infraestructuras de la ciudad, la separación entre los lugares de trabajo y residencial.

En la actualidad no todos los GAD han aceptado la competencia del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debido al riesgo de no tener clara cuál va hacer la participación de los municipios en relación a su nueva asignación.

Factores que influyen en la movilidad son los ingresos, edad, ocupación, nivel de educación. A medida que aumenta la movilidad aumenta los ingresos y varía conforme a las características económicas y sociales de las personas, por ejemplo tanto como hombres y mujeres que realizan actividades laborales tiende a aumentar el nivel de movilización, sus costo se elevan dependiendo las veces que necesite movilizar.

El tamaño de las familias afecta directamente a la demanda del transporte público (buses), de la cual no se abastece y los usuarios tienden a esperar más tiempo de lo previsto, más aún cuando son horas pico, los estudiantes, los trabajadores y amas de casa tiende a utilizar el medio de transporte diariamente.

En el Art. 313, de la Constitución manifiesta:

“Art. 313.- El Estado se reserva el derecho de administrar, regular, controlar y gestionar los sectores estratégicos, de conformidad con los principios de sostenibilidad ambiental, precaución, prevención y eficiencia.

La Constitución aplicando uno de sus principios rectores relacionado al fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización del Estado, en el Art. 262 numeral 3, establece:

“Art. 262. Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias: (...)

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades”.

Según en los artículos de la ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (TTTSV, 2011) informa los miembros que conforman el directorio de la ANT;

"Art. 18.- (Sustituido por el Art. 9 de la Ley s/n, R.O. 415, 29-III-2011).- El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:

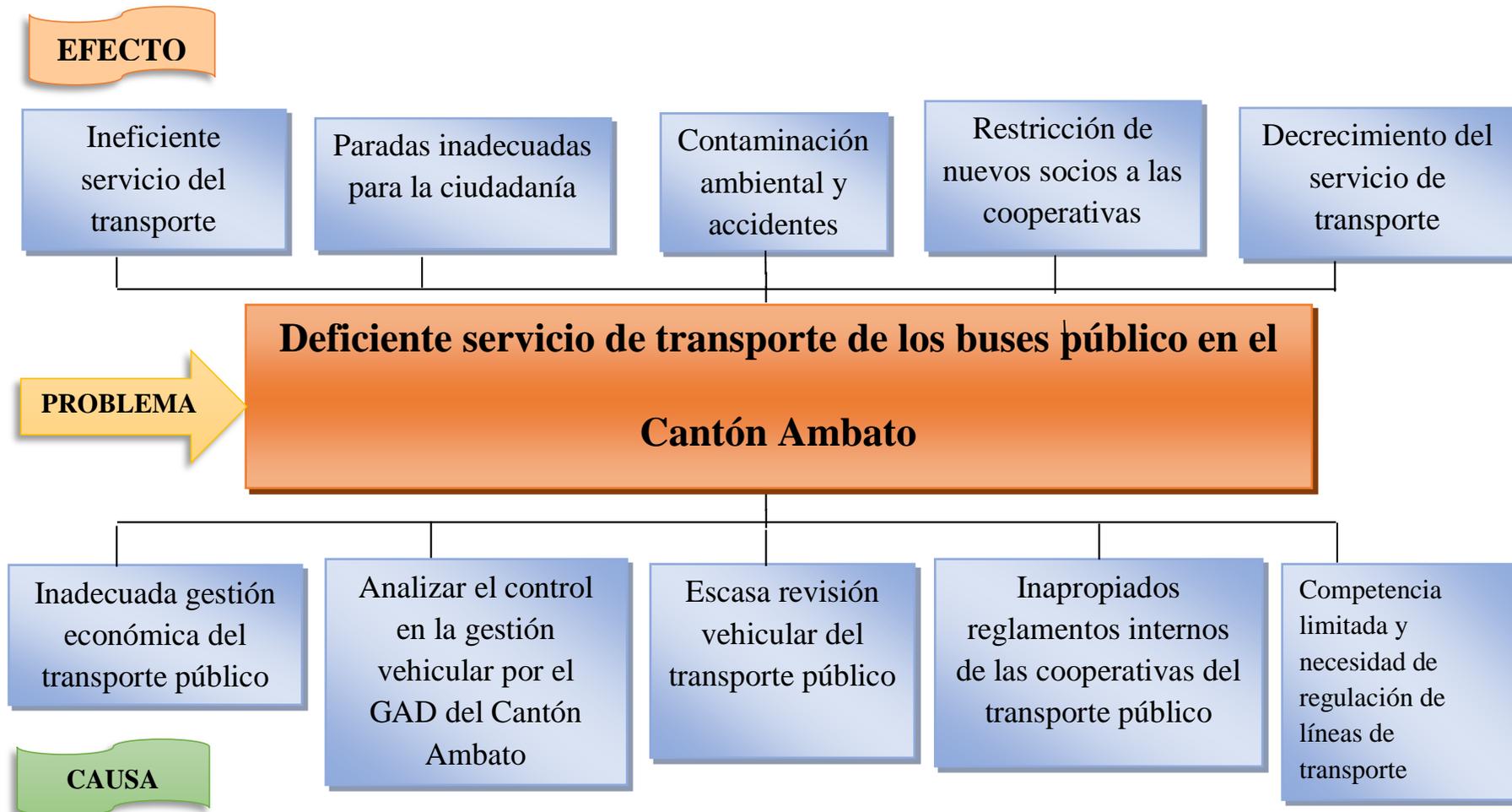
- a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;
- b) El Ministro de Salud o su delegado;
- c) Un representante designado por el Presidente de la República;
- d) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales que tengan más de un millón de habitantes; y,
- e) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, y Municipales que tengan menos de un millón de habitantes.

A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz pero sin voto.

Cada miembro del Directorio, tendrá una alterna o alterno, conservando la equidad de género.

## **a.2. Formulación y análisis crítico**

Gráfico 1: Árbol de Problema



Elaborado por: Castelo, M. (2015)

En caso de no encontrar alternativas de solución al deficiente servicio de transporte urbano, el GAD del Cantón Ambato tendría un desordenamiento vehicular, dando descontento en la movilidad, pérdidas económicas e inversiones no rentables, que repercutirán en el crecimiento del cantón.

Incurriría un alto índices de necesidades de la población que se vería insatisfecha por los inadecuados servicios ofrecidos del transporte de los buses públicos en el Cantón.

Una inadecuada gestión económica del transporte debe ser analizada en especial cuando está en juego los costos del usuario y del transportistas, tanto como los transportistas y los usuarios sean beneficiados mutuamente, si no en el momento que el usuario pague su pasaje no esté de acuerdo, ni satisfecho por el servicio que recibe, dando una inconformidad en el pago que brinda el servicio el gremio del transporte.

Al no tener mayor control en la congestión vehicular, tiende a incrementar el descontento en la movilidad de las familias que habitan en el Cantón Ambato.

La debilidad del sistema de planificación vigente se demuestra en el hecho que aún las labores más elementales de recolección de información sobre lo que ocurre en el sector, para efecto de diagnósticos son inexistentes.

Al tener unidades en mal estado estamos perjudicando el medio ambiente y causar posibles accidentes, dando como resultado unidades no apta para la circulación en Ambato.

Como también el sistema vehicular incompleto y desactualizado, procedimientos tributarios empíricos e ineficientes, sistema de cobros, de subsidios y la falta de mecanismos de control por parte del municipio a los transportistas.

También el poco abastecimiento de las unidades que existe en Ambato no satisface las necesidades de la población, debido al crecimiento tanto urbano como rural de la ciudad.

La competencia limitada y la regulación de líneas de transporte es una causa muy importante de ser analizada para que no haya un decrecimiento en los servicios que brindan los transportistas a los usuarios y puedan movilizarse fácil, rápidamente en horas pico.

Si persiste el problema se debe enfocar en una gestión de control a los transportistas, en relación a la calidad de servicio en la movilidad y a la contaminación del medio ambiente.

¿Cómo impacta la Economía del transporte en la movilidad de las familias del Cantón Ambato?

## **b. Justificación**

La presente investigación se realizará en el Cantón Ambato del GAD, ya que han existido problemas con las nuevas asignaciones al municipio de la cartera de los transportistas urbanos, foto multas, Rodaje y actualización de las unidades.

Será de utilidad, pues los resultados alcanzados son de interés no solo para los ciudadanos, sino también para el municipio del cantón Ambato ya que ellos se ven beneficiados directamente con la calidad de servicio y menor contaminación ambiental.

Para fortalecer y mejorar los procesos de movilidad en el Cantón Ambato, es necesario contar con un control adecuado y crear en los usuarios conciencia de responsabilidad en respetar las paradas asignadas, mantener las unidades en buen estado.

De esta manera también los transportistas (buses) pueden dar mayor servicio, como al mejoramiento de sus unidades de transporte urbano y rural de Ambato, exigiendo calidad en el servicio y actualizando las unidades para evitar mayor contaminación para todos.

La falta de claridad o poca información que hay entre el personal de logística, el gremio del transporte y los usuarios no son claras, en los reglamentos que se debe cumplir y en la interpretación de datos más relevantes para la toma de decisiones al

presupuestar tarifas, paradas asignadas, líneas de buses y mantenimiento del bus para no tener costos elevados.

Como los usuarios no están al tanto de las decisiones y reglamentos, que les puede beneficiar desconocen de sus obligaciones y responsabilidades al utilizar el medio de transporte que utilizan a diario.

En el Cantón Ambato que es una pequeña división territorial de carácter administrativo de un estado, que puede comprender una o varias localidades, basadas en relaciones de vecindad y de su territorio.

### **c. Objetivos**

#### **c.1. Objetivo General**

Determinar el impacto de Economía del Transporte Público en la movilidad de las familias del Cantón Ambato para satisfacer las necesidades de la población.

#### **c.2. Objetivos Específicos**

- Analizar la economía del transporte público en la ciudad de Ambato para un mejor crecimiento económico
- Establecer el impacto de la movilidad de las familias a través del transporte público del Cantón Ambato para mejorar el servicio que brinda
- Evaluar una alternativa de solución para el análisis de la economía de transporte público entre la movilidad de las familias del Cantón Ambato.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### **a. Antecedentes Investigativos**

Para la ejecución del presente trabajo, se realizó una investigación física bibliográfica, ya que existen muchos trabajos que hacen referencia a la gestión pública que abarca el cumplimiento de funciones, no obstante en ninguno de los antes mencionados se resalta la Economía del Transporte y su Impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato, sin embargo los trabajos existentes aportan algunos puntos de alta relevancia al presente proyecto.

Según Férrez Taboada & Seung Hwan (2004, págs. 11,12) en la tesis “Recomendaciones para un proyecto de modernización del transporte público urbano en la ciudad de Puebla”. De licenciatura, que reposa en la biblioteca de la Universidad de las Américas Puebla en la carrera de administración de Empresas, Departamento de Administración de Empresas, Escuela de Negocios, quien concluye:

Antes del 1950 existía una preocupación en la planeación el transporte en áreas urbanas, como lo eran los costos y beneficios para el usuario. De hecho se podía decir que era relativamente limitada la forma de planear la transportación en áreas urbanas.

La planeación consiste principalmente en proyectar líneas directas de tráfico y comparar el pronóstico de volumen con la capacidad existente de transportación.

Podemos identificar tres dimensiones para el cambio relevante de la transportación. El primero es el cambio en la demanda para el transporte, como la población, los ingresos y los patrones de uso en desarrollo del territorio regional. La segunda son los cambio tecnológicos y la tercera se presenta como resultado de los cambios de valores, públicos y privados que son traídos para la toma de decisiones.

Inicialmente los estudios se enfocaban en aspectos puntuales del sistema pero la complejidad de los factores y del funcionamiento del sistema de transporte público urbano, hizo necesario que los estudios se hicieran más comprensivos en su

naturaleza. Entre los enfoques que han adquirido mayor importancia se aprecia el relacionado con los conceptos de eficiencia, efectividad y calidad.

Según Molinero y Sánchez Arellano (1997) en su libro “Transporte público: planeación, diseño, operación y administración “concluye que.

El diseño tecnológico y modal de nuestro transporte, la estructuración y diseño en ruta, redes y sistema compatible con nuestras ciudades y la planeación y operación acorde a las necesidades de nuestras poblaciones son factores que promueven un buen transporte. A su vez, la organización interna de las empresas que lo operan, la evaluación de los proyectos que se requieren para darle transparencia a los cada vez más escasos recursos con que cuentan las ciudades y los aspectos tarifarios que inducen, de alguna manera, el aseguramiento de una calidad y un mejor nivel de servicios, son otros de los tantos aspectos que deben contemplarse en el ejercicio profesional de transporte público urbano dentro de un marco legal e institucional respetado y formal.

De las Naciones Unidas CEPAL - Chile, se encontró el siguiente tema de Thomson (2002): Impacto de las tendencias sociales, económicas y tecnológicas sobre el transporte público: investigación preliminar en ciudades de América Latina, quien concluye:

La teoría de la economía del transporte, además de la lógica, enseña que debería aumentarse la distancia promedio de los viajes, con el pasar de los años, debido a la expansión territorial de las ciudades y una mayor especialización de las actividades. Por otra parte, si hubiera tenido razón el fallecido analista Zahavi, promotor del concepto de la inflexibilidad de los presupuestos de los viajes en términos de tiempo personal asignado a ellos cada día, siempre que baje la velocidad media de los viajes, lo que sucedería como consecuencia de una creciente congestión, debería haber una reducción compensatoria en la distancia cubierta por una persona durante un día.

Según la Corporación Andina de Fomento CAF - Colombia, el tema de Alcántara Vasconcellos (2010): Análisis de la movilidad urbana espacio, medio Ambiente y Equidad, concluye que:

Las ciudades son los lugares donde las personas viven, trabajan y desarrollan un gran conjunto de actividades, dentro y fuera de sus casas. Las actividades desempeñadas fuera de casa demandan el uso de distintas formas de transporte y se clasifican en un gran conjunto de desplazamientos realizados por varios motivos, como trabajo, educación, salud y entretenimiento. A su vez, dichos desplazamientos dependen de la ubicación de las casas, de los lugares de trabajo, de las escuelas y del comercio así como de la infraestructura vial y los medios de transportes disponibles.

La metodología tradicional de análisis de la movilidad tiene un carácter eminentemente técnico, limitándose a cuantificar los desplazamientos. Dicha metodología parte del supuesto de que la movilidad es un “dato”, que surge del desarrollo natural de la sociedad y que, por lo tanto, no debe ser discutida. Con ello se inhibe el análisis social y político de la movilidad para conocer quiénes se movilizan y cómo, cuáles son las consecuencias para las personas y cómo son distribuidos los costos y los beneficios.

De acuerdo con la Tesis de Tapia Medina (2016) , considera que es necesario detallar y aclarar la situación de la movilidad en Latinoamérica, particularmente en Ecuador:

Según el Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina (OMU)<sup>1</sup> de CAF, el movimiento de las personas se caracteriza en lo que actualmente se denomina “movilidad”. La movilidad se expresa a través del gran conjunto de desplazamientos de las personas y la relación con los diversos elementos, acciones y actores que componen la ciudad, a saber:

---

<sup>1</sup>El Observatorio de Movilidad Urbana (OMU) de CAF es la primera iniciativa en su tipo y reúne información sobre la movilidad de los habitantes de 25 grandes ciudades o áreas metropolitanas de América Latina.

- Las políticas públicas del Estado: se trata del conjunto de decisiones y acciones que son tomadas por el poder público en cada área de actuación, como en la educación, en la justicia, en la salud, en el desarrollo urbano, en el transporte público y en el tránsito.
- El sector privado: representado principalmente por la industria de la construcción, por la industria automotriz y por los capitales financieros, industrial y comercial, todos con intereses específicos dentro del proceso de desarrollo urbano.
- Los individuos, ya sea como seres independientes o como entes asociados en algún tipo de organización, con sus necesidades e intereses específicos; los individuos van a analizar los medios y las condiciones de circulación para definir como se desplazarán a los destinos deseados.
- Los sistemas instalados de transporte y tránsito, con sus características físicas y de oferta de servicios, que condicionan las decisiones de las personas en cómo utilizar la ciudad.
- Los procesos migratorios que pueden aumentar la población de la ciudad o disminuirla, con impactos de todo tipo en el desarrollo urbano; estos impactos son de gran importancia, especialmente cuando se consideran las enormes diferencias sociales, políticas y económicas entre las personas.
- La dinámica de la economía, principalmente en lo que respecta al empleo, al salario promedio de las personas y a la apertura de nuevos negocios en la ciudad.

De Duque-Escobar (2007) Profesor del Módulo de Economía del Transporte. Línea de Profundización en Vías, Transportes y Geotecnia. Universidad Nacional de Colombia, Sede Manizales, se analizó el siguiente tema de: Introducción a la economía del transporte, concluyendo que:

El transporte puede definirse como el movimiento de personas y bienes a lo largo del espacio físico, mediante los modos terrestre, aéreo o marítimo, o alguna combinación de éstos. El transporte no se demanda como actividad final, sino como medio para satisfacer otra necesidad.

La Economía del Transporte es la rama de la teoría económica que se ocupa del sector transporte, y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos.

Según Garzón Coque (2013) en la tesis “Incidencia del Servicio de Transporte con Relación a la Satisfacción del Cliente en la Cooperativa de Transportes “SANTA” Matriz Ambato en el año 2011”. Tesis que reposa en la biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, quien concluye que:

Durante la investigación se pudo comprobar que no existe innovación en el servicio que presta la Cooperativa, esto se ve reflejado en la baja participación en el mercado, es decir, no se está atendiendo a las necesidades y requerimientos de los usuarios.

Se consideró muy importante analizar y ubicar el segmento de mercado al cual estará dirigido el nuevo servicio, con el objetivo de desfragmentar el mercado total y lograr un correcto direccionamiento del servicio al cliente.

En las líneas de pensamiento de Vasconez (2009) en la tesis “Las estrategias de crecimiento empresarial y su incidencia en la rentabilidad de la Cooperativa de Transporte Urbano Los Libertadores”. Tesis que reposa en la biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato de la Facultad de Administración.

Se ha analizado el crecimiento y rentabilidad actual de la Cooperativa de Transporte Urbano Los Libertadores, tienen una visión clara de su condición actual, siendo esta expresada en un 53% de disminución de la renta en los últimos años, un 28%, ha opinado que se ha mantenido igual, y solo un 19% ha percibido un aumento en su renta.

De acuerdo a lo manifestado por los socios un 60% de ellos han percibido que la cooperativa no mantiene un crecimiento progresivo y de acuerdo a sus balances contables un 64% de los mismos, reafirman que la cooperativa no ha crecido en lo esperado en los últimos años, ya que demostró pérdida en sus años contables

anteriores; así podemos ratificar que la cooperativa se encuentra en cierta forma estancada, dentro de su crecimiento, tanto económico, como institucional.

De acuerdo con Herce (2009), en su libro “Sobre la movilidad en la ciudad”.

Se pone de relieve como la iniciativa y los ejemplos más validos de los planes de movilidad urbana y de los consecuentes instrumentos de gestión, siempre han partido de los ayuntamientos, y que cuando la Administración central han requerido colaborar, lo han hecho a menudo formulando reglamentos y guías de contenido de los planes, más que suministrando, recursos y una colaboración eficaz con las políticas municipales.

Esta contradicción se da también en la propia organización de los organismos de administración del territorio, como lo aprueban los abundantes enfrentamientos de criterios entre los organismos responsables de la planificación de las infraestructuras y aquellos a quienes competen las políticas medioambientales, de ordenación territorial o energética.

Las nuevas realidades sociales y territoriales están transformando también los paradigmas consolidados sobre la planificación del transporte, que se habían afianzado a través de una rama propia dentro de la ingeniería civil; rama que después largo periodo, de más de medio siglo de existencia, había generado sus propias certezas científicas y un complejo instrumental de análisis, predicción y planificación mediante un enfoque progresivo y económico.

De acuerdo con López Casasnovas, Jaume Puig, Ganuza, & Planas Miret (2003, pág. 9), en su libro “Los nuevos instrumentos de la gestión pública”.

Pretende ofrecer una nueva perspectiva sobre distintos cambios potenciales en el modelo tradicional de gestión pública, tal como hasta ahora, al menos, se ha venido realizando.

Sobre los contenidos conceptuales que permita enfocar los problemas nuevos viejos de la actuación pública. En algunos casos, la ilustración del objetivo a través del estudio de situaciones es plenamente operativo y replicable. En otro se trata de ejemplos de los que no se derivan prescripciones genéricas que bordean el campo de lo especulativo, que tiene utilidad, por la vía de nuevas categorías o ámbitos de

aprendizaje, el abordaje con instrumentos nuevos, de viejos problemas en la provisión de servicios públicos.

Plantea Díaz Fernández (2007), en su libro “El Sistema De Transporte Y Comunicaciones Terrestres En El Desarrollo Regional De Galicia”.

El abordamiento de este tema de investigación nos facilitó la comprensión del papel que este tipo de infraestructura juega dentro del proceso del desarrollo económico y social acaecido en Galicia. Así, resultaba necesario atajar la investigación de la diferente naturaleza de lo que se estaba trasportando en Galicia, los propios medios de transporte utilizados para efectuar los tráficos, la titularidad jurídica de los mismos (públicas y privadas), la motivación de los desplazamientos, la política de infraestructuras propuesta por la Administración y el conocimiento de las matrices de viaje Origen – Destino (O-D).

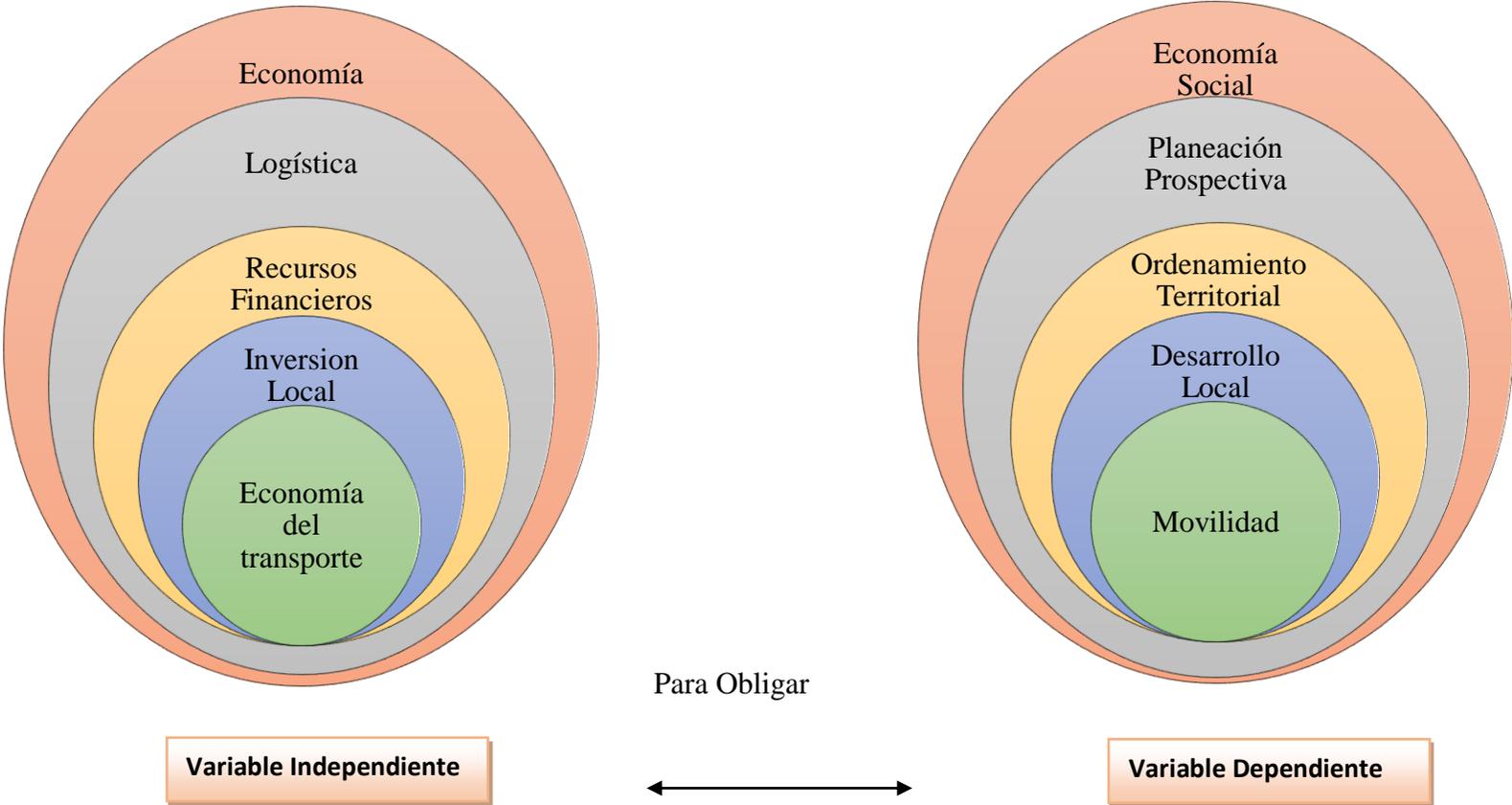
Por consiguiente, eran múltiples los aspectos que exigían nuestra atención para poder enfocar con rigor la investigación del sistema de transporte terrestre.

La senda seguida fue posicionar al conjunto de elementos y agentes participantes en un marco de referencia que podría denominarse “macro sistema de transporte”.

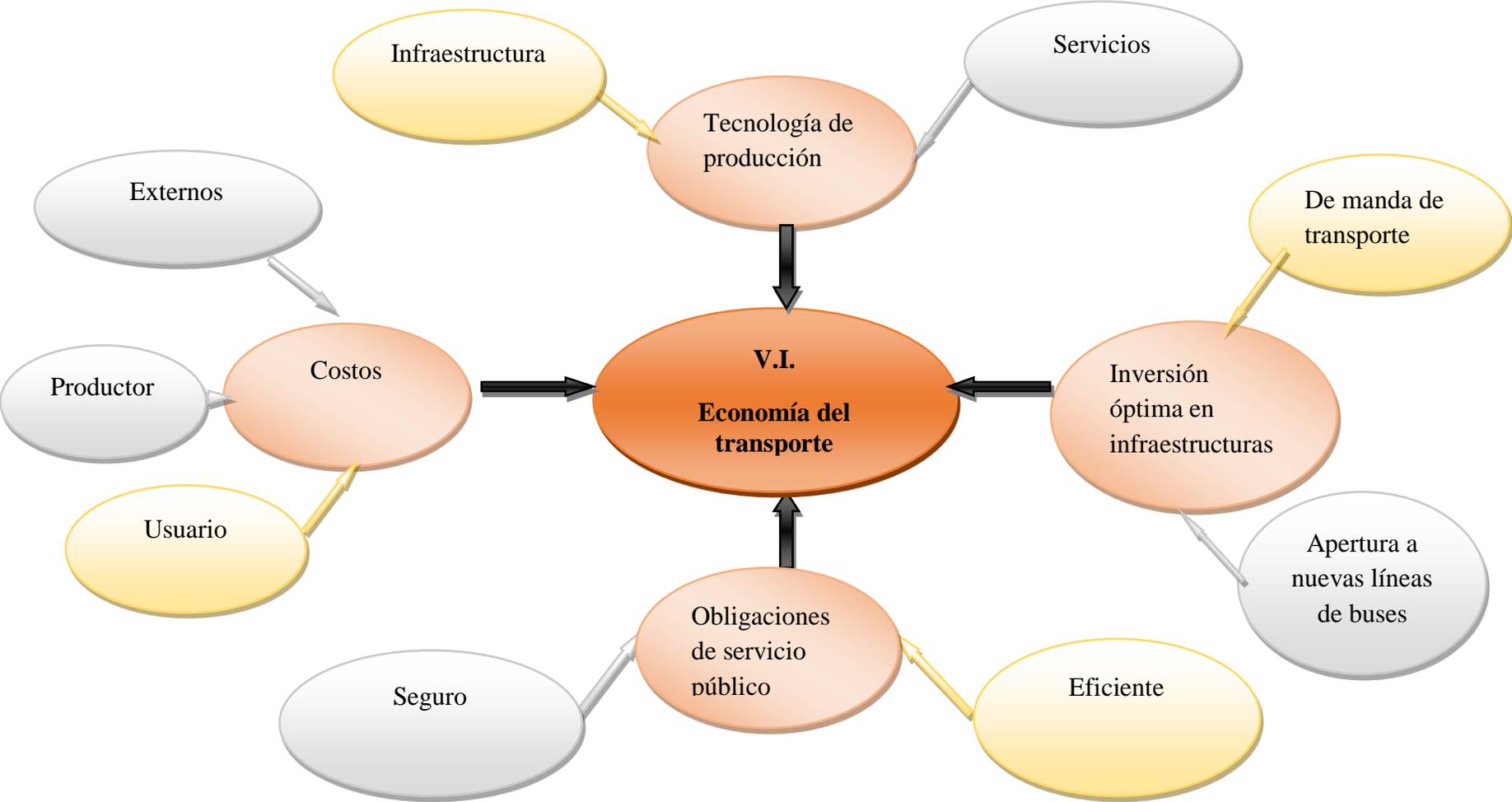
La finalidad de este sistema es de tratar de superar las discontinuidades del espacio. Esta finalidad del sistema propiciaba una respuesta a una amplia gama de necesidades del sistema territorial, dando solución a los problemas del presente.

**b. Fundamentación científico – técnica**

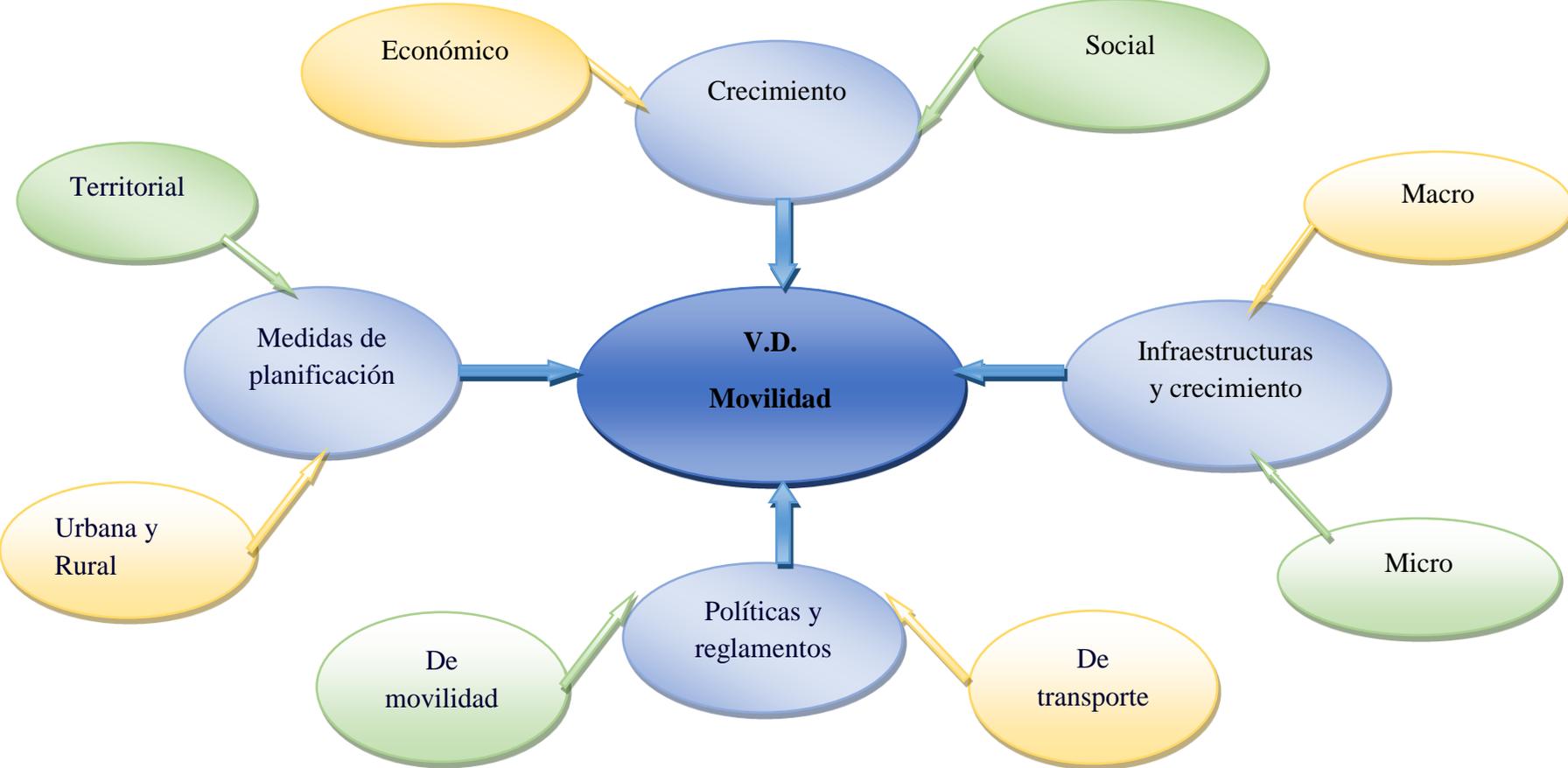
**Gráfico 2:** Categorías Fundamentales



**Gráfico 3:** Constelación de ideas - Variable Independiente



**Gráfico 4:** Constelación de ideas - Variable Dependiente



## **VARIABLE INDEPENDIENTE**

### **Economía**

Según Àvila Macedo (2006, pág. 9) define que, “La economía es la ciencia que tiene por objeto la administración de los recursos escasos de que disponen las sociedades humanas: estudia las formas cómo se comporta el hombre ante la difícil situación del mundo exterior ocasionada por la tensión existente entre las necesidades ilimitadas y los medios ilimitados con que cuentan los agentes de la actividad económica”.

Como ciencia, es la disciplina que estudia las relaciones de producción, intercambio, distribución y consumo de bienes y servicios, analizando el comportamiento humano y social en torno de éstas fases del proceso económico.

Si bien se trata de una ciencia social puesto que su objeto de estudio es la actividad humana, la economía dispone de un conjunto de técnicas que estriban en la práctica científico – matemática, como en los análisis financieros. Como tal, la economía dispone de múltiples conceptos que apuntan a explicar el devenir – en ocasiones, arbitrario – de los sistemas nacionales e internacionales a partir de prácticas políticas, sociales y culturales. Por ejemplo, explicar cómo las alteraciones del valor de una moneda internacional como el dólar están intrínsecamente vinculadas con el establecimiento de una política a nivel local o regional.

### **Logística**

Según Robustè Antòn (2005, pág. 14) define que, “La logística ha pasado en la última década de presentar la gestión integral de los flujos e materiales e información en unas empresas a significar un proceso estratégico por el cual la empresa organiza y mantiene su actividad. Este cambio de mentalidad se ha visto magnificado por los efectos de las nuevas tecnologías de la información y las comunidades”.

Varios motivos han contribuido al gran desarrollo de la logística en el sector de los transportes en la última década. En primer lugar se han producido grandes cambios socioeconómicos. La modificación de las partes de comportamiento social en cuanto a calidad de vida, calidad de servicio y exigencia medioambiental, ha producido un desplazamiento del vendedor hacia el consumidor. Esto ha dado lugar

a una modificación de la relación producción-consumo: el sector productivo se ha adaptado a las exigencias del consumidor y se han alternado las relaciones entre proveedores y fabricantes, fabricantes y consumidores, y dentro de los propios procesos de fabricación. El aumento de la competencia propiciado por la liberalización e internacionalización de los mercados es otro de los factores clave de esta mutación.

### **Recursos Financieros**

Según Caritas (1998) define que, “en el caso de la gestión de los recursos financieros, será cuestión de valorar con el máximo detalle las necesidades existentes (teniendo en cuenta los desembolsos extraordinarios y los subsiguientes desembolsos corrientes) y buscar la mejor forma de financiarlas, teniendo en cuenta que en los proyectos sociales debemos cuidar al máximo nuestra independencia respecto a terceras entidades y en este sentido debemos, tratar de diversificar al máximo nuestras fuentes de recursos. Fruto de todo este proceso y teniendo en cuenta el creciente volumen de fondos que se mueve y las mayores demandas sociales de control en el uso del dinero empleado en proyectos sociales, se va a hacer necesario establecer sistemas de control y seguimiento de los fondos que garanticen su adecuado uso. Las posibilidades de obtención de recursos financieros van a estar íntimamente ligadas a las inversiones o recursos que obtengas mediante su financiamiento”.

Los recursos financieros son el efectivo y el conjunto de activos financieros que tienen un grado de liquidez. Es decir, que los recursos financieros pueden estar compuestos por:

- Dinero en efectivo
- Préstamos a terceros
- Depósitos en entidades financieras
- Tenencias de bonos y acciones
- Tenencias de divisas

Los recursos financieros son los medios que tienen la empresa para el desarrollo financiero.

## **Inversión Local**

De acuerdo con Ibàñez Padilla (2013, pág. 57) define que, “el objetivo de la inversión es el lucro. Para lograrlo, debe encontrar el instrumento que le permite obtener los beneficios deseados, cumpliendo determinados requisitos. Los factores fundamentales a tener en cuenta son la seguridad, el rendimiento y la liquidez.

Seguridad es el requisito número uno del inversor, ya que de nada sirve las promesas de fabulosas ganancias, si luego se pierde toda la inversión. Si bien el riesgo es una característica esencial al proceso, lo que se pretende minimizarlo.

Rendimiento es el factor responsable de generar el lucro buscado. Es la relación entre el resultado obtenido (ganancias o pérdida) y el capital invertido.

Liquidez es la capacidad de un activo determinado de ser convertido en efectivo es decir en forma inmediata, sin provocar cambios considerables en el precio”.

Según Coraggio, José (2004, pág. 26) concluye que, “Cuando es todavía un documento y un conjunto de propuestas des contextuadas, el plan puede ganar consenso si es manejado en su presentación. Pero ese consenso es vano. No debe extrañar, entonces, que el plan sea ajeno y alienante para la gran mayoría de la población local a la cual va dirigido. No debe extrañar, tampoco, la eventual resistencia- pasiva y eventualmente activa- sobre la marcha de su implementación.”

## **Economía del transporte**

Es una parte de la economía que se ocupa del sector transporte y estudia el conjunto de elementos, principios que rigen el desarrollo económico del transporte y que contribuye a la vida económica y social de los pueblos.

Efectivamente el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que es otra actividad productiva, sin la función del sistema del transporte, no se puede desarrollar el bien económico, puesto que la infraestructura de la unidad se constituye en un factor importante de producción y la movilidad es un determinante del costo del servicio que ofrece el transporte.

De la cual se basa los principios básicos del transporte como son, tecnología de producción es un requisito en su infraestructura tener en óptimas condiciones para dar un mejor servicio, el tiempo de los usuarios se basa en el menor tiempo de desplazamiento del transporte dando un beneficio que hace una distribución de manera ordenada y sustentable, no almacenabilidad e invisibilidad del servicio este principio se basa en el unidad que no es utilizada no da el servicio y por ende ay perdidas costos fijos del transporte, inversión óptima en infraestructura se basa en tener en buenas condiciones la unidad de transporte dando un mayor mantenimiento para obtener mayor ingresos, efecto de red se basa en implementar nuevas líneas de conexión dando mayor servicio a nuevos usuarios, externalidades negativas son la contaminación atmosférica, el ruido y los accidentes, obligaciones de servicio público se basa es mantener un costo bajo para que allá mayor uso del usuario de la misma manera dar un mejor servicio, infraestructura y crecimiento se basa en que el transporte público no se demanda como actividad final, sino como medio para satisfacer otra necesidad de la población.

### **Constelación de ideas - Variable Independiente**

#### **Tecnología de producción**

Según Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 3) define que, “El transporte puede definirse como el movimiento de personas y mercancías a lo largo del espacio físico mediante tres modos principales: terrestre aéreo o marítimo o alguna combinación de esto. Consecuentemente, la industria del transporte está formada por todas las empresas que se dedican a esta actividad y podría pensarse que esta empresa deberían constituirse un conjunto más o menos homogéneo, ya que produce el mismo tipo de servicio. Al iniciar el estudio de cualquier modo de transporte se observa que dentro de esta industria existen en realidad dos tipos de actividades muy diferentes: algunas empresas se dedican a la construcción y explotación de infraestructura (puertos, aeropuertos, carreteras), mientras otras mueven los vehículos que utilizan esas infraestructuras para producir los servicios de transporte (navieras,, líneas aéreas, empresas de autobuses)”.

Tecnología de producción, es aquella que se utiliza en el desarrollo productivo y poder competir con las demás empresas mediante su tecnología, optimizando tiempo y mano de obra.

- **Infraestructura**

Según Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 3) concluye que, "Estos dos tipos de actividad están presente en todos los modos de transporte cuando se examina la tecnología de producción: siempre hay una infraestructura y unos vehículos que utilizan la misma. Esto sucede incluso en los modos de transporte en los que principio podría pensarse que los vehículos no necesitan para moverse un soporte físico construido por el hombre (como los aviones, barcos y autobuses). El transporte aéreo requiere la existencia de aeropuertos y estaciones de control de tráfico, el transporte marítimo necesita la infraestructura de los puertos como (faros, equipo de radio, satélite), el terrestre transporte necesita de la infraestructura de las carreteras, vías, semaforización y otros elementos de ayuda para la conducción".

- **Servicios**

Según Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 4) define que, hay "diversos modos de transporte se deben en gran parte a motivos tecnológicos. Las características particulares de los vehículos y la infraestructura que estos condicionan la forma de organización de cada mercado y el grado de competencia factible en ellos" dando un buen servicio al usuario.

En otros modos de transporte, como ocurre con las carreteras, se necesita apenas coordinación entre los vehículos que utilizan la infraestructura, en el sentido que no es necesario determinar unos horarios o para el acceso de los vehículos o para la recogida o bajada de los viajeros. Por ello en estos modos suelen darse una separación entre las empresas o instituciones que se dedican a la gestión de los activos de infraestructura y las empresas que ofrecen los productos o bien pagando un precio por ese servicio que brinda el transporte.

## **Costos**

En palabras de Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 13): “Puede afirmarse que en la producción de cualquier servicio de transporte se genera tres tipos de costo: los de productor, los de usuario y los costos externos. La decisión sobre cómo deben pagarse estos costos es una de las más trascendentales dentro de la política económica del transporte.”

Precisamente la discusión sobre qué precios deben cobrarse por la utilización de la infraestructura y servicios de transporte, los cuales determinan cómo se reparten los tres componentes de los costos, mientras que otra dirige su atención a la eficiencia en el uso de los recursos.

El aumento de la participación privada en la construcción y explotación de carreteras, puertos y aeropuertos, las restricciones presupuestarias de muchos gobiernos e incluso las llamadas al neutralismo del poder público en la competencia, son razones a favor de que el transporte lo paguen quienes lo utilizan, eso ocurre en muchos países, en que los servicios e infraestructura tradicionalmente gestionados por el sector privado en régimen de explotación comercial.

De esta manera el costo tiene la superestructura o sea el servicio que prestan las empresas, y otro la infraestructura que construye el Estado. La tarifa del usuario ¿qué costos debe cubrir? Si ésta cubre ambos, ¿quién queda con el recaudo?

Lo justo es que quien obtenga los beneficios, no se desentienda de los costos y que quien contamine pague.

- **Externos**

De acuerdo con Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 14): “los costos externos, podemos ver que no es muy difícil internalizar dichos valores (si se consigue superar la tarea de medirlos correctamente). La utilización de impuestos y otras medidas correctoras que incorporen los efectos externos a los precios que pagan los usuarios en una forma de que los precios recuperen su papel principal para la asignación eficiente de los recursos”

- **Usuario**

Según Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 14)concluye que, "Los costos de los usuarios los asumen normalmete los propios agentes, en términos de los tiempos invertidos en los desplazamientos. Sin embargo, cuando existe congestión parte de este costo interno al sistema no lo paga quien lo ocasiona. El principio de tarificación según el costo marginal implica en este caso introducir una tasa de congestión que eleve el precio para que se tenga en cuenta los costos que se están imponiendo a otros usuarios".

- **Productor**

De acuerdo con Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 15)define, "Los costos del productor de servicios de transporte incluye los gastos en que puedan incurrirse por el uso de las infraestructuras, así como los costos variables de personal en los que incurren por tener una flota de vehículos en funcionamiento. Para las empresas de servicios de transporte que operen en mercados competitivos puede sostenerse que los precios tenderan a los costos marginales en el largo plazo, por lo que la regla óptima de tarificación se satisface"

### **Obligaciones de servicio público**

Según Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 15)define que, "El transporte es un servicio necesario para todo los individuos por lo que al disponer de medios de transporte público resulta fundamental, especialmente para las personas de rentas más baja. Por ello se defiende que para determinados modos de transporte, como el metro o los autobuses urbanos y rurales, resulta interesante utilizar tarifas por debajo del costo marginal, con el objeto de fomentar el uso del transporte público frente al transporte en automóvil privado (para aliviar problemas de congestión y contaminación), pero también como un mecanismo de redistribución de renta".

Es decir el transporte es un servicio necesario, y frente al transporte privado, el transporte público masivo responde a criterios de equidad, genera redistribución del ingreso, y reduce la congestión.

Se pueden compensar rutas deficitarias con rutas rentables, y también se pueden dar subvenciones directas a empresas utilizando fondos del Estado, para prestar servicios económicamente no rentables, pero socialmente necesarios.

- **Seguro**

En palabras de Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 16): “Existe dos alternativas principales para la financiación de obligaciones de servicio público. La primera de ellas es la ayuda directa, una solución válida mientras el gobierno disponga de fondos, aunque supone el traslado de los costos del transporte al conjunto de la sociedad. La segunda es utilizada frecuentemente cuando las restricciones presupuestarias impiden el uso de ayudas directas y consiste en autorizar a la empresa de transporte regulada a que emplee subsidios cruzados. Con ellos los precios de varios servicios que ofertas una misma empresa (distintas rutas, grupo de usuarios o tipos de clientes) se fijan de acuerdo con reglas diferentes, de manera que algunos de ellos se sitúen por debajo de los costos de producción mientras que otros estén por encima. Esta segunda fórmula traslada el costo de los servicios faltos a los usuarios de los servicios adecuados, por lo que su aplicación debe realizarse con mucha cautela, ya que en ocasiones este tipo de subsidios cruzados pueden tener un efecto redistributivo de carácter regresivo”.

Se denomina mecanismo gracias al cual se evita que aquellos funcionen sin voluntad de la persona que los utiliza. Este sería el caso, por ejemplo, de las armas pues tienen un seguro que evita que las mismas se puedan disparar de manera accidental ocasionando daños y heridos en personas, instalaciones u objetos.

Se conoce con el nombre de seguro a todo aquel contrato que se establece entre dos partes y que tiene como objetivo justamente asegurar determinado bien o elemento, hasta la vida de la misma persona.

- **Eficiente**

De acuerdo con Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 16) define que, “Cuando los precios que resultan de aplicar criterios de eficiencia no se consideran justos o su costo político se considera inaceptable, pueden buscarse

soluciones para lograr combinaciones de tarifas y niveles de servicios que sean socialmente deseables. En muchas ocasiones esto se traduce en la imposición a las empresas reguladas de transporte. Esta obligación consiste en atender a un precio razonablemente bajo, ciertos tráficos o rutas que comercialmente pueden no resultar rentables, pero que se considera que debe existir. Las obligaciones del servicio público suelen tener un impacto negativo sobre el equilibrio financiero de las empresas, por lo que deben buscarse mecanismos de compensación a las empresas por proveer estos servicios a la sociedad”.

Por lo tanto, está vinculada a utilizar los medios disponibles de manera racional para llegar a una meta. Se trata de la capacidad de alcanzar un objetivo fijado con anterioridad en el menor tiempo posible y con el mínimo uso posible de los recursos, lo que supone una optimización.

### **Inversión óptima en infraestructuras.**

Según lo planteado por Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, págs. 6, 7) concluye que, “Es una parte importante de los temas que se estudian en economía del transporte se refiere a las características de las infraestructuras (carreteras, vías ferreas, puertos, aeropuertos) necesarias para el desarrollo de la actividad y particularmente a los problemas que plantea la decisión sobre cuál debe ser su capacidad óptima y cómo deben financiarse sus costos. Porque las infraestructuras desempeñan un papel central en la industria del transporte, entre varias razones posibles, destacan la relativa a la elevada magnitud que tienen sus costos de construcción, los importantes efectos medioambientales que causan en el entorno donde se construye, su influencia sobre los tiempos de viaje de los usuarios y sobre los equilibrios que se producen entre distintos modos y el impacto sobre la economía de un país”.

Esto obliga a enfrentar el corto con el largo plazo, para obtener el beneficio neto valorando la eficiencia por los beneficios sociales de la inversión en toda su vida útil.

La planeación deberá tener enfoques de largo plazo y propender por la modulación y escalonamiento de los proyectos, cuando no sea factible la utilización de fondos de fomento.

- **De manda de transporte**

De acuerdo con Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 7) define que, "Entre las características comunes con los servicios, una infraestructura de transporte también tiene capacidad limitada, medida en este caso por el máximo número de usuarios que pueden utilizar al mismo tiempo. Al igual ocurre con los vehículos también la infraestructura presenta discontinuidades en la posibilidad de su ampliación (por ejemplo, para aumentar la capacidad de una carretera hay que construir un carril adicional o para que un aeropuerto pueda acomodar más llegadas y salidas de aviones hay que construir una nueva pista de aterrizaje)".

De la misma manera se debe tomar en cuenta la demanda de transporte por parte de la población no abastece las necesidades y es fundamental la ampliación y capacidad de nuevas unidades, en beneficio para la población de manera positiva.

- **Apertura a nuevas líneas de buses**

En palabras de Ginès de Rus, Campos, & Nombela (2003, pág. 8) concluye de modo, "que los usuarios deberían hacer por el uso de la infraestructura remite necesariamente a la pregunta de si estos usuarios están dispuestos a pagar por la capacidad que disfrutan. La construcción de nuevas infraestructuras no pueden acometerse correctamente sin responder previamente a la pregunta anterior. El criterio fundamental de eficiencia en la ampliación de capacidad de las infraestructuras consiste en valorar todos los beneficios y costos de infraestructura".

De esta manera se puede incrementar nuevas líneas de buses, mediante un análisis sobre la infraestructura en construir nuevos carriles para el beneficio de los usuarios de las cuales beneficiaría en la reducción de tiempo de acceso, de espera y de viajes, aumento de las frecuencias, reducción de la congestión y el beneficio por en dar un buen servicio para la población.

## **VARIABLE DEPENDIENTE**

### **Economía Social**

De acuerdo con De Castilla y Leòn (2006, págs. 35,36) define que, “si su actividad productiva se basa en técnicas de organización específicas. Estas técnicas se fundamenta en los principios de solidaridad y participación entre sus miembros sean estos productores, usuarios o consumidores, así como en los valores de autonomía y de ciudadanía. Se puede admitir así mismo, que la economía social cobra relevancia las relaciones entre los socios, fundamentalmente el criterio de igualdad y solidaridad, frente a los objetivos económicos y aumento del beneficio”.

También se define como economía social al conjunto de agentes que se organizan en forma de asociaciones, fundaciones, mutuales y cooperativas, en las que prima el interés general por sobre el particular y en las que la toma de decisiones se realiza de modo democrático y participativa. En la economía social prevalece el trabajo por sobre el capital

Parte de la economía que no pertenece al sector público ni al ámbito de la economía capitalista. No existen aún consensos con respecto a los criterios específicos de delimitación, la economía social incluye unidades económicas pertenecientes a todos los sectores y participa en todas las fases del proceso productivo. Basadas en unidades económicas que pertenecen o integran la sociedad en sí, para su desarrollo y crecimiento financiero.

### **Planeación Prospectiva**

De acuerdo con Miklos & Tello (2007, pág. 23) define que, “sostiene una visión holística en lugar de parcial y desintegrada: además de aspectos cuantitativos, considera aquellos de naturaleza cualitativa, permitiendo así una apreciación más completa; sus relaciones son más dinámicas y están basadas en estructuras evolutivas y no fijas estáticas; su futuro es múltiple e incierto, mas importante su actitud hacia el futuro es activa y creativa y no pasiva sencillamente adaptativa”.

Es decir que la prospectiva se ha venido utilizando mucho en los últimos años en referencia a una serie de métodos destinados a mejorar el proceso de toma de decisiones; estos métodos implican una reflexión sobre las oportunidades y los retos que están por venir, sobre las tendencias observadas y sus puntos de inflexión. La prospectiva supone poner en contacto a los protagonistas del cambio con diversas fuentes de conocimientos, a fin de desarrollar visiones estratégicas y obtener desarrollar conocimiento para anticiparse al futuro. Igualmente importante es la frecuente intención explícita de establecer redes de agentes bien informados.

Basados proyectos en procesos y análisis y etapas que se van desarrollando durante el tiempo de estudio para conseguir sus objetivos y metas a futuro

### **Ordenamiento territorial**

En palabras de Sánchez Ulloa (2001, pág. 12)concluye que, “vincular la población y sus actividades con el territorio y sus atributos, según el marco definido por la estrategia de desarrollo y las actividades que la configuran, en atención a los valores e intereses de la sociedad”

Se puede decir asimismo que es competitivo un territorio que produce por ejemplo materias primas agrícolas muy baratas pero en condiciones sociales deplorables y sin prestar atención a su medio ambiente. Esta interrogación conduce a plantear un sentido más amplio que el de competitividad, plasmado en el concepto de competitividad territorial:

- La toma en cuenta de los recursos del territorio en la búsqueda de coherencia global.
- La implicación de los agentes e instituciones.
- La integración de los sectores de actividad en una lógica de innovación.
- La cooperación de los otros territorios y la articulación con las políticas regionales, nacionales, europeas y con el contexto global.

## **Desarrollo Local**

De acuerdo con Berumen (2006, pág. 29) concluye que: “Se funda el desarrollo local son tres: las ventajas fundadas en las fuentes naturales, la concentración económica, el costo de transportación y comunicación. En términos económicos se puede hablar de factores imperfectos de movilidad, divisibilidad imperfecta y la eficiente movilidad de bienes y servicios”.

Es un modelo de desarrollo que busca potenciar las capacidades internas de una región o comunidad local; de modo que puedan ser utilizadas para fortalecer la sociedad y su economía de adentro hacia afuera, para que sea sustentable y sostenible en el tiempo.

Es importante señalar que en el desarrollo endógeno el aspecto económico es importante, pero no lo es más que el desarrollo integral del colectivo y del individuo: en el ámbito moral, cultural, social, político, y tecnológico.

Esto permite convertir los recursos naturales en productos que se puedan consumir, distribuir y exportar al mundo entero.

## **Movilidad**

En palabras de Herce Manuel (2009, pág. 15) concluye que, “la movilidad de las personas ha adquirido una importancia muy superior a la que tenía en periodos anteriores de la ciudad contemporánea. Prueba de ello es la relevancia que ha tomado es palabra no solo en el discurso urbanístico y en el medioambiental, sino también en los planes de infraestructuras de transporte, incluso aunque estos se hayan formulado con otros objetivos más centrados en la articulación territorial o el desarrollo económico”.

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público... pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutaban por el simple hecho de desplazarse.

Movilidad es el desplazamiento de personas o familias de un lugar a otro mediante el transporte tanto en el sector urbano como rural dentro de una región de una manera ordenada y adecuada.

## **Constelación de ideas - Variable Dependiente**

### **Crecimiento**

La palabra crecimiento es el término que usamos para designar el aumento de tamaño, cantidad o en importancia que ha adquirido, asumido, algo, alguien o alguna cuestión, es decir, la palabra puede aplicarse a personas, cosas o situaciones.

- **Económico**

Según Ocegueda (2000, pág. 10) concluye que, “el crecimiento económico es un proceso endógeno que se retroalimenta de las investigaciones de la sociedad hace en la producción de conocimientos y en la formación del capital humano. De esta manera presenta un explicación de que los países pobres crecen más lentamente que los países ricos que si bien no es totalmente consistente con la evidencia empírica y mantiene serias limitaciones teóricas según el modelo económico que sigan”.

El crecimiento económico es el ritmo al que se incrementa la producción de bienes y servicios de una economía, y por tanto su renta, durante un período determinado. Este período puede ser muy corto (un trimestre o un año); pero la teoría del crecimiento económico se ocupa principalmente de analizar los factores que influyen en el ritmo al que crece una economía por término medio durante períodos más largos. De esta forma, el énfasis se pone más en la expansión de la capacidad

productiva de un país que en sus fluctuaciones a corto plazo, de las que se ocupa la teoría del ciclo económico.

- **Social**

La palabra social permite referir a aquello que es propio de la sociedad, o en su defecto, que es relativo a la misma. En tanto, la sociedad es aquel conjunto de individuos que comparten una misma cultura y que interactúan entre sí para conformar una comunidad, o sea, que en este sentido del término, la palabra social implica pertenencia, ya que supone algo que se comparte a nivel comunitario, por ejemplo, la vida social, la convivencia social, que se refieren a los modos de convivir que tienen los individuos que conforman una sociedad.

### **Medidas de planificación**

Según Sant`Anna, José Alex (2002, pág. 4) concluye que, “La planificación de la circulación urbana, es decir, el diseño de un plan maestro, debería suplantar a las iniciativas aisladas. De ese modo se podría abordar la presentación de los servicios de manera sistemática, proveer eventualmente dificultades y realizar las mejoras necesarias en la red de transporte público orientada siempre hacia la satisfacción del usuario”.

Un plan maestro comprende todos los elementos involucrados en el sistema: la construcción o adecuación de vías y carriles exclusivos, punto de partidas y terminales; la instalación de la señalización y dispositivos de información y seguridad de tránsito, inteligibles para conductores y peatones; el equipamiento necesario para atender a personas con discapacidades físicas; la adecuada infraestructura para la circulación de peatones; la tecnología y las estaciones para el funcionamiento eficiente del sistema en beneficio del usuario.

- **Territorial**

De acuerdo con Gómez Orea (2002, pág. 29) concluye que, “un territorio significa identificar, distribuir, organizar y regular las actividades humanas en ese territorio de acuerdo con ciertos criterios y prioridades, cabría hablar, por tanto de ordenación

de las actividades humanas en un territorio organizado para acogerlas, expresión que daría una idea más precisa de tal significado y equivalente al ordenamiento de los usos del suelo, que se usa en sentido similar, en cuanto estos y aquellas están biunívocamente correlacionados”.

Consideración especial en que se toman las cosas en cuanto están dentro del territorio de un Estado. Ficción jurídica por la cual los buques y los domicilios de los agentes diplomáticos se consideran, dondequiera que estén, como si formasen parte del territorio de su propia nación.

Se refiere a la noción de relativa estabilidad, calma o predictibilidad que se supone beneficiosa para el desarrollo de un país; así como a los recursos y estrategias para conseguirla (principalmente a través de la defensa nacional)”.

- **Urbana y Rural**

Según República del Ecuador ministerio de bienestar social subsecretaria de desarrollo rural conveniomre-mbs-iica-birf (1997, pág. 17) define que, “para construir un futuro promisorio en los espacios rurales – urbanos del Ecuador, el ministerio de bienestar social considera que es fundamental en primer término determinar el alcance geográfico y la cobertura de las futuras intervenciones para combatir la pobreza”.

Es posible hablar de zona urbana para nombrar a aquella región que cuenta con más de 2.000 habitantes, en su mayoría dedicados al sector secundario (industrial) o terciario (servicios) de la economía. Ante el creciente desarrollo urbano, la delimitación de una zona urbana contempla diferentes factores que varían de acuerdo al país”.

### **Políticas públicas**

De acuerdo con León y Ramírez & Mora Velázquez (2006, pág. 19) concluye que, “la política en cuanto ejercicio de poder refiere la capacidad de generar acuerdos entre individuos diferentes que manifiestan una acción en el conflicto, por lo cual encuentran un apoyo fundamental en la propuesta que representa el enfoque de

políticas públicas y de sus alcances implica entonces la capacidad de generar visiones instrumentales de la misma que permita la participación de individuos organizados en el contexto de la sociedad civil”.

Las políticas públicas son las respuestas que el Estado puede dar a las demandas de la sociedad, en forma de normas, instituciones, prestaciones, bienes públicos o servicios. En este sentido, está ligado directamente a la actividad del Estado en tanto ejecutor, es decir, aludiendo a la Administración del Estado, centralizada o descentralizada. Involucra una toma de decisiones y previamente un proceso de análisis y de valorización de dichas necesidades”.

- **De movilidad**

De acuerdo con Mercado Salazar (coord). (2003, pág. 6) concluye que, “es el incentivo sin lugar a dudas, la movilidad social, es decir la posibilidad de que los pobres de hoy sean los ricos del mañana, lo que implica también el riesgo de que los ricos de hoy, si no se esfuerzan sean los pobres del mañana.

En un país con las características del nuestro, el mecanismo más democrático para generar movilidad social en cada capital humano” para su respectivo desarrollo y crecimiento en la movilidad de los pueblos.

Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público... pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades.

Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutaban por el simple hecho de desplazarse.

- **De transporte**

Según con el criterio de Vega Pindado (2006, pág. 31) concluye que, “en algunos casos se establece la obligatoriedad que las infraestructuras y el material móvil sean accesibles dentro de un plan de Supresión de Barreras en el Transporte. Estas normas técnicas son de carácter sectorial y regulan el tipo de suelo de los autobuses, los mecanismos de apertura de las puertas, los asientos reservados la megafonía o las características de los andenes.”

Es la rama de la teoría económica que se ocupa del sector transporte, y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos.

Efectivamente 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.

La revolución industrial no hubiera podido prosperar sin el concurso y el desarrollo de los transportes; ni la tecnología del transporte habría logrado desarrollarse sin los productos industriales que le proporcionó la revolución industrial.

### **Infraestructuras y crecimiento.**

De acuerdo con Martínez (Dir.) (2007, pág. 121) concluye que, “las infraestructuras revisten una gran importancia en el funcionamiento de las complejas economías modernas. Su relevancia deriva del hecho de desempeñar simultáneamente una doble función, ya que de un lado constituye un factor de producción adicional al trabajo o al capital privado y de otro permite crear un entorno favorable a la productividad de estos factores de dando lugar a lo que conocemos como externalidades locacionales positivas, así como contribuir al elemento básico para el desarrollo de la producción al facilitar la movilidad de personas y mercancías, regular el abastecimiento de agua para la agricultura o facilitar el acceso a la energía y esto representa su contribución directa para el desarrollo, además la

infraestructura pública contribuye a elevar la productividad marginal del capital privado y el empleo”.

La sociedad demanda movilidad de bienes y personas, y esto interesa mucho más que la contribución del transporte al PIB.

La inversión en infraestructura para países pobres, que al ser intensiva en mano de obra eleva el ingreso per cápita y resuelve problemas estructurales, antes que ser inflacionaria, es factor de desarrollo.

En microeconomía, el funcionamiento eficiente del transporte significa producir al mínimo costo técnicamente posible, el volumen de servicios que la sociedad demanda, cuando se fijan las tarifas de manera que reflejen los costos marginales sociales.

La provisión eficiente de los servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo, especialmente en aquellos países que han orientado su crecimiento hacia el exterior. Para la mayoría de los economistas, la ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales.

- **Micro**

En palabras de Àvila Macedo (2006, pág. 14) define que, “es el estudio de la unidad económica, de la unidad productiva propiamente dicha y del comportamiento del consumidor individual muchos autores llaman a la microeconomía de la empresa. En la micro economía se da una estrecha relación entre economía administración y contaduría”.

También es un elemento compositivo utilizado en varios idiomas que proviene del idioma griego (pequeño) y significa una millonésima parte de la unidad. Se emplea en nombres de unidades de medida para designar el correspondiente submúltiplo.

- **Macro**

De acuerdo con Àvila Macedo (2006, págs. 14,15) define que, “la macroeconomía se refiere a la economía en su conjunto, a la economía del país, de la ciudad e incluso a la economía mundial. Trata de descubrir las características generales de la economía para establecer sus leyes. Nos permite conocer los lineamientos generales del desarrollo económico de un país para poder influir en el. Nos sitúa nos ubica en la realidad socioeconómica en la que nos desenvolvemos. Cuando hablamos de ingresos nacionales, producto nacional inflación, devaluación, crisis económica, nos estamos refiriendo a fenómenos macroeconómicos”.

También la macro es aquello que atiende a los objetos o entidades a una escala mayor que la convencional, estudiando aspectos que a menudo no pueden o no son analizados en las investigaciones tradicionales. Lo macro se sucede tanto en la ciencia como en la tecnología y hasta en órdenes sociales. De tal manera que es una rama teórica que estudia el comportamiento global de la economía, analizando la totalidad de los bienes producidos, el estado del empleo, los ingresos)

### **c. Preguntas directrices y/o hipótesis**

#### **c.1. Preguntas directrices**

- ¿Qué características tiene la economía del transporte público en la ciudad de Ambato para un mejor crecimiento económico?
- ¿Cómo determinar el impacto de la movilidad de las familias a través del transporte público del Cantón Ambato para mejorar el servicio que brinda?
- ¿Cuál es la alternativa de solución para el análisis de la economía de transporte público entre la movilidad de las familias del Cantón Ambato?
- ¿Cuáles son las principales limitaciones que enfrenta los transportistas?

#### **c.2. Hipótesis**

La economía del transporte público impacta significativamente en la movilidad de las familias del Cantón Ambato.

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **a. Modalidad, enfoque y nivel de investigación**

##### **a.1. Modalidad**

###### **Campo**

Según ABRIL PORRAS (2003), “es el estudio sistemático de los hechos en el lugar en que se producen los acontecimientos. En esta modalidad el investigador toma contacto de forma directa con la realidad, para obtener información de acuerdo con los objetivos del proyecto”.

Es una situación totalmente real en la que se va a desarrollar la investigación además es un estudio sistemático de hechos reales, producidos o generados en el Cantón Ambato de la Provincia de Tungurahua.

Se inició el estudio con un análisis de los transportistas locales como alternativa de desarrollo, dentro del marco de descentralización del estado en la cual podemos tener información de primera mano.

Se estudió los antecedentes tanto de la emisión de proyectos de análisis de movilidad urbana como forma de financiamiento en el funcionamiento de desarrollo del transporte en Ambato.

Luego de recolectar información concerniente a la economía del transporte en el área de ingresos y gastos, se analizara el panorama de la movilidad de la población en el Cantón con el propósito de analizar la capacidad de las unidades del transporte están en buen estado y si dan un buen servicio a los pasajeros previo a la emisión de subsidios otorgados por la nueva competencia municipio.

Analizamos las necesidades de la población de manera directa, es decir mediante una encuesta en la cual nos indicarán las insuficiencias que tiene el transporte, dando una información más real y verídica.

## **Bibliografía – Documental**

Según Guanina Yanzapanta (2011) concluye que, “Tiene el propósito de conocer ampliar, profundizar y deducir diferentes enfoques, teorías, conceptualizaciones y criterios de diversos autores, sobre una cuestión determinada, basándose en documentos (fuentes primarias), o en libros. Revistas, periódicos y otras publicaciones (fuentes secundarias)”.

En documentos ya prescritos o artículos concernientes al tema, también podemos encontrar en libros, revistas, periódicos que sustente la verificación de datos ya investigados, en lo que podemos apoyarnos en el análisis de cobertura del problema anteriormente ya mencionado.

La información que obtendremos será de segunda mano, tiene el propósito de detectar, ampliar y profundizar diferentes enfoques, teorías y conceptualizaciones y criterios de diferentes autores sobre una cuestión determinada, basándose en fuentes primarias o temas similares publicados por otros autores.

Dado que se basa en la recolección, medición, análisis de datos y sobre todo porque pretendemos profundizar la investigación.

### **a.2. Enfoque**

Para realizar la presente investigación será necesario utilizar un enfoque cualicuantitativo, de manera que dará una orientación directa acerca de los problemas que inciden en el servicio de transporte urbano, con la participación de la población de la localidad dando una tendencia de manera social para el desarrollo interno del cantón.

Es cualitativo porque se estudiará la variable independiente “economía del transporte” y la variable dependiente “movilidad”, se analiza las características, elementos y cualidades del desempeño en el problema objeto de investigación.

Cuantitativo, se llegara a medir la relación numérica entre la variable independiente “economía del transporte” y la variable dependiente “movilidad”, a través de un modelo estadístico que permite la verificación de esta relación.

Hace referencia a que la movilidad se encuentra distribuida de manera heterogénea dentro del territorio cantonal, en áreas urbanas y rurales, que generalmente se subdividen en unidades territoriales menores como los barrios, las parroquias rurales, las comunas, etc.

Finalmente, se refiere a que tampoco puede considerarse que todas las necesidades e intereses de la población son exactamente iguales.

Lo cual obtendremos un mejor resultado en el despliegue de información, también en investigar el desarrollo de proyectos de financiamiento que han realizado las autoridades de la localidad.

Con una perspectiva de comunicación tanto interno como externa, entre las autoridades del transporte, población y con el resto de los demás Cantones de Tungurahua.

De igual manera los problemas de congestión de tráfico y accidentes, afectan el desenvolvimiento del transporte urbano debido a un rápido crecimiento de la ciudad. Al momento se ha desarrollado actuaciones para enfrentar esta problemática, sin embargo, su eficacia se complica debido a un constante aumento de vehículos privados y la justa demanda de los ciudadanos de contar con un sistema de transporte con una adecuada movilidad para las personas y distribución de mercancías. Para ello el GAD Municipalidad de Ambato ha integrado el Plan Maestro de Transporte y Movilidad (PMTM) estructurado dentro de un sistema integral de transporte, rentable y equitativo.

Debido a inconvenientes en la elaboración del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT), las conclusiones y recomendaciones generales no está considerado en el Plan Maestro; y gracias a la transferencia de funciones con el gobierno nacional, el GADMA tiene las competencias de planificación,

organización y regulación del tránsito y transporte terrestre, interparroquial, intercantonal y urbano.

Es evidente como el impacto de la movilidad a nivel nacional es un problema prioritario que si no se lo maneja adecuadamente puede ser difícil de controlar con el tiempo; de ahí la razón de que las administraciones que se encuentran al mando de los Gobiernos Autónomos Descentralizados busquen desarrollar soluciones que procuren brindar una buena calidad de servicio a los ciudadanos.

### **a.3. Nivel de investigación**

El proyecto de investigación tendrá una profundidad de conocimiento explicado a continuación.

#### **Investigación Exploratoria**

Según Salgado (2012), “Es aquella que busca explorar o examinar, es decir obtener información preliminar que ayude a definir problemas y a sugerir la hipótesis”.

Esta metodología nos da una mayor amplitud y flexibilidad en el análisis cualitativo y cuantitativo de los mecanismos de financiamiento, a través de este elemento hemos generado la hipótesis, hemos reconocido las variables de interés investigativo y finalmente desarrollaremos nuevos métodos de inversión para el crecimiento de la región.

#### **Investigación Descriptiva**

Según Tapia Medina (2016) en su tesis la investigación descriptiva comprende:

La descripción, registro, análisis interpretación de la naturaleza actual, y la composición o procesos de los fenómenos. El enfoque se hace sobre conclusiones dominantes o sobre como una persona, grupo o cosa se conduce funciona en el presente.

La investigación descriptiva trabaja sobre realidades de hecho, y su característica fundamental es la de presentarnos una interpretación correcta.

Según Tamayo y Tamayo (2004, pág. 46), este nivel nos permitirá:

Dar mediciones precisas por lo que se requiere de conocimientos suficientes en el manejo, análisis y control de mecanismos de financiamiento de inversión, más aún porque estos son de interés social. El método descriptivo nos permitirá comparar datos entre variables, clasificar los tipos de inversión como económicos unos y de gestión otros, caracterizar una institución como un modelo base y distribuir datos financieros para utilizarlos en dos o más proyectos en forma aislada.

### **Investigación Correlacional**

Según Tamayo y Tamayo (2004, pág. 50), concluye que esta investigación es de:

Este tipo de investigación persigue fundamentalmente determinar el grado en el cual las variaciones en uno o varios factores son concomitantes con la variación en otro u otros factores. La existencia y fuera de esta covariación normalmente se determina estadísticamente por medio de coeficientes de correlación. Es conveniente tener en cuenta que esta covariación no significa que entre los valores existan relaciones de causalidad, pues estas se determinan por otros criterios que, además de la covariación, hay que tener en cuenta.

Es indicado en situaciones complejas en que importa relacionar variables, pero en la cuales no es posible el control experimental.

Permite medir e interrelacionar múltiples variables simultáneamente en situación de observación naturales, como en los ejemplos ofrecidos.

Permite identificar asociaciones entre variables, pero hay que prevenir que ellas sean espurias o falsas, introduciendo los controles estadísticos apropiados.

Es menos riguroso que el tiempo de investigación experimental, porque no hay posibilidad de manipular la variable (o variables) independiente (s) ni de controlarlas rigurosamente.

Es decir que los valores que toman las variables han sido estimadas por técnicos que tienen información precisa y concreta de cuanto se demorara o cuantas personas beneficiadas y cuánto cuesta un determinado tipo de proyecto en economía del transporte, sus valores pertenecen a un conjunto perfectamente conocido y delimitado.

En todo caso la introducción de una variable cuantitativa, muestra la potencia del tipo de investigación, logrando las metas propuestas.

### **b. Población, muestra y unidad de investigación**

Para Herrera E., Medina F., Naranjo L., & Proaño B. (2002, págs. 142,143), la población o universo es la totalidad de elementos a investigar.

En el muestreo se entiende por población a la totalidad del universo que interesa considerar, y que es necesario que este bien definido para saber en todo momento que elementos componen.

#### **b.1. Población**

Es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado. Cuando se vaya a llevar a cabo alguna investigación debe de tenerse en cuenta algunas características esenciales al seleccionarse la población bajo estudio. Los individuos que van a ser analizados.

#### **Datos del transporte público**

Por Ambato circulan alrededor de 400 buses urbanos y rurales. Los transportistas se encuentran asociados en las siguientes cooperativas Unión, Tungurahua, Jerpaszol, Vía Flores y Libertadores, de las cuales serán analizados y posteriormente extraído la muestra para su respectivo estudio.

**Tabla 1:** Número de unidades asociadas a las cooperativas de Transporte

<b>AMBATO</b>		
<b>Nº</b>	<b>COOPERATIVAS DE BUSES</b>	<b>NÚMERO DE UNIDADES POR COOPERATIVA</b>
<b>1</b>	UNIÓN	91
<b>2</b>	TUNGURAHUA	145
<b>3</b>	JERPASZOL	50
<b>4</b>	VÍA FLORES	55

5	LIBERTADORES	75
<b>TOTAL</b>		<b>416</b>

Elaborado por: Castelo, M (2015)

### Población del Cantón Ambato

La ciudad y el cantón Ambato, al igual que las demás localidades ecuatorianas, se rige por una municipalidad según lo estipulado en la Constitución Política Nacional. La Municipalidad de Ambato es una entidad de gobierno seccional que administra el cantón de forma autónoma al gobierno central. La municipalidad está organizada por la separación de poderes de carácter ejecutivo representado por el alcalde, y otro de carácter legislativo conformado por los miembros del concejo cantonal. El Alcalde es la máxima autoridad administrativa y política del Cantón Ambato. Es la cabeza del cabildo y representante del Municipio.

El cantón se divide en parroquias que pueden ser urbanas o rurales y son representadas por las Juntas Parroquiales ante el Municipio de Ambato.

**Tabla 2:** Parroquias del Cantón Ambato

<b>Cantón Ambato</b>			
<b>Cabecera Cantonal y Capital de la Provincia: Ambato</b>			
<b>Parroquias</b>			
<b>Nº</b>	<b>Urbanas</b>	<b>Nº</b>	<b>Rurales</b>
1	Atocha - Ficoa	1	Ambatillo
2	Celiano Monge	2	Atahualpa (Chisalata)
3	Huachi Chico	3	Augusto N. Martínez (Mundugleo)
4	Huachi Loreto	4	Constantino Fernández (Cab. En Cullitahua)
5	La Merced	5	Huachi Grande
6	La Península	6	Izamba
7	La Matriz	7	Juan Benigno Vela
8	Pishilata	8	Montalvo
9	San Francisco	9	Pasa
		10	Picaigua
		11	Pilaguín (Pilahuin)
		12	Quisapincha (Quizapincha)
		13	San Bartolome de Pinllog
		14	San Fernando ( Pasa San Fernando)

		<b>15</b>	Santa Rosa
		<b>16</b>	Totoras
		<b>17</b>	Cunchibamba
		<b>18</b>	Unamuncho

Elaborado por: Castelo, M (2015)

**Tabla 3:** Datos territoriales y poblacionales de las Parroquias del Cantón Ambato.

<b>AMBATO</b>		
<b>Nº</b>	<b>PARROQUIAS URBANAS</b>	<b>NÚMERO DE FAMILIAS O HABITANTES</b>
<b>1</b>	Atocha	2.800
<b>2</b>	Celiano Monge	950
<b>3</b>	Ficoa	1.700
<b>4</b>	Huachi Chico	1.500
<b>5</b>	Huachi Loreto	1.340
<b>6</b>	La Matriz	1.200
<b>7</b>	La Merced	980
<b>8</b>	La Península	1.500
<b>9</b>	Pishilata	633
<b>10</b>	San Francisco	750
<b>TOTAL</b>		<b>13.353</b>
<b>PARROQUIAS RURALES</b>		
<b>11</b>	Ambatillo	5.243
<b>12</b>	Atahualpa	10.261
<b>13</b>	Augusto Martínez	8.191
<b>14</b>	Constantino Fernández	2.534
<b>15</b>	Cunchibamba	4.475
<b>16</b>	Huachi Grande	10.614
<b>17</b>	Izamba	14.563
<b>18</b>	Juan B. Vela	7.456
<b>19</b>	Montalvo	3.912
<b>20</b>	Pasa	6.499
<b>21</b>	Picaihua	8.283
<b>22</b>	Pilahuin	12.128
<b>23</b>	Quisapincha	13.001
<b>24</b>	San Bartolomé de Pinllo	9.094

25	San Fernando	2.491
26	Santa Rosa	21.003
27	Totoras	6.898
28	Unamuncho	4.672
<b>TOTAL</b>		<b>151.318</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>164.671</b>

**Fuente:** Presidente de las juntas parroquiales de Tungurahua

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## **b.2. Muestra**

En la investigación no se puede abarcar a toda la población anteriormente mencionada, sea por razones económicas, por falta de auxiliares de investigación o por no disponer de tiempo necesario, circunstancias en que se recurren a un método estadístico de muestreo, que consiste en seleccionar una parte de las unidades de un conjunto, de manera que sea lo más representativo del colectivo en las características sometidas a estudio.

La muestra para ser confiable debe ser representativa, y además ofrecer la ventaja de ser la más práctica, la más económica y la más eficiente en su aplicación.

## **b.3. UNIDAD DE INVESTIGACIÓN**

**n = Tamaño de la muestra**

**Z = Nivel de confianza**

**P = Probabilidad de ocurrencia o variable positiva**

**Q = Probabilidad de no ocurrencia o variable negativa**

**N = Tamaño de la Población**

**E = Error de muestreo**

$$n = \frac{NPQZ^2}{(N - 1)E^2 + Z^2PQ}$$

### Determinación del tamaño de la muestra (Transporte)

$$n = ?$$

$$Z = 95\% = 1,95$$

$$P = 0,5$$

$$Q = 0,5$$

$$N = 416$$

$$E = 0,05$$

$$n = \frac{NPQZ^2}{(N - 1)E^2 + Z^2PQ}$$

$$n = \frac{(416)(0,5)(0,5)(1,95^2)}{(416-1)(0,05^2) + (1,95^2)(0,5)(0,5)}$$

$$n = \frac{395,46}{1,988125}$$

$$n = 198,91$$

Para el análisis de la muestra se realizará la encuesta al personal del gremio de transporte público, directivo y choferes de las cooperativas de la siguiente manera Cooperativa Tungurahua 40 choferes, Cooperativa Vía Flores 40 choferes, Cooperativa Unión 40 choferes, Cooperativa Libertadores 40 choferes y Cooperativa Jerpaszol 39 choferes.

Dando un total de 199 individuos investigados para el presente estudio, que se distribuyeron según asignación óptima, representada en la siguiente tabla.

### UNIDAD DE INVESTIGACIÓN TRANSPORTE

#### Muestreo Estratificado

#### Fórmula:

$$\frac{n}{N}$$

#### Datos:

$$n = \text{Muestra } 199$$

N = Población 416

**Cálculo:**

$$199 \div 416 = 0,4783$$

**Tabla 4:** Estratificación por conglomerado de la muestra del Transporte  
**Coopetativas de transporte público del cantón ambato**

<b>DETALLE</b>	<b>N</b>	<b>FRACCIÓN PORCENTUAL</b>	<b>ESTRATIFICACIÓN MUESTRAL</b>
<b>Personal Coop. Tungurahua</b>	69	0,4783	<b>145</b>
<b>Personal Coop. Unión</b>	44	0,4783	<b>91</b>
<b>Personal Coop. Vía Flores</b>	26	0,4783	<b>55</b>
<b>Personal Coop. Libertadores</b>	36	0,4783	<b>75</b>
<b>Personal Coop. Jerpaszol</b>	24	0,4783	<b>50</b>
<b>Total</b>	<b>199</b>		<b>416</b>

**Fuente:** Gremio del transporte de las cooperativas del Cantón Ambato

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

La muestra se seleccionó al personal Directivos, dueños y choferes, con el muestreo estratificado para escoger a quienes se le aplicará la muestra donde se determinó con la fórmula de población finita dando como resultado a 199 personas a encuestar, divididas de la siguiente manera: Cooperativa Tungurahua 69 choferes, Cooperativa Vía Flores 26 choferes, Cooperativa Unión 44 choferes, Cooperativa Libertadores 36 choferes y Cooperativa Jerpaszol 24 choferes.

#### **Determinación del tamaño de la muestra (Población de las Parroquias)**

$$n = ?$$

$$Z = 95\% = 1,95$$

$$P = 0,5$$

$$Q = 0,5$$

$$N = 164.671$$

$$E = 0,05$$

$$n = \frac{NPQZ^2}{(N - 1)E^2 + Z^2PQ}$$

$$n = \frac{(164.671)(0,5)(0,5)(1,95^2)}{(164.671-1)(0,05^2)+(1,95^2)(0,5)(0,5)}$$

$$n = \frac{158150,028}{412,625625}$$

$$n = 383$$

Para el análisis de la muestra se realizara la encuesta a las personas del Cantón Ambato tanto a parroquias urbanas y rurales de la siguiente manera estudiantes, ama de casa y trabajadores particulares y públicos.

Dando un total de 383 individuos investigados para el presente estudio, que se distribuyeron según asignación optima, representada en la siguiente tabla.

## **UNIDAD DE INVESTIGACION DE LA POBLACIÓN**

### **Muestreo Estratificado**

#### **Fórmula:**

$$\frac{n}{N}$$

#### **Datos:**

$$n = \text{Muestra } 383$$

$$N = \text{Población } 164.671$$

#### **Cálculo:**

$$383 \div 164.671 = 0,00233$$

**Tabla 5:** Estratificación por conglomerado de la muestra del Cantón Ambato

<b>DETALLE</b>	<b>N</b>	<b>FRACCIÓN PORCENTUAL</b>	<b>ESTRATIFICACIÓN MUESTRAL</b>
<b>Parroquias Urbanas</b>	13.353	0,00233	<b>31</b>
<b>Parroquias Rurales</b>	151.318	0,00233	<b>352</b>
<b>Total</b>	<b>164.671</b>		<b>383</b>

**Fuente:** INEC

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

La muestra se seleccionó a toda las parroquias urbanas y rurales del Cantón Ambato, con el muestreo estratificado para escoger a quienes se le aplicará la muestra donde se determinó con la fórmula de población finita dando como resultado a 383 personas a encuestar, divididas de la siguiente manera: parroquias urbanas 31 personas y parroquias rurales 352 personas.

### c. Operacionalización de variables

#### c.1. Variable Independiente: Economía del transporte

**Tabla 6:** Variable Independiente

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Preguntas Básicas	Instrumento de investigación
Economía del transporte:- Es la rama del desarrollo económico que se ocupa del sector transporte y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos.	Principios y elementos que rigen el transporte	Tecnología  Costos externos	¿Los costos de mantenimiento de las unidades de transporte son?  ¿Qué piensan del subsidio para los transportes públicos en Ambato?  ¿Las tasas arancelarias para repuestos de vehículos le ha perjudicado en un?  ¿Cuánto de combustible consume la unidad diariamente?	Encuesta con la cedula de encuestado al gremio del transporte

	Sector transporte	Tiempo promedio de viajes	¿Cuál es el tiempo aproximado por viaje que realiza las unidades?	Encuesta con la cedula de encuestado al gremio del transporte
		Velocidad media	¿Cuál es la velocidad mínima a la que debe ir el transporte público en el sector urbano?	
		Actualización de las unidades	¿El sector transporte debe mejorar las unidades?	
	Desarrollo Urbano	Planificación urbana	¿Cuál es el número de recorridos diarios que realiza la unidad?	Encuesta con la cedula de encuestado al gremio del transporte
		Gestión de logística	¿Cuáles son los días en las que hay horas pico?	

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

**c.2. Variable Dependiente:** La movilidad

**Tabla 7:** Variable Dependiente

Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Preguntas Básicas	Instrumento de investigación
Movilidad.- Se entiende conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico.	Desplazamientos	Transporte Urbano Transporte Rural	¿Con qué frecuencia hace uso de los servicios de transporte urbano y rural?  ¿El desplazamiento de la movilidad en el transporte es?	Encuestas de Satisfacción al Ciudadano
	Población	Habitantes en Ambato	¿En qué medida las necesidades de la población son satisfechas por el servicio de transporte?  ¿Qué días cree usted que hay horas pico?	Encuestas de Satisfacción al Ciudadano
		Desarrollo urbano	¿En qué medida los ciudadanos respetan las paradas de buses asignadas?	

	Entorno físico	Costo de pasaje	¿Qué opina del costo del pasaje?	Encuestas de Satisfacción al Ciudadano
		Desarrollo local	¿Cree usted que hay abastecimiento de transporte público en las horas pico?	

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## d. Descripción detallada del tratamiento de la información

### d.1. Plan de recolección de la Información

**Tabla 8:** Recolección de información

<b>Preguntas Básicas</b>	<b>Explicación</b>
<b>¿Para qué?</b>	Para alcanzar los objetivos planteados en la investigación
<b>¿De qué personas u objetos?</b>	Este será dirigido a los trasportistas y ciudadanía "Cantón Ambato"
<b>¿Sobre qué aspectos?</b>	Economía del transporte y movilidad de las Familias del Cantón Ambato
<b>¿A quién?</b>	Investigador: Maritza Castelo
<b>¿Cuándo?</b>	Durante septiembre 2015 a febrero 2016
<b>¿Dónde?</b>	En el Cantón Ambato
<b>¿Cuántas veces?</b>	Fueron necesarias una sola vez
<b>¿Cómo?</b>	Mediante encuestas personales
<b>¿Qué técnicas de recolección?</b>	Encuestas, Cuestionarios y Entrevistas
<b>¿Con que?</b>	Cuestionarios

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## **d.2. Plan de Procesamiento de la Información**

- Elaboración de los instrumentos de recolección de la información
- Validación de los instrumentos de recolección de la información
- Verificación y modificación de los instrumentos de recolección de la información.
- Aplicación de prueba piloto
- Verificación de los instrumentos de recolección de la información
- Aplicación de los instrumentos de recolección de la información a la población objeto.
- Tabulación de los datos en una hoja de Excel
- Análisis e interpretación de los resultados
- Comprobación de la hipótesis aplicando el modelo estadístico
- Conclusiones y recomendaciones

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS**

#### **a. Principales resultados**

En la presente investigación se analizan los datos desde una visión general de la información obtenida del trabajo de campo sobre la Economía del transporte público y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato.

El test fue aplicado en dos fases: primero a los ciudadanos del Cantón Ambato. Segundo al sector Transportista en el cantón antes nombrado bajo la modalidad “por cooperativas”.

Se recurrirá a un análisis descriptivo del estudio teórico-práctico de los conceptos que se interrelacionan en la conformación de lo que se denomina desarrollo económico local. La elaboración conceptual alude directamente la noción de bienestar de la persona, a nivel cantonal se posee conciencia de que el objetivo primordial es analizar las necesidades de la movilidad de las familias frente a la economía del transporte dentro de un territorio.

Para la ciudadanía el servicio de transporte público es importante en la cual se movilizan diariamente de un lugar a otro, tanto en el sector urbano como rural, de la misma manera el sector transporte desea dar un mejor servicio a la colectividad y mejorar sus unidades en un 100%, tanto la movilidad y la economía debe continuamente utilizar sus herramientas para el cumplimiento de las metas y las expectativas por parte del usuario que habitan en dicha comunidad, por lo que debe existir un trabajo arduo en conjunto para lograr saber cuáles son las preferencias individuales y colectivas.

Esta lógica pretende impulsar de forma continua, diversas áreas de la localidad de manera que sean sostenibles en el tiempo.

Este estudio abarca el manejo de “la economía del transporte público y su impacto en la movilidad de las familias de la Cantón de Ambato” en su área de estudio y,

finalmente, un bloque de 383 reactivos para verificar la apreciación sobre el desempeño óptimo del transporte y en la movilidad de la población.

Algunos elementos investigativos de la encuesta recogen parámetros que caracterizan al usuario y transportista, como está de acuerdo con el servicio de transporte, con el costo de pasaje, las paradas asignadas y de igual manera al gremio del transporte, está de acuerdo con el subsidio otorgado por el municipio, con las tasas arancelarias a los repuestos de vehículos, a los reglamentos de la ley de tránsito entre otras.

De igual manera los reglamentos y sus lineamientos en la repartición de las transferencias a los GAD municipales, los porcentajes a las que van ciertas asignaciones, el modelo de gestión a aplicarse.

El GAD municipal de Ambato tiene el modelo de gestión tipo A, se basa en la descentralización de las competencias de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, quiere decir que los municipios que integren el modelo recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización.

En el siguiente cuadro se explica los porcentajes y lineamientos de la fórmula de reparto.

### Cuadro 1: Lineamientos para la Fórmula de Reparto

a) Formulación de reparto del parque automotor, geográficas y de esfuerzo fiscal administrativo, a nivel cantonal para realizar los cálculos de las transferencias a los GAD municipal

- Población (30%)
- Tasa de Motorización (40%)
- Densidad y Dispersión Poblacional (20%)
- Participación de la Población Urbana en la Población Total (10%)
- Kilómetros de Vías (0%)
- Esfuerzo Fiscal Administrativo (0%)

b) Los modelos de gestión aplicarse para la descentralización de las competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial son:

- **Modelo de Gestión “A”:** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, que integren éste modelo recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización.
- **Modelo de Gestión “B”:** Aquellos Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales que formen parte de éste modelo de gestión, recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización, a excepción de control operativo en la vía pública.
- **Modelo de Gestión “C”:** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales que pertenezcan a este modelo de gestión, recibirán todos los productos y servicios susceptibles de descentralización, a excepción del control operativo de la vía pública y el servicio de matriculación y revisión vehicular.

**Fuente:** SENPLADES

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

En esta tabla damos a conocer los tipos de modelos que son asignados a los municipios y de igual manera las competencias, la facultad que tienen, los productos y servicios que los municipios poseen.

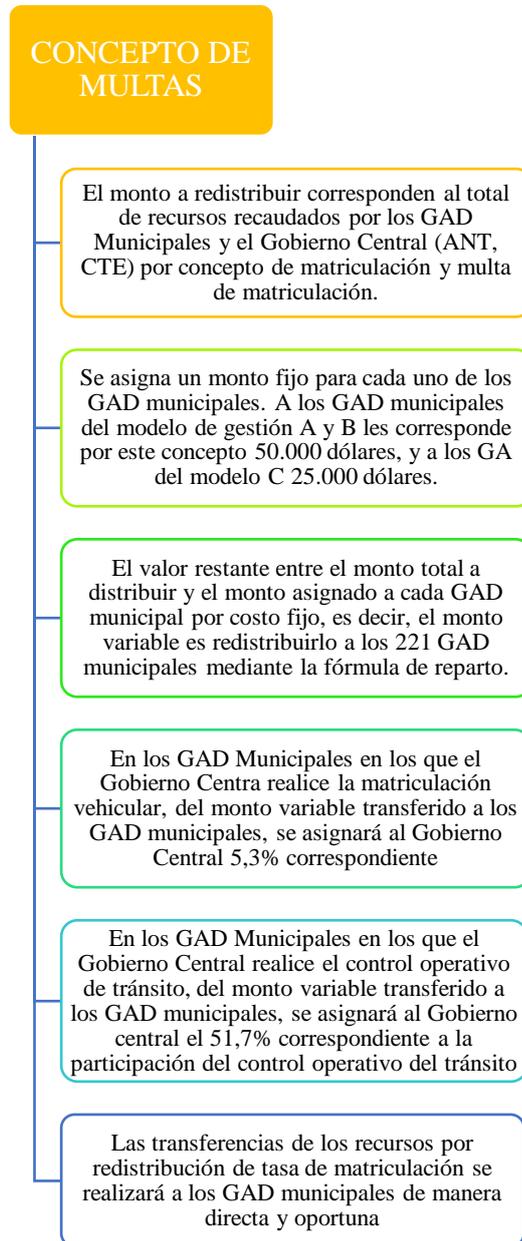
**Tabla 9:** Modelo de Gestión Diferenciados

MODELOS DE GESTIÓN DIFERENCIADOS					
ÁMBITO	FACULTAD	PRODUCTO Y SERVICIO	MODELO		
			A	B	C
Tránsito	Planificación	Plan de Administración del Tránsito			
	Regulación	Normativa para la gestión de Tránsito			
	Control	Control Operativo			
		Matriculación			
Transporte	Planificación	Plan de Transporte Terrestre			
	Regulación	Normativa para la gestión de Transporte			
	Control	Control de cumplimiento de normativa			
		Emisión de títulos habilitantes transporte público			
		Emisión de títulos habilitantes de comercial y cuenta propia			
Seguridad Vial	Planificación	Plan de Seguridad Vial			
	Regulación	Normativa para la seguridad vial			
	Control	Campañas de seguridad vial			

**Fuente:** SENPLADES – CNC

Para proceder a la distribución de los recursos recaudados por concepto de tasa y multas de matriculación se definieron los siguientes lineamientos:

**Cuadro 2:** Distribución de la tasa de matriculación y multas de matriculación

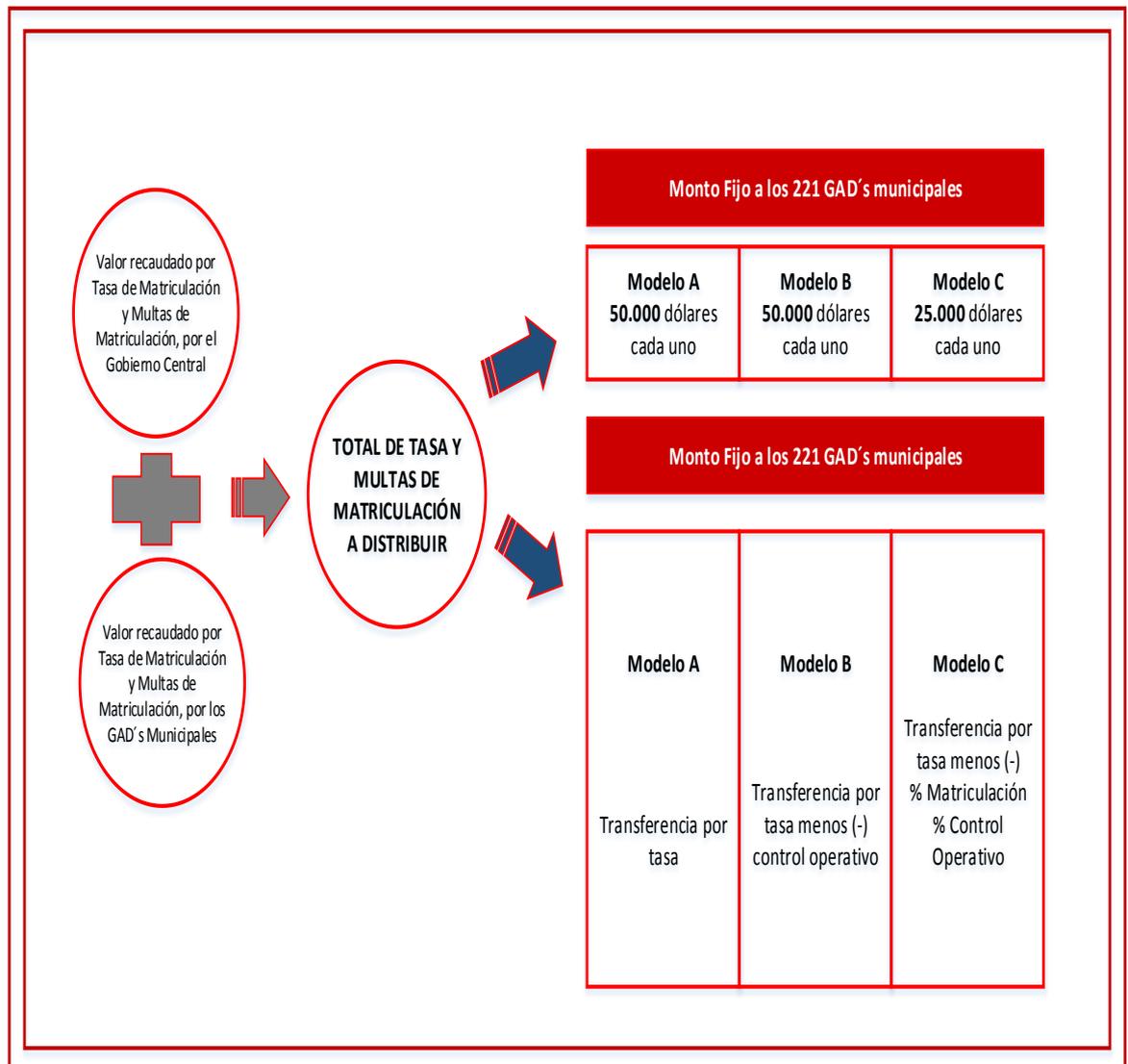


**Fuente:** SENPLADES

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

En el siguiente gráfico se da a conocer como se realiza el cálculo de recaudación de tasas y multas de matriculación por el gobierno central y los GAD's municipales y su respectiva distribución, transferencias de acuerdo a los modelos de gestión.

**Gráfico 5:** Esquema de Reparto

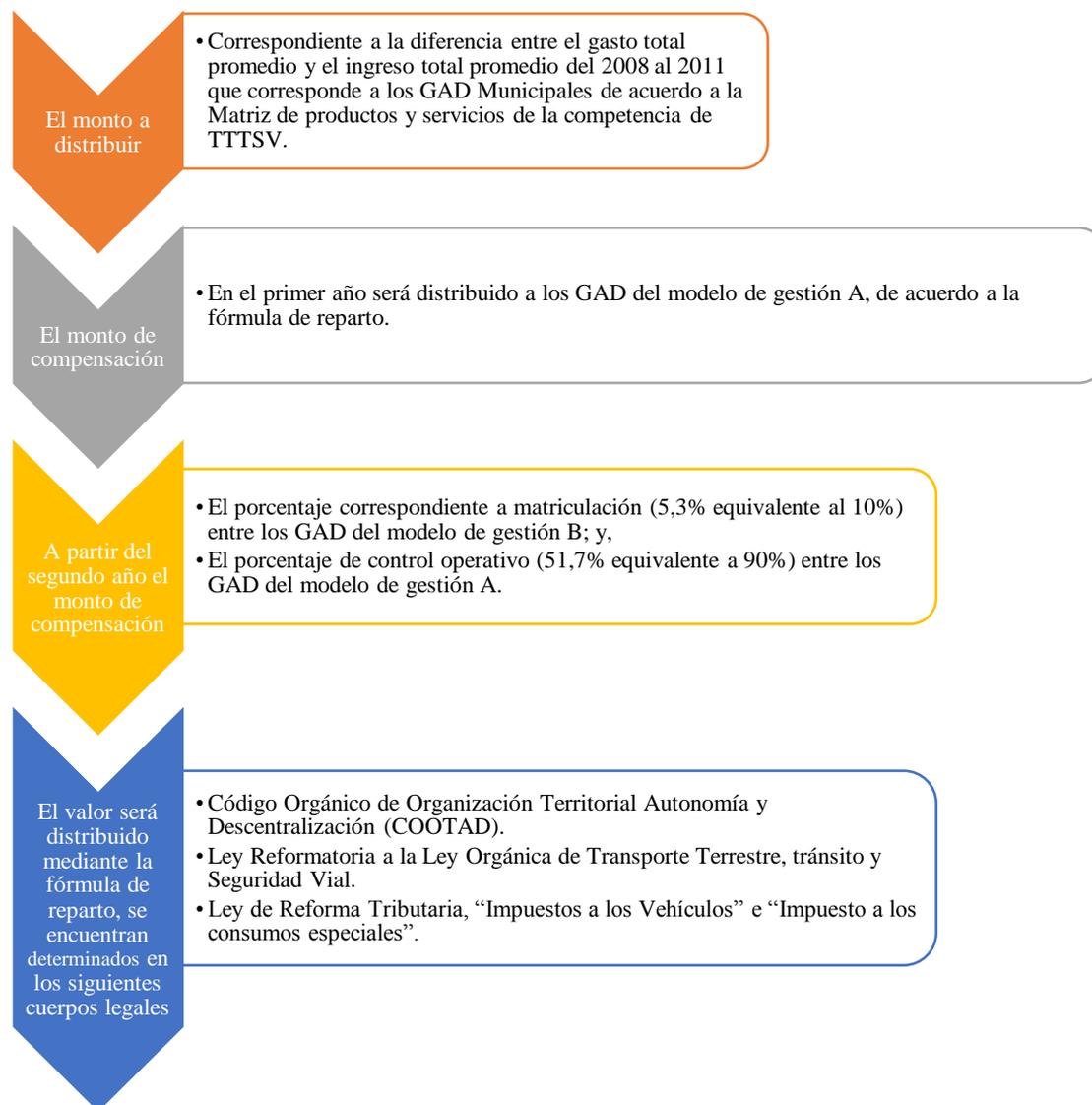


**Fuente:** SENPLADES

En el siguiente cuadro vamos a resumir las etapas por compensación e inversión y sus porcentajes de matriculación y control operativo, que les corresponde a los diferentes modelos de GAD's.

Para proceder a la distribución de los recursos por inversión, se determinaron los siguientes lineamientos:

### Cuadro 3: DISTRIBUCIÓN DEL MONTO DE COMPENSACIÓN



**Fuente:** GAD

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## INGRESOS POR LA TRANSFERENCIA DE LAS COMPETENCIAS DE TTTSV

Los valores proyectados para ser transferidos por el Gobierno Central al GAD Municipalidad de Ambato por el traspaso de las competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial fueron los siguientes:

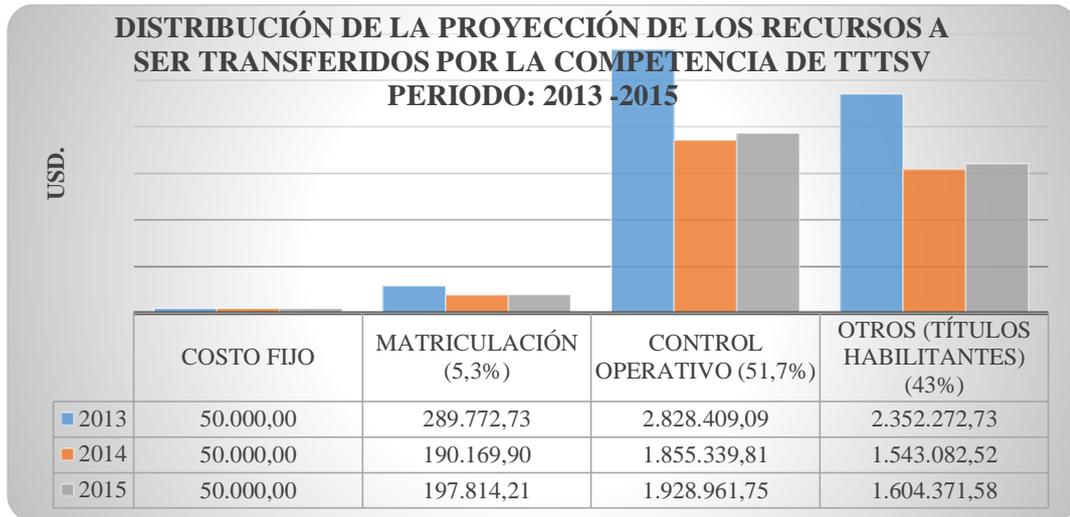
**Tabla 10:** Modelo de Gestión Diferenciados

AÑO	MONTO DE RECAUDACIÓN PROYECTADA MATRICULACIÓN	MODELO DE GESTIÓN	DISTRIBUCIÓN POR FACTORES					ESTIMACIÓN VALORES DE ASIGNACIÓN				
			G. INV.	G. CORR.	G. CORR.	G. INVERSIÓN	TOTAL	G. INVERSIÓN	G. CORRIENTE	G. CORRIENTE	G. INVERSIÓN	TOTAL
			COSTO FIJO	MATRICULACIÓN	CONTROL OPERATIVO	OTROS (TÍTULOS HABILITANTES)		COSTO FIJO	MATRICULACIÓN	CONTROL OPERATIVO	OTROS (TÍTULOS HABILITANTES)	
2015	136.612.021,86	A	0,0366	0,1448	1,4120	1,1744	2,7678	50.000,00	197.814,21	1.928.961,75	1.604.371,58	3.781.147,54
2014	121.359.223,30	A	0,0412	0,1567	1,5288	1,2715	2,9982	50.000,00	190.169,90	1.855.339,81	1.543.082,52	3.638.592,23
2013	113.636.363,64	A	0,0440	0,2550	2,4890	2,0700	4,8580	50.000,00	289.772,73	2.828.409,09	2.352.272,73	5.520.454,55
<b>TOTAL</b>								<b>150.000,0000</b>	<b>677.756,84</b>	<b>6.612.710,65</b>	<b>5.499.726,84</b>	<b>12.940.194,32</b>

**Fuente:** Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

En el siguiente análisis horizontal, compararemos las asignaciones que comprenden el costo de las competencias de TTTSV tienen un incremento en el monto de las asignaciones, ya que el monto de recaudación por matriculación es mayor en el año 2013 con referencia al 2014, a pesar de tener los factores de distribución menores en el año 2013, por tal motivo se puede determinar que en la competencia de matriculación existe un incremento del 5% que corresponde al valor de USD. 289.772,73, en la competencia de control operativo un incremento del 51% que corresponde a USD. 2.828.409,09 y en la competencia de otros (títulos habilitantes) un incremento del 43% que corresponde a USD. 2'352.272,73, obteniendo un crecimiento general del 43% que corresponde a USD 5'520.454,55.

**Gráfico 6:** Distribución de Recursos a Transferirse por la Competencia TTTSV



**Fuente:** Dirección Financiera GADMA

El GAD Municipalidad de Ambato ha recibido las transferencias del Ministerio de Finanzas por las competencias de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en aplicación a los acuerdos ministeriales N° 203, 033 y 174 expedidas para los años 2013, 2014 y 2015. En el año 2012 se han efectuado a las transferencias en aplicación a la Resolución N° 059-DIR-2006-CNTTTT.

**Tabla 11:** Recursos Recibidos por el Ministerio de Finanzas por la Competencia de TTTSV

COMPETENCIAS	AÑOS			
	2012	2013	2014	2015
<b>COSTO FIJO</b>	50.000,00	50.000,00	50.000,00	50.000,00
<b>MATRICULACIÓN (5,3%)</b>	0,00	139.336,55	245.972,68	206.294,11
<b>CONTROL OPERATIVO (51,7%)</b>	0,00	1.220.044,43	2.053.585,85	2.012.340,65
<b>OTROS (TÍTULOS HABILITANTES) (43%)</b>	315.666,36	805.678,05	1.251.858,91	1.673.706,89
<b>TOTAL</b>	<b>365.666,36</b>	<b>2.215.059,03</b>	<b>3.601.417,44</b>	<b>3.942.341,65</b>

**Fuente:** Dirección Financiera GADMA – Cuentas contables 180101 - 280101

En la tabla N°11 analizaremos de manera horizontal los recursos recibidos por el ministerio de finanzas por la nueva asignación que comprende el costo de competencia de TTTSV, tienen un incremento en el monto de las asignaciones recibidas de las transferencias, ya que el monto de recaudación por matriculación

es mayor en el año 2014 con referencia al 2013, a pesar de tener los factores de distribución menores en el año 2014, por tal motivo se puede determinar que en la competencia de matriculación existe un incremento del 7% que corresponde al valor de USD. 245.972,68, en la competencia de control operativo un incremento del 57% que corresponde a USD. 2'053.585,85 y en la competencia de otros (títulos habilitantes) un incremento del 35% que corresponde a USD. 1'251.858,91, obteniendo un crecimiento general del 36% que corresponde a USD 3'601.417,44.

**Gráfico 7:** Distribución de Recursos Recibidos por la Competencia TTTSV – Ministerio de Finanzas



**Fuente:** Dirección Financiera GADMA

En este análisis horizontal vamos a analizar las transferencias recibidas por la competencia de TTTSV entregada por el ministerio de finanzas y la variación absoluta o relativa, que haya variado en cada partida los estados financieros con respecto al otro.

Determinar el crecimiento o decrecimiento de una cuenta en un periodo determinado como son: matriculación, control operativo y otros títulos habilitantes.

Por el fondo de compensación de la competencia dispuesto en el Art. 11 del Acuerdo N° 203 del 30 de julio de 2012 y en el Art. 31 de la Resolución N° 006-CNC-2012 del 26 de abril de 2012, el GAD Municipalidad de Ambato recibió en el año 2013 el valor USD. 2'215.059.03' como recurso de inversión que proviene de los egresos no permanentes, valores que la municipalidad recibió a través de proyectos de inversión en formato SENPLADES aprobados.

**Tabla 12:** Ingresos y Gastos

2013 - 2015

AÑO	INGRESOS							GASTOS				DIFERENCIA ANUAL
	COSTO FIJO	MATRICULACIÓN (5,3%)	CONTROL OPERATIVO (51,7%)	OTROS (TÍTULOS HABILITANTES) (43%)	FOTORADARES	SIMERT	TOTAL	DIRECCIÓN TRÁNSITO, TRANSPORTE Y MOVILIDAD	AGENCIA DE ORDEN Y CONTROL	SIMERT	TOTAL	
2013	50.000,00	139.336,55	1.220.044,43	805.678,05	0,00	0,00	2.217.072,03	384.385,38	2.781.129,56	0,00	3.165.514,94	-948.442,91
2014	50.000,00	245.972,68	2.053.585,85	1.251.858,91	0,00	1.161.906,86	4.765.338,30	534.541,06	3.815.064,77	691.936,46	5.041.542,29	-276.203,99
2015	50.000,00	<b>206.294,11</b>	2.012.340,65	1.673.706,89	2.337.309,64	1.261.781,05	7.543.447,34	794.267,52	7.229.213,83	743.936,46	8.767.417,81	-1.223.970,47
<b>TOTAL</b>	<b>150.000,00</b>	<b>591.603,34</b>	<b>5.285.970,93</b>	<b>3.731.243,85</b>	<b>2.337.309,64</b>	<b>2.423.687,91</b>	<b>14.525.857,67</b>	<b>1.713.193,96</b>	<b>13.825.408,16</b>	<b>1.435.872,92</b>	<b>16.974.475,04</b>	<b>-2.448.617,37</b>

**Fuente:** Dirección Financiera GADMA

**Elaborado:** Castelo, M (2015)

Posteriormente al analizar los Gastos Corrientes y de Inversión realizados por la Dirección de Tránsito y Movilidad (DTTM), la Agencia de Orden Y Control Ciudadano (AOYCC) y el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SIMERT), hoy Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, desde el año 2013 al 2015, estos ascienden a USD. \$ 16'974.475.04, lo cual determina que el GAD Municipalidad de Ambato está subsidiando con recursos propios el valor de USD. \$ 2'448.617.37, debido a que los ingresos por multas no son lo que se esperaba en las proyecciones presupuestadas, sin embargo, siendo una responsabilidad del municipio ante la población del cantón Ambato, la institución está cumpliendo con las responsabilidades adquiridas por la competencia de TTTSV.

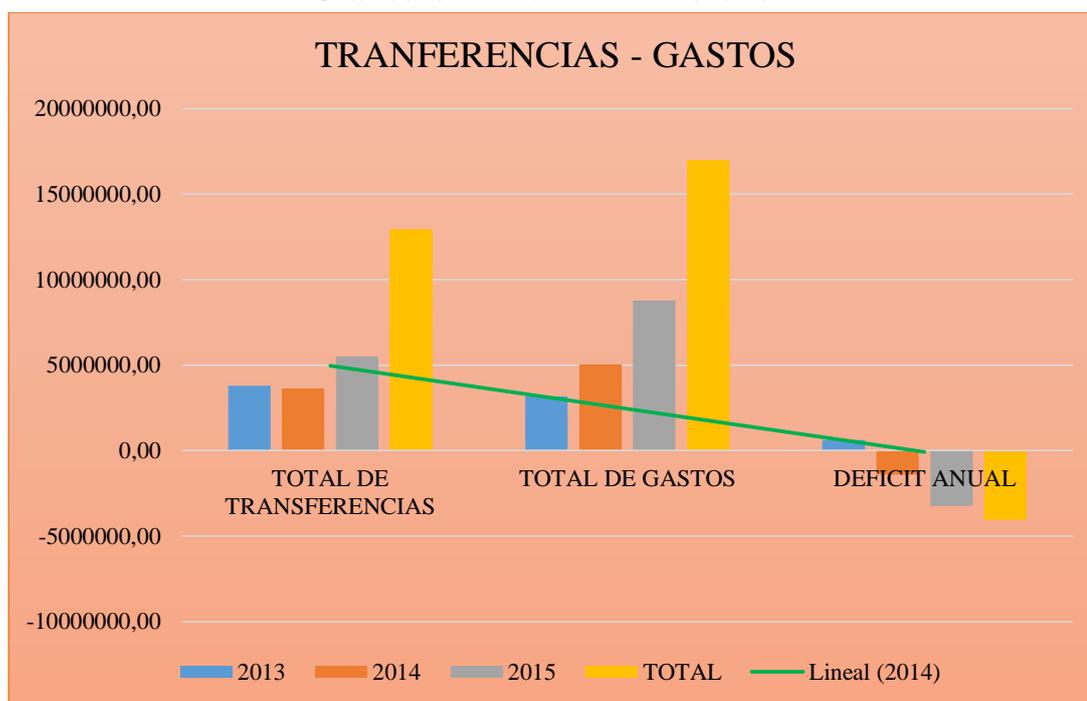
**Tabla 13:** Transferencias y Gastos 2013 - 2015

<b>AÑO</b>	<b>TOTAL DE TRANSFERENCIAS</b>	<b>TOTAL DE GASTOS</b>	<b>DÉFICIT ANUAL</b>
2013	3781147,54	3165514,94	615632,6
2014	3638592,23	5041542,29	-1402950,06
2015	5520454,55	8767417,81	-3246963,26
<b>TOTAL</b>	<b>12940194,32</b>	<b>16974475,04</b>	<b>-4034280,72</b>

**Fuente:** Datos de la Tabla N° 10 y 12

**Elaborado:** Castelo, M (2015)

**Gráfico 8:** Transferencias - Gastos



**Fuente:** Datos de la Tabla N° 13 Transferencias y Gastos

**Elaborado:** Castelo, M (2015)

Finalmente al analizar los datos obtenidos por la Dirección de Tránsito y Movilidad (DTTM), la Agencia de Orden Y Control Ciudadano (AOYCC) y el Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SIMERT), hoy Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad, desde el año 2013 al 2015, desde el 2014 tiende a disminuir las transferencia y a incrementar los gastos, dando una tendencia negativa, es decir entre las transferencias y gastos anuales, nos da un total negativo general de USD 4'034.280,72 dando un déficit en esta cartera.

- **APLICACIÓN DE LAS ENCUESTAS A LOS TRANSPORTISTAS**

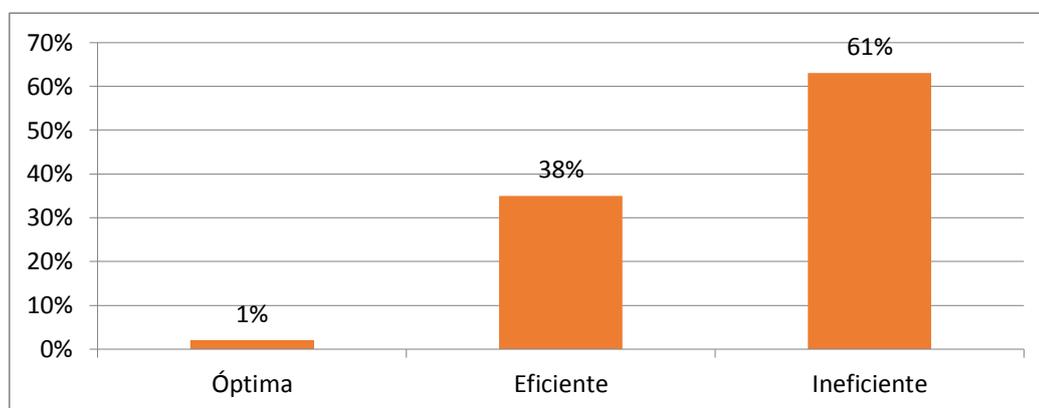
**Pregunta 1. ¿El movimiento vehicular es de manera**

**Tabla 14:** Movimiento vehicular

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Óptima	121	61%
Eficiente	77	38%
Ineficiente	2	1%
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 9:** Movimiento vehicular



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

### **ANÁLISIS**

Como se puede observa en las gráficas anteriores de los buses de las cooperativas de transporte encuestadas existe un 61% que manifiestan que la movilidad vehicular es de manera optima, mientras que el 38% expone que es eficiente, a su vez el 1% expresan que es ineficiente.

### **INTERPRETACIÓN**

De la presentación numérica y gráfica de la información se puede deducir que el movimiento vehicular de las categorías la “optima” tiene la mayor frecuencia en comparación del “ineficiente” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el

resultado de la encuesta realizada a los transportistas, dando así que las necesidades en movilidad están cubiertas para el bienestar y desarrollo del Cantón Ambato.

En la frecuencia “ineficiente” con un porcentaje muy pequeño del 1%, nos da entender que la movilidad vehicular no tiene problemas de congestión según los encuestados.

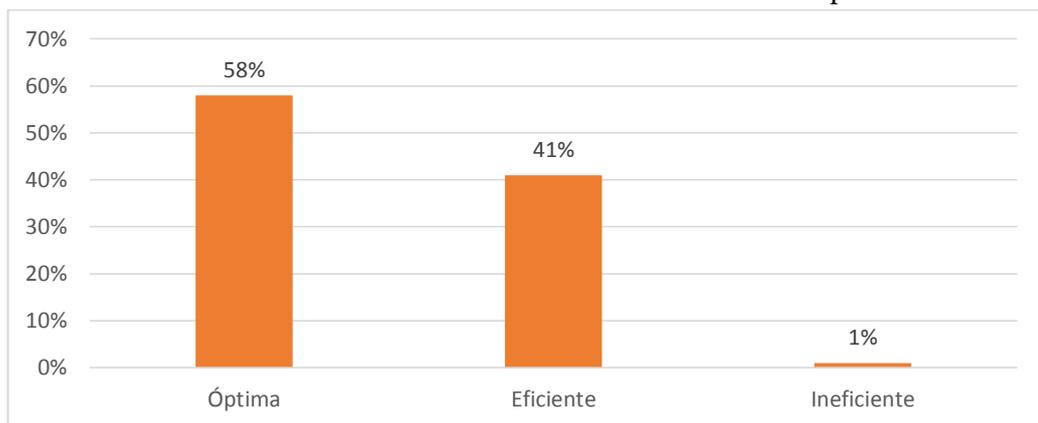
**Pregunta 2. ¿En qué condiciones se encuentran, las unidades de transporte actualmente de Ambato?**

**Tabla 15:** Condiciones de las unidades de transporte

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Óptima	116	58%
Eficiente	82	41%
Ineficiente	2	1%
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 10:** Condiciones de las unidades de transporte



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

**ANÁLISIS**

De acuerdo a los datos obtenidos en las encuestas existe un 58% que las condiciones de las unidades de transporte es de manera optima, mientras que el 41% expone que es eficiente, a su vez el 1% expresan que es ineficiente.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, se dio a conocer la presente numeración y gráfica de la información se puede deducir que el movimiento vehicular de las categorías “óptima” tiene la mayor frecuencia en comparación del “ineficiente” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, que las condiciones de los buses están en perfectas condiciones para el movimiento circular en Cantón Ambato.

En la frecuencia “ineficiente” con un porcentaje muy pequeño del 1%, nos da entender que las condiciones de las unidades no tienen mayor problema según los encuestados.

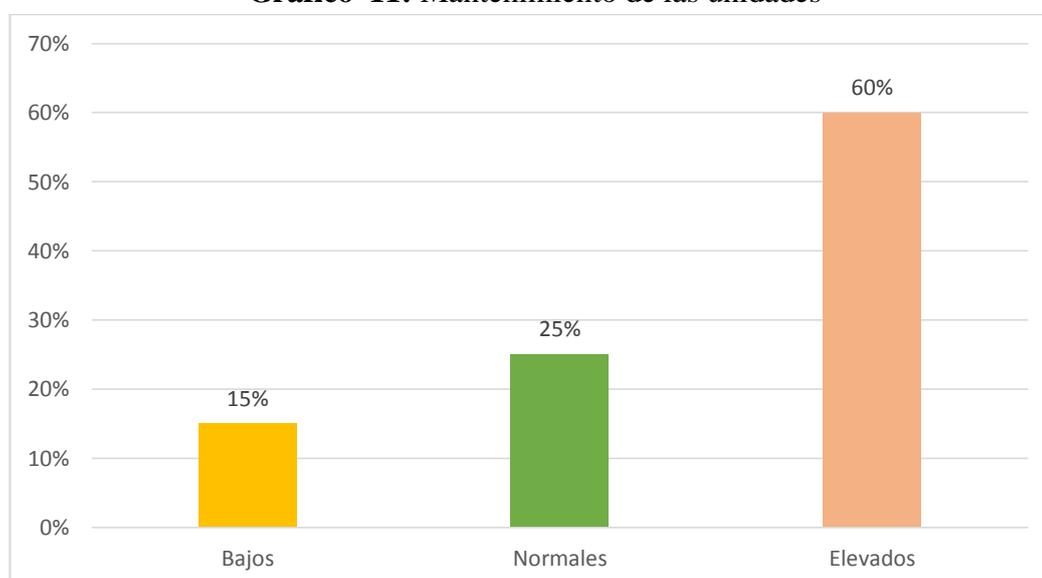
### Pregunta 3. ¿Los costos de mantenimiento de las unidades de transporte son?

**Tabla 16:** Mantenimiento de las unidades

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Bajos	30	15%
Normales	50	25%
Elevados	120	60%
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los Transportista de la ciudad de Ambato

**Gráfico 11:** Mantenimiento de las unidades



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según respuestas obtenidas de los datos de las encuestas existe un 60% que los costos de mantenimiento de las unidades de transporte es de manera elevada, mientras que el 25% expone que son normales, a su vez el 15% expresan que son bajos.

## INTERPRETACIÓN

La mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios de la gráfica de la información, se puede deducir que los costos de mantenimiento de acuerdo a las categorías son “elevados” tiene la mayor frecuencia en comparación de “normales” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, que el mantenimiento de los buses son costosos para el movimiento circular en Cantón Ambato.

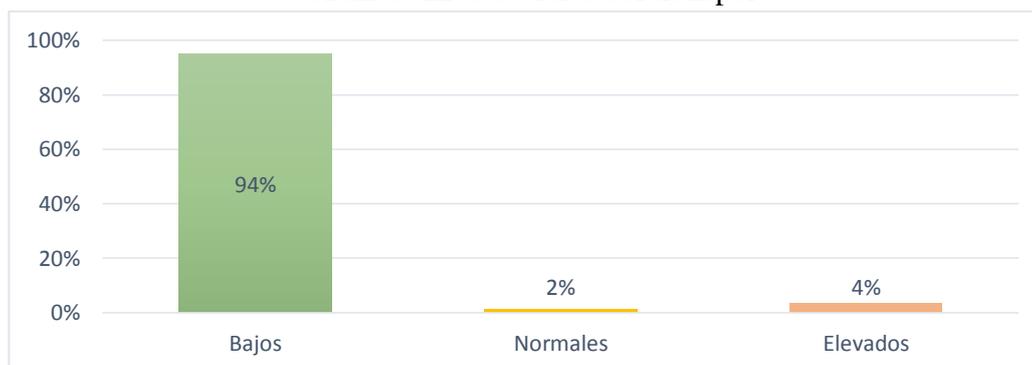
**Pregunta 4. ¿Qué piensan del subsidio para los transportes públicos en Ambato?**

**Tabla 17:** Subsidios del transporte

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Bajos	190	94%
Normales	3	2%
Elevados	7	4%
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 12:** Subsidios del transporte



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a los datos obtenidos de las encuestas existe un 94% que los subsidios para los transportistas (buses) son bajo, mientras que el 2% expone que son normales, a su vez el 4% expresan que es elevado.

## INTERPRETACIÓN

La mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así la gráfica para la información, se puede deducir que los subsidios a los transportistas de acuerdo a las categorías son “bajos” tiene la mayor frecuencia en comparación de “normales” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, que los subsidios a los buses son bajos para el mantenimiento de las unidades que circulan en el Cantón Ambato.

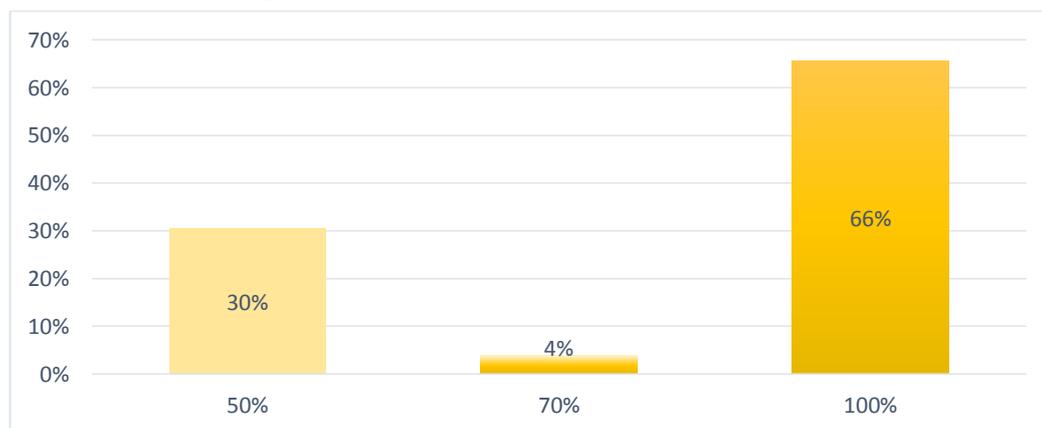
### Pregunta 5. ¿El sector transporte debe actualizar las unidades en un?

**Tabla 18:** Actualización de las unidades

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
50%	61	30%
70%	8	4%
100%	131	66%
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 13:** Actualización de las unidades



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los datos obtenidos de las encuestas existe un 66% que el sector transporte debe actualizar las unidades (buses) en un 100%, mientras que el 30% expone que un 50%, a su vez el 4% expresan un 70%.

## INTERPRETACIÓN

La mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así las gráfica para la información, se puede deducir que el sector transporte debe actualizar las unidades de acuerdo a las categorías que son “100%” tiene la mayor frecuencia en comparación de “70%” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, que el sector transporte debe actualizar las unidades para dar un mejor servicio a la comunidad del Cantón Ambato.

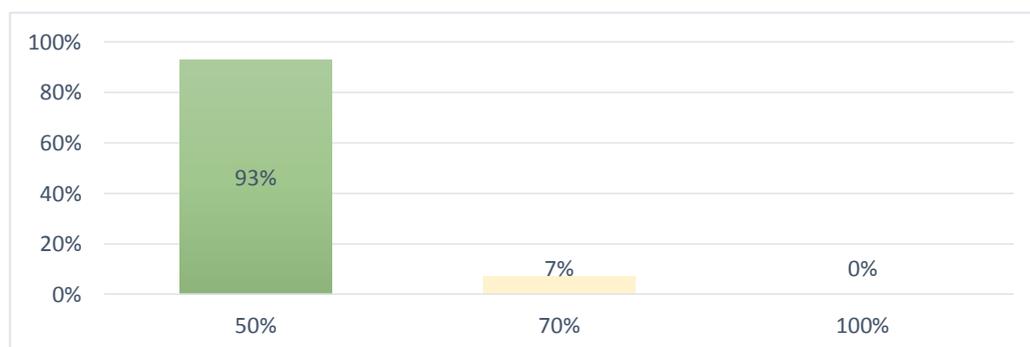
**Pregunta 6. ¿Las tasas arancelarias para repuestos de vehículos le han perjudicado en un?**

**Tabla 19:** Tasas arancelarias

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
50%	186	93%
70%	14	7%
100%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 14:** Tasas arancelarias



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo con los choferes de las cooperativas encuestadas existe un 93% que las tasas arancelarias para repuestos de vehículos le han perjudicado en un 50%, mientras que el 7% expone que un 70%, a su vez el 0% expresan un 100%.

## INTERPRETACIÓN

La mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así la gráfica para la información, se puede deducir que las tasas arancelarias para repuestos de vehículos le ha perjudicado en un “50%” tiene la mayor frecuencia en comparación de “70%” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, da que las tasas arancelarias para repuestos vehiculares tiene un grado de perjuicio de la mitad, en el gremio de transporte del Cantón Ambato.

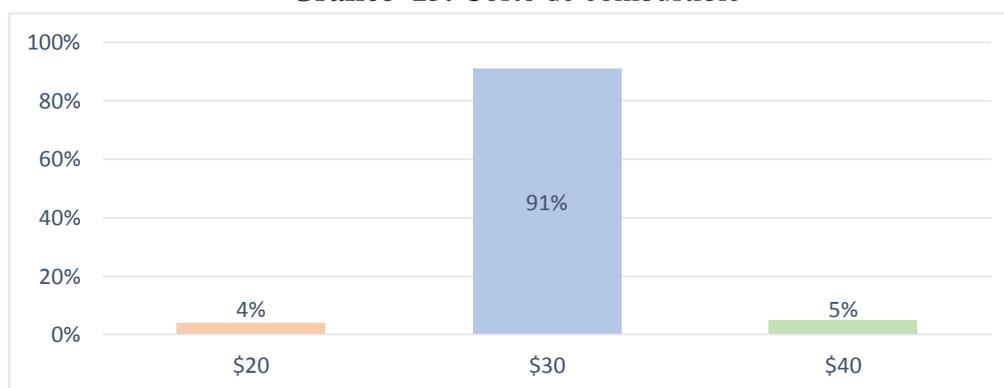
### Pregunta 7. ¿Cuánto de combustible consume la unidad diariamente?

**Tabla 20:** Costo de combustible

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
\$20	8	4%
\$30	182	91%
\$40	10	5%
<b>TOTAL</b>	200	100%

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 15:** Costo de combustible



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a la obtención de resultados, realizado a los choferes de las cooperativas encuestadas existe un 4% que el costo de combustible que consume la unidad es de \$20, mientras que el 91% expone que es de \$30, a su vez el 5% expresan que es de \$40.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así la gráfica para la información, se puede deducir que los costos de combustible que consume la unidad es de “\$30” tiene la mayor frecuencia en comparación de “\$20” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, dando que el costo de combustible del bus es diariamente y el valor es el resultado del porcentaje más elevado que es 91% del gremio del transporte del Cantón Ambato.

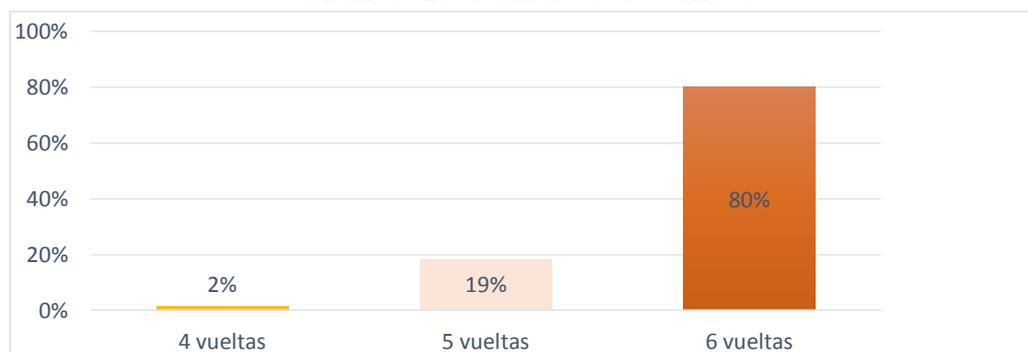
### Pregunta 8. ¿Cuál es el número de recorridos diarios que realiza la unidad?

**Tabla 21:** Número de recorridos

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
4 vueltas	3	2%
5 vueltas	37	19%
6 vueltas	160	80%
<b>TOTAL</b>	200	100%

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 16:** Número de recorridos



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según el resultado obtenido de las encuestas realizadas a los choferes de las cooperativas existe un 2% que el numero de recorridos que ase la unidad es de 4 vueltas, mientras que el 19% expone que es de 5 vueltas, a su vez el 80% expresan que es de 6 vueltas.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así las gráfica para la información, se puede deducir que el número de recorridos diarios que realiza la unidad es de “6 vueltas” tiene la mayor frecuencia en comparación de “4 vueltas” que tiene la menor frecuencia, demostrando así el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, dando que el número de recorridos diarios que realiza la unidad es la más elevada según el porcentaje que dio el resultado de la encuesta del gremio del transporte del Cantón Ambato.

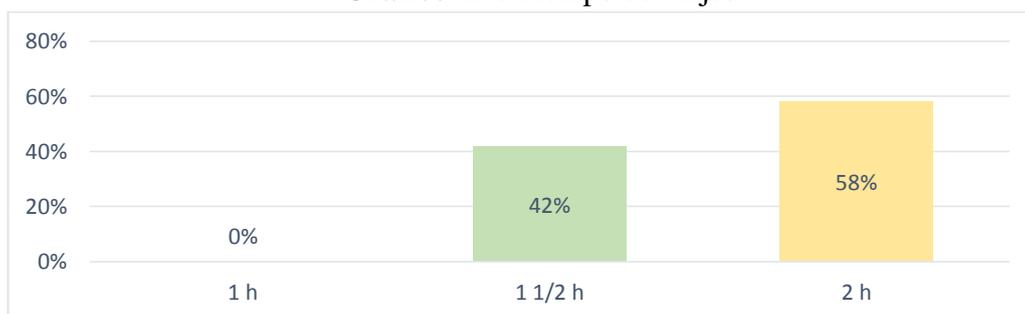
### Pregunta 9 ¿Cuál es el tiempo de viajes que realiza las unidades?

**Tabla 22:** Tiempo de viajes

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
1 h	0	0%
1 1/2 h	84	42%
2 h	116	58%
<b>TOTAL</b>	200	100%

**Fuente:** Encuesta a los transportistas Transportista de la ciudad de Ambato

**Gráfico 17:** Tiempo de viajes



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo al resultado obtenido de las encuestas realizadas a los choferes de las cooperativas existe un 0% que el tiempo de viajes que realiza la unidad es de 1 hora, mientras que el 42% expone que es de 1 hora y  $\frac{1}{2}$ , a su vez el 58% expresan que es de 2 horas.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así las gráfica para la información, se puede deducir que el tiempo de viajes que realiza la unidad “2 horas” tiene la mayor frecuencia en comparación de “1 hora y media” que tiene la menor frecuencia, demostrando el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, dando así que el tiempo de viajes que realiza la unidad es la más alta pero no cubre las necesidades del Cantón Ambato.

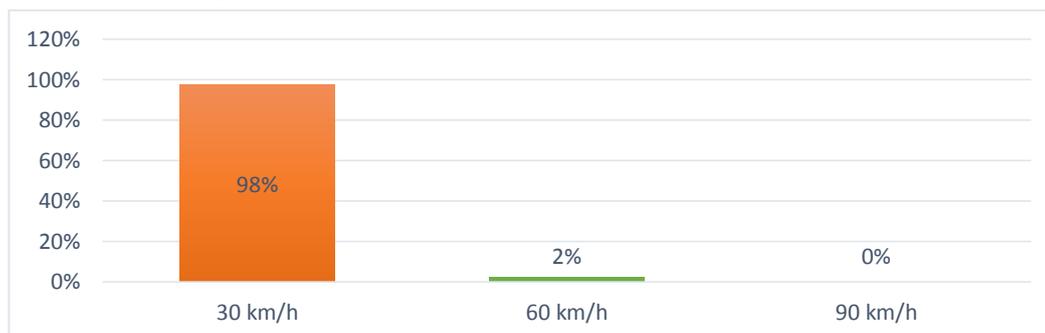
**Pregunta 10. ¿Cuál es la velocidad mínima a la que debe ir el transporte público en el sector urbano?**

**Tabla 23:** Velocidad mínima en el sector urbano

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
30 km/h	195	98%
60 km/h	5	2%
90 km/h	0	0%
TOTAL	200	100%

Fuente: Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 18:** Velocidad mínima en el sector urbano



Elaborado por: Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo al resultado obtenido de las encuestas realizadas a los choferes de las cooperativas existe un 98% que la velocidad mínima que debe ir el bus en el sector urbano es de 30km/h, mientras que el 2% expone que es de 60km/h, a su vez el 0% expresan que es de 90km/h.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así las gráfica para la información, se puede deducir que la velocidad mínima que debe ir la unidad a “30km/h” tiene la mayor frecuencia en comparación a los “60km/h” que tiene la menor frecuencia, demostrando el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, dando así que la velocidad que viaja la unidad en el sector urbano es la más alta en porcentaje pero la mínima en km/h, en la circulación del Cantón Ambato

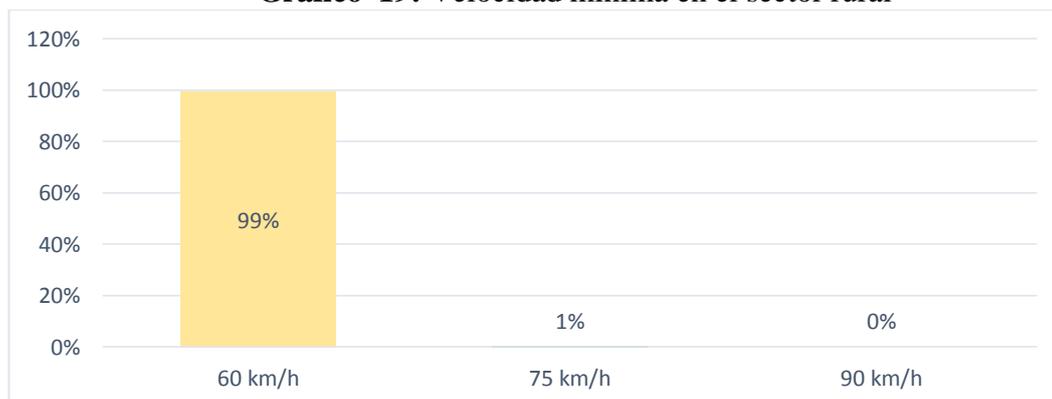
**Pregunta 11. ¿Cuál es la velocidad mínima a la que debe ir el transporte público en el sector rural?**

**Tabla 24:** Velocidad mínima en el sector rural

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
60 km/h	199	99%
75 km/h	1	1%
90 km/h	0	0%
TOTAL	200	100%

Fuente: Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 19:** Velocidad mínima en el sector rural



Elaborado por: Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los resultados obtenidos de las encuestas realizadas a los choferes de las cooperativas existe un 99% que la velocidad mínima que debe ir el bus en el sector rural es de 60km/h, mientras que el 1% expone que es de 75km/h, a su vez el 0% expresan que es de 90km/h.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así la gráfica para la información, se puede deducir que la velocidad mínima que debe ir la unidad a “60km/h” tiene la mayor frecuencia en comparación a los “75km/h” que tiene la menor frecuencia, demostrando el resultado de la encuesta realizada a los transportistas, dando así que la velocidad que viaja la unidad en el sector rural es la más alta en porcentaje pero la mínima en km/h, en la circulación del Cantón Ambato.

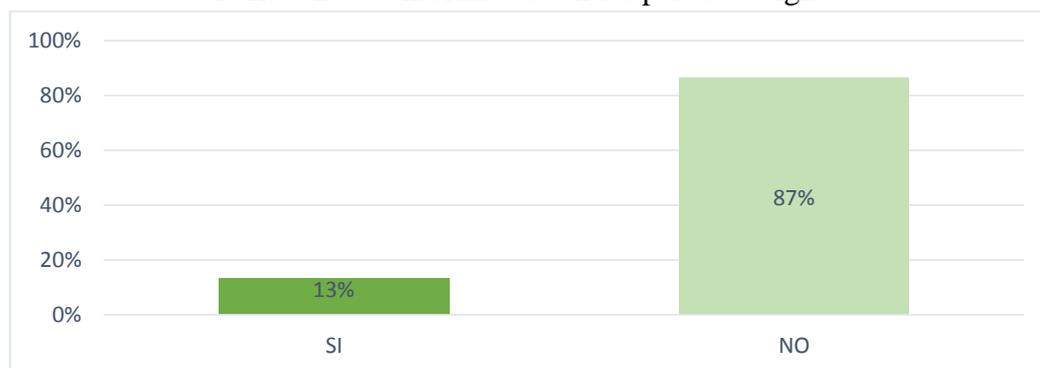
### Pregunta 12. ¿Está usted conforme con las paradas asignadas al transporte público?

**Tabla 25:** Conformidad con las paradas asignadas

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	27	13%
NO	173	87%
TOTAL	200	100%

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 20:** Conformidad con las paradas asignadas



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a los datos obtenidos de las encuestas realizadas a los choferes de las cooperativas existe un 13% en conformidad con las paradas de buses asignadas al transporte en el “si”, mientras que el 87% expone que es “no”.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así las gráfica para la información, en la conformidad con las paradas asignadas el “NO” tiene la mayor frecuencia en comparación al “SI” que tiene la menor frecuencia, se puede deducir que los transportistas “no” están de acuerdo con las paradas asignadas del municipio del Cantón Ambato.

### Pregunta 13. ¿Respeto usted el no sobrepasar el límite de pasajeros en las horas pico?

**Tabla 26:** Respeto el límite de pasajeros en horas pico.

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	77	38%
NO	123	62%
TOTAL	200	100%

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 21:** Respeto el límite de pasajeros en horas pico.



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a los datos obtenidos de las encuestas realizadas a los choferes de las cooperativas existe un 38% que respetan el no sobrepasar el límite de pasajeros en horas pico expone que “si”, mientras que el 62% expone que es “no”.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así las gráfica para la información, en respetan el no sobre pasar el límite de pasajeros en horas pico el “NO” tiene la mayor frecuencia en comparación al “SI” que tiene la menor frecuencia, se puede deducir que los transportistas sobrepasan el límite de pasajeros en esas horas que brindan el servicio a la ciudadanía del Cantón Ambato.

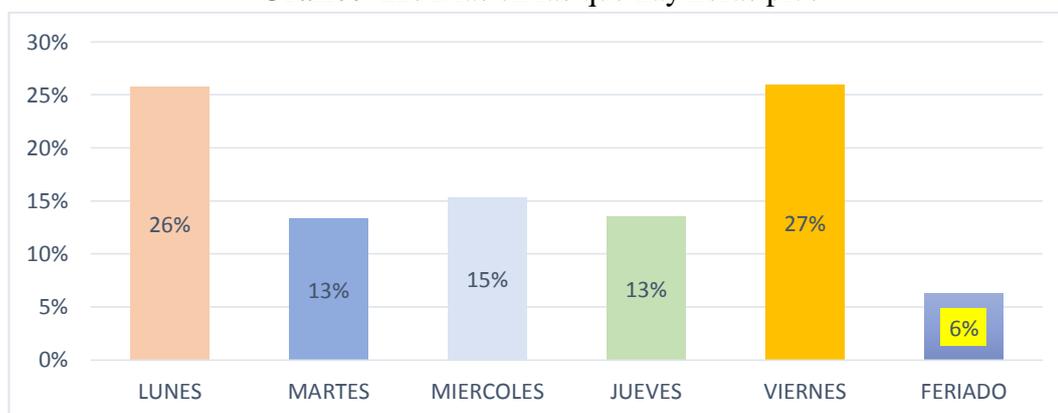
### Pregunta 14. ¿Cuáles son los días en las que hay horas pico?

**Tabla 27:** Días en las que hay horas pico

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
LUNES	198	26%
MARTES	103	13%
MIERCOLES	118	15%
JUEVES	104	13%
VIERNES	200	27%
FERIADO	48	6%
TOTAL	771	100%

**Fuente:** Encuesta a los Transportistas de la ciudad de Ambato

**Gráfico 22:** Días en las que hay horas pico



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los datos obtenidos en la encuesta realizada a los choferes de las cooperativas existe un 26% que los días que hay horas pico expone que es “Lunes”, mientras que el 13% expone que es “Martes”, mientras que el 15% expone que es “Miercoles”, mientras que el 13% expone que es “Jueves”, mientras que el 27% expone que es “Viernes” y a su vez el 6% expresan que es “Feriados”.

## INTERPRETACIÓN

De la mayoría de choferes de las cooperativas encuestadas, dio a conocer los siguientes criterios dando así las gráfica para la información, al respecto en que los días que ay horas picos son “Lunes y Viernes” tiene la mayor frecuencia en comparación al “Feriado” que tiene la menor frecuencia, se puede deducir que los transportistas tienen horas picos todo los días y feriados, dando un buen servicios a la población del Cantón Ambato.

### • APLICACIÓN DE LAS ENCUESTAS A LOS USUARIOS

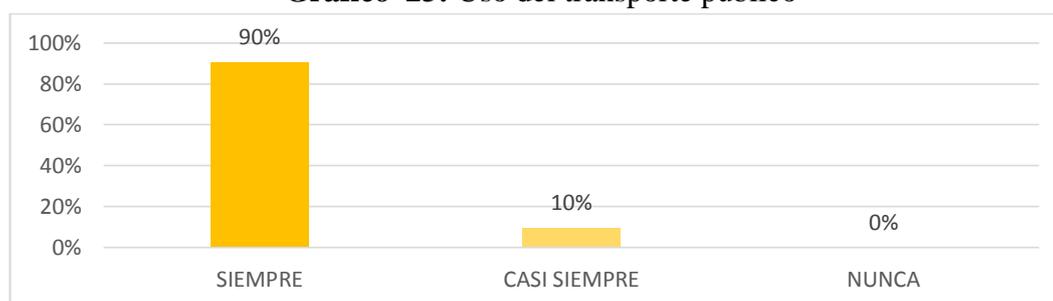
**Pregunta 1. ¿Con que frecuencia hace uso de los servicios de transporte urbano y rural?**

**Tabla 28:** Uso del transporte público

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SIEMPRE	345	90%
CASI SIEMPRE	38	10%
NUNCA	0	0%
TOTAL	383	100%

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 23:** Uso del transporte público



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a la obtención de resultados, realizado a los usuarios encuestados, existe un 90% que usan frecuentemente el transporte público es decir “Siempre”, mientras que el 10% expone que es de “Casi siempre”, a su vez el 0% es “Nunca”.

## INTERPRETACIÓN

De la presentación numérica y gráfica de la información se puede deducir que los usuarios usan el transporte público de manera frecuente eso quiere decir que la categoría de “Siempre” tiene la mayor frecuencia en comparación del “casi siempre” que tiene la menor frecuencia, demostrando que el usuario usa el uso diario de los medios de movilización pública en el Cantón Ambato.

En la frecuencia “casi siempre” con un porcentaje muy pequeño del 10%, nos da entender que la movilidad de los usuarios en vehículos propios no es muy altos.

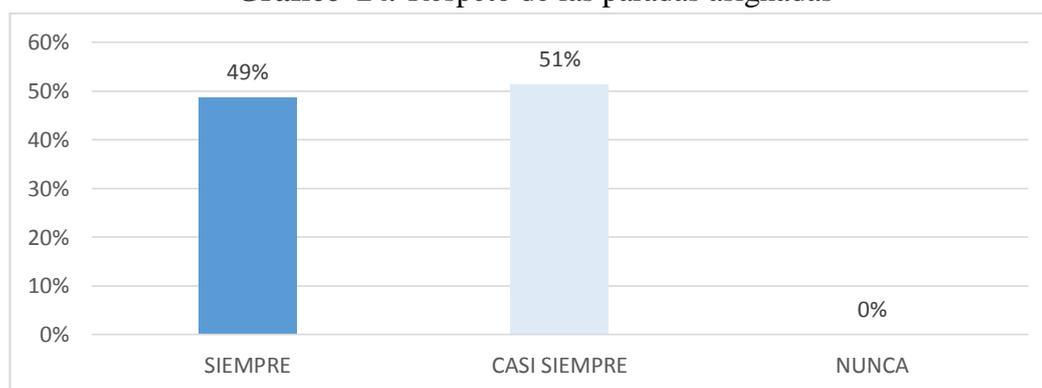
**Pregunta 2. ¿Respeto usted las paradas asignadas para el servicio de transporte público?**

**Tabla 29:** Respeto de las paradas asignadas

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SIEMPRE	188	49%
CASI SIEMPRE	195	51%
NUNCA	0	0%
TOTAL	383	100%

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 24:** Respeto de las paradas asignadas



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a la obtención de resultados, realizado a los usuarios encuestados, existe un 49% que respetan las paradas asignadas es decir “Siempre”, mientras que el 51% expone que es de “Casi siempre”, a su vez el 0% es “Nunca”.

## INTERPRETACIÓN

De la presentación numérica y gráfica de la información se puede deducir que los usuarios no respetan las paradas establecidas, es decir que la categoría de “Siempre” tiene la mayor frecuencia en comparación del “casi siempre” que tiene la menor frecuencia, demostrando que el usuario no respeta ni ase el respectivo uso de las paradas que se encuentran ubicadas en el Cantón Ambato.

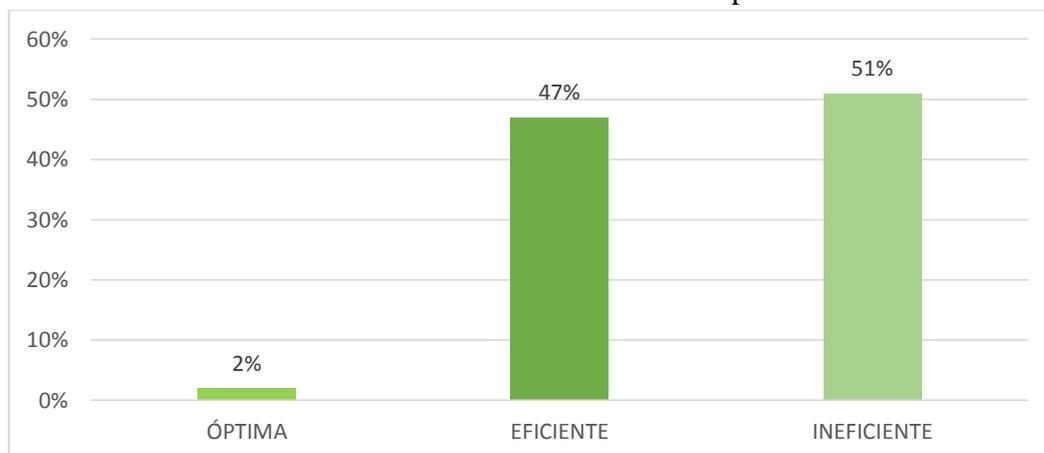
### Pregunta 3. ¿El desplazamiento de la movilidad en el transporte es?

**Tabla 30:** Movilidad en el transporte

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
ÓPTIMA	8	2%
EFICIENTE	180	47%
INEFICIENTE	195	51%
TOTAL	383	100%

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 25:** Movilidad en el transporte



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los resultados obtenidos, en las encuestas realizada a los usuarios, existe que un 2% el desplazamiento de la movilidad en el transporte es “Óptima”, mientras que el 47% expone que es “Eficiente”, a su vez el 51% es “Ineficiente”.

## INTERPRETACIÓN

De la presentación numérica y gráfica de la información se puede deducir que el desplazamiento de los usuarios en el transporte no es muy aceptable, es decir que la categoría de “Ineficiente” tiene la mayor frecuencia en comparación del “Óptimo” que tiene la menor frecuencia, demostrando que el usuario no está de acuerdo ni satisfecho por el servicio que brinda el transporte público en el Cantón Ambato.

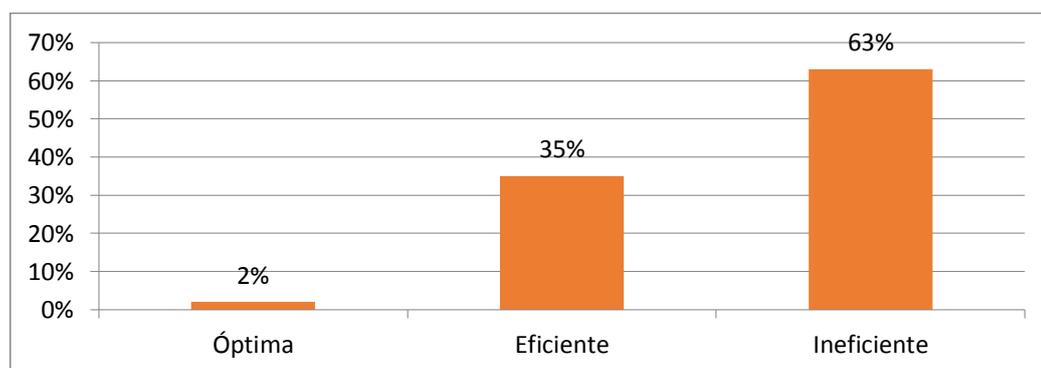
### Pregunta 4. ¿Los servicios de los transportistas que dan a la ciudadanía son?

**Tabla 31:** Servicio de transporte

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
ÓPTIMA	8	2%
EFICIENTE	134	35%
INEFICIENTE	241	63%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 26:** Servicio de transporte



Elaborado por: Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los resultados obtenidos, en las encuestas realizada a los usuarios, existe que un 2% piensa que el servicio de transporte que brinda a la ciudadanía es de manera “Optima”, mientras que el 35% expone que es “Eficiente”, a su vez el 63% es “Ineficiente”.

## INTERPRETACIÓN

De los resultados obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que el servicio de transporte público que brinda a los usuarios no es muy aceptable, es decir que la categoría de “Ineficiente” tiene la mayor frecuencia en comparación del “Optimo” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que el usuario no está de acuerdo ni satisfecho por el servicio que brinda el transporte público en el Cantón Ambato.

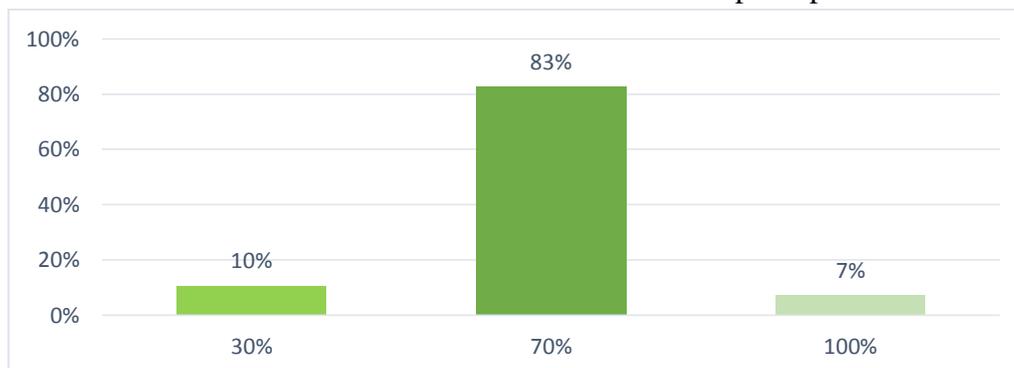
**Pregunta 5. ¿En qué medida las necesidades de la población son satisfechas por el servicio de transporte?**

**Tabla 32:** Satisfacción del servicio del transporte público

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
30%	38	10%
70%	318	83%
100%	27	7%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 27:** Satisfacción del servicio del transporte público



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a la encuesta realizada a los usuarios, se obtuvo los siguientes resultados, existe un 10% que piensa que las necesidades de la población son satisfechas por el servicio de transporte en un “30%”, mientras que el 83% expone que sus necesidades son satisfechas en un “70%”, a su vez el 7% es “100%”.

## INTERPRETACIÓN

De los resultados obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que las necesidades de la población son satisfechas por el servicio del transporte público no totalmente, es decir que la categoría de “70%” tiene la mayor frecuencia en comparación del “100%” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que el transporte público no satisface las necesidades del usuario al ciento por ciento, y por ende el servicio que brinda el transportista no está eficiente en el Cantón Ambato.

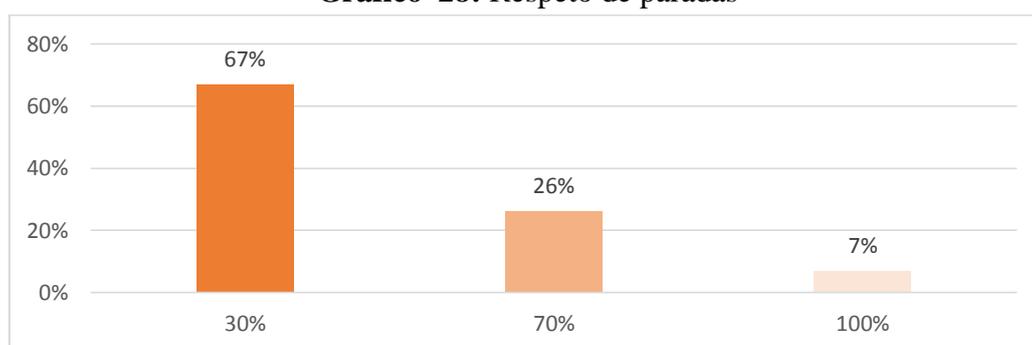
**Pregunta 6. ¿En qué medida los ciudadanos respetan las paradas de buses asignadas?**

**Tabla 33:** Respeto de paradas

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
30%	257	67%
70%	100	26%
100%	26	7%
<b>TOTAL</b>	383	100%

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 28:** Respeto de paradas



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a la encuesta realizada a los usuarios, se obtuvo los siguientes resultados, existe un 67% que piensa que los ciudadanos respetan las paradas de buses asignadas en un “30%”, mientras que el otro 26% expone que respeta las paradas en un “70%”, a su vez el 7% dice que respeta un “100%”.

## INTERPRETACIÓN

De los resultados obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que los ciudadanos no respetan las paradas asignadas al transporte público, es decir que la categoría de “30%” tiene la mayor frecuencia en comparación del “100%” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que los usuarios no respetan o no están de acuerdo con las paradas asignadas por el municipio y por ende el servicio que brinda el transportista no está eficiente en el Cantón Ambato.

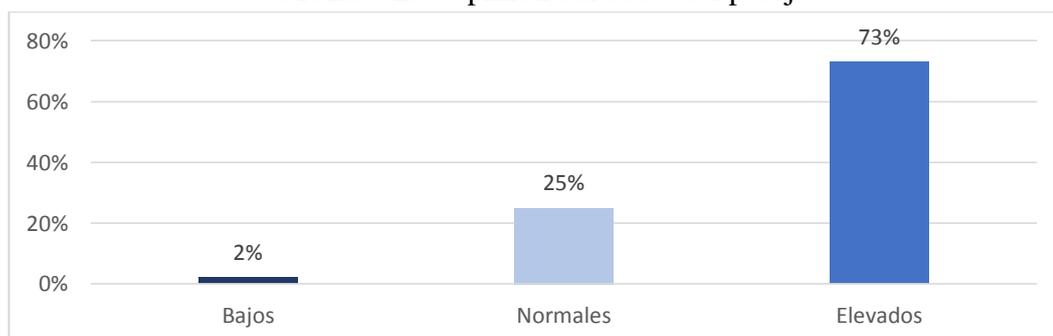
### Pregunta 7. ¿Qué opina del costo del pasaje?

**Tabla 34:** Opinión del costo del pasaje

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
Bajos	8	2%
Normales	95	25%
Elevados	280	73%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 29:** Opinión del costo del pasaje



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo a la encuesta realizada a los usuarios, se obtuvo los siguientes resultados, existe un 2% que piensa que los costos del pasaje de buses asignados son “Bajos”, mientras que el otro 25% expone que el costo de pasaje son “Normales”, a su vez el 73% dice que su costo es “Elevado”.

## INTERPRETACIÓN

De los resultados obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que los costos de pasaje del transporte público para los ciudadanos son estables, es decir que la categoría de “Normales” tiene la mayor frecuencia en comparación del “Bajos” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que los usuarios están de acuerdo con el costo del pasaje asignados por los transportistas del Cantón Ambato.

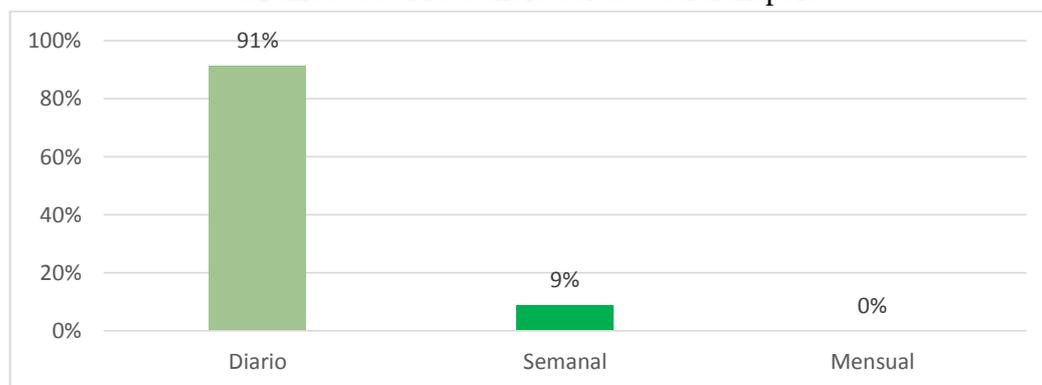
### Pregunta 8. ¿Cuál es la frecuencia de uso del servicio de transporte?

**Tabla 35:** Frecuencia del uso del transporte

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
<b>Diario</b>	349	91%
<b>Semanal</b>	34	9%
<b>Mensual</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	383	100%

Fuente: Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 30:** Frecuencia del uso del transporte



Elaborado por: Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los datos obtenidos en la encuesta realizada a los usuarios, se obtuvo los siguientes resultados, existe un 91% que piensa que el uso frecuente del servicio de transporte público por parte del usuario es “Diario”, mientras que el 9% expone que el uso del servicio es “Semanal”, a su vez el 0% no tiene ningún porcentaje con notativo que es “Mensual”.

## INTERPRETACIÓN

De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que la población usa los medios de transporte público de una manera constante, es decir que la categoría “Diario” tiene la mayor frecuencia en comparación del “Semanal” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que los usuarios ocupan el servicio de transporte con más frecuencia para su movilización en el Cantón Ambato.

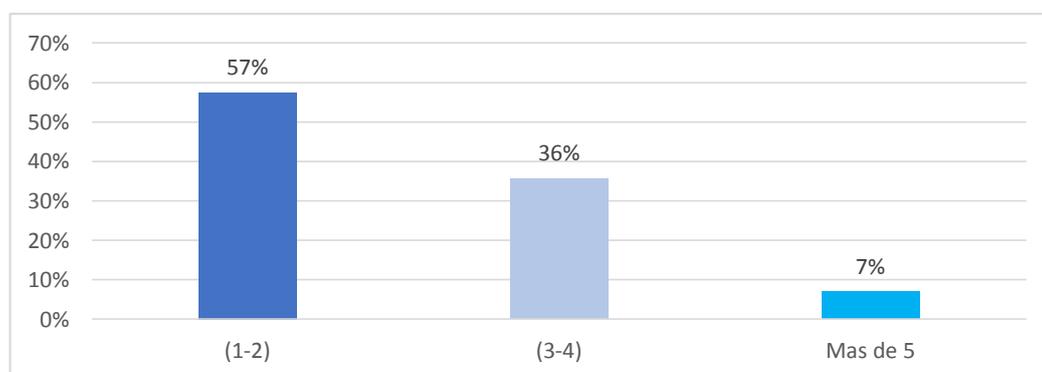
### Pregunta 9. ¿Cuántas veces hace uso diario del transporte público?

**Tabla 36:** Uso del transporte diario

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
(1-2)	218	57%
(3-4)	138	36%
Más de 5	27	7%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 31:** Uso del transporte diario



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los datos obtenidos en la encuesta realizada a los usuarios, se obtuvo los siguientes resultados, existe un 57% que piensa que el uso diario del servicio de transporte público por parte del usuario es “(1-2) veces”, mientras que el 36% expone que el uso diario del servicio es “(3-4) veces”, a su vez el 7% dicen que usan el transporte “Mas de 5 veces”.

## INTERPRETACIÓN

De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que la población usa los medios de transporte público de una manera diaria, es decir que usan el servicio de transporte de “(1-2) veces” la cual tiene la mayor frecuencia en comparación de “Más de 5 veces” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que los usuarios ocupan el servicio de transporte de una a dos veces diarias de manera frecuente para su movilización en el Cantón Ambato.

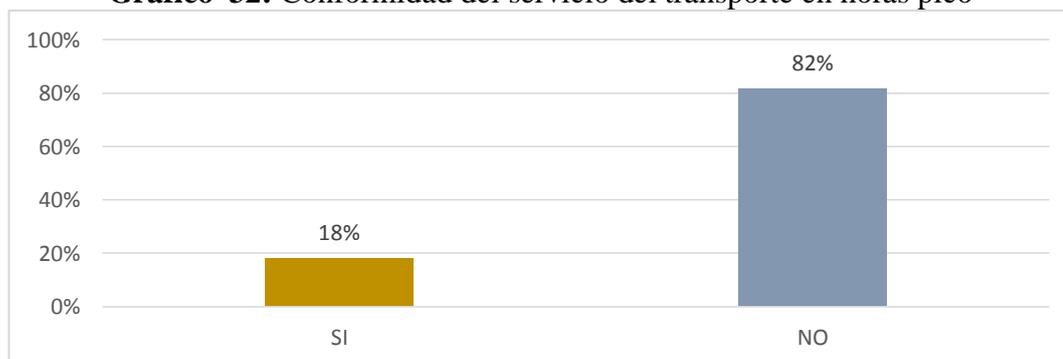
**Pregunta 10. ¿Está usted conforme con el servicio que brinda el transporte público en las horas pico?**

**Tabla 37:** Conformidad del servicio del transporte en horas pico

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	69	18%
NO	314	82%
TOTAL	383	100%

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 32:** Conformidad del servicio del transporte en horas pico



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

Según los datos obtenidos en la encuesta realizada a los usuarios, se obtuvo los siguientes resultados, existe un 18% que está de acuerdo con los servicios del transporte público en horas pico, en la categoría “Si”, mientras que el 82% expone que “No” están de acuerdo con el servicio que brinda el gremio del transporte.

## INTERPRETACIÓN

De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que no está conforme con el servicio que brinda el transporte público en las horas pico, es decir el servicio de transporte en horas pico “No” es adecuada, la cual tiene la mayor frecuencia en comparación de la opción “Si” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que los usuarios no están satisfechos con el servicio que brinda las unidades en horas picos para la movilización de los ciudadanos del Cantón Ambato.

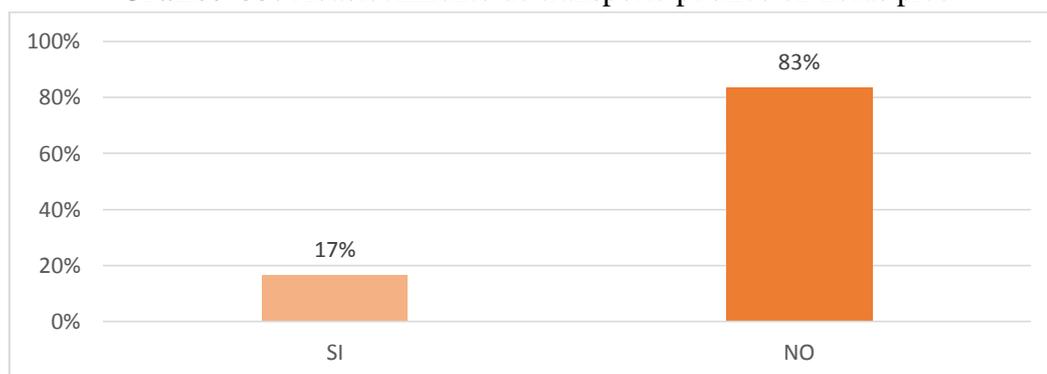
**Pregunta 11. ¿Cree usted que hay abastecimiento de transporte público en las horas pico?**

**Tabla 38:** Abastecimiento de transporte público en horas pico

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
SI	65	17%
NO	318	83%
TOTAL	383	100%

**Fuente:** Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 33:** Abastecimiento de transporte público en horas pico



**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

## ANÁLISIS

De acuerdo con los datos obtenidos en la encuesta realizada a los usuarios, se obtuvo los siguientes resultados, existe un 17% que el abastecimiento de transporte público en las horas pico es de manera óptima, es decir “Si”, mientras que el 83% expone que “No” abastece el servicio de transporte .

## INTERPRETACIÓN

De acuerdo a los datos obtenidos de la encuesta nos da la siguiente numeración y gráfica de la información se puede deducir que las unidades no se abastecen en dar servicio en horas pico, es decir el servicio de transporte en horas pico “No” es suficiente, la cual tiene la mayor frecuencia en comparación de la opción “Si” que tiene la menor frecuencia, demostrando así que los transportistas no abastecen la demanda de servicios en hora pico, dando inconformidad a los usuarios que se movilizan en Ambato.

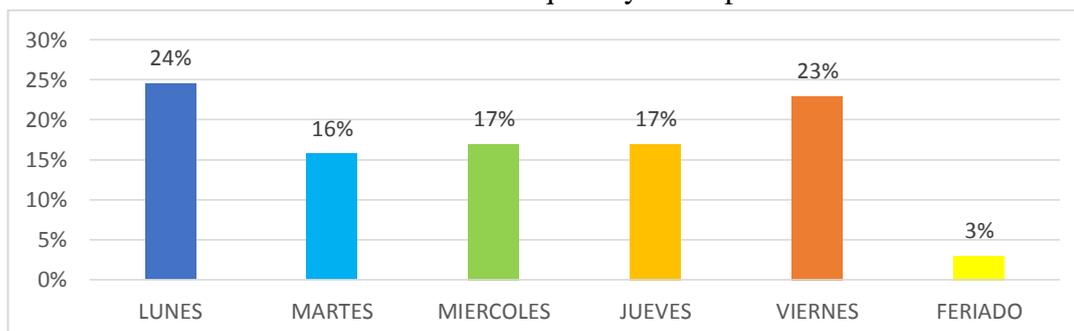
### Pregunta 12. ¿Qué días cree usted que hay horas pico?

**Tabla 39:** Días que hay horas pico

CATEGORÍAS	FRECUENCIAS	PORCENTAJE
LUNES	92	24%
MARTES	61	16%
MIERCOLES	65	17%
JUEVES	65	17%
VIERNES	88	23%
FERIADO	12	3%
TOTAL	383	100%

Fuente: Encuesta a los ciudadanos del Cantón Ambato

**Gráfico 34:** Días que hay horas pico



Elaborado por: Castelo, M (2015)

## **ANÁLISIS**

Según los datos obtenidos en la encuesta realizada a la población, existe un 24% que los días que hay horas pico es “Lunes”, mientras que el 16% expone que es “Martes”, mientras que el 17% expone que es “Miércoles”, igual el 17% expone que es “Jueves”, mientras que el 23% expone que es “Viernes” y a su vez el 3% expresan que es “Feriados”.

## **INTERPRETACIÓN**

De la mayoría de los usuarios encuestados, dio a conocer los siguientes criterios dando así la gráfica para la información, al respecto que los días que ay horas picos son “Lunes” y el “Viernes” tiene la mayor frecuencia en comparación al “Feriado” que tiene la menor frecuencia, se puede deducir que la ciudadanía tienen horas picos todo los días, pero los días más frecuentes es lunes y viernes, donde la gente se moviliza más dentro del Cantón Ambato.

### **a.1. Interpretación de resultados**

Al verificar la distribución en la realización de las encuestas a la ciudadanía y a los transportistas acerca de la economía del transporte público y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato, se determina un elevado porcentaje de incidencia del elevado, esto obedece a varias razones: la falta de proyectos que se ajusten más a las necesidades reales de la población, la poca difusión o investigación del tema de la movilidad y economía del transporte, incremento de las tasa arancelarias a los repuestos de vehículos y falta de educación en movilidad.

La infraestructura es un parte fundamental en el tema de movilidad y economía del transporte, que genera un efecto multiplicador en el crecimiento y desarrollo, mejorando la competitividad de las empresas, conexión de centros de producción con los de consumo, facilita la movilidad de personas y productos, mejora la calidad de vida de la población, mediante, la provisión de servicios básicos.

Al analizar los resultados su interpretación es clara en la pregunta 7, los ciudadanos no están de acuerdo con los servicios que brinda el gremio del transporte y más aun con su costo de pasaje que es “Normal” pero también con un porcentaje considerado

influyente que es “Elevado” según el resultado de las encuestas realizadas a los usuarios, el servicio que brinda las cooperativas de transporte público no son aceptables para el usuario que está inconforme al no ver un cambio positivo en el incremento de los pasajes.

El movimiento vehicular es óptimo de acuerdo al resultado obtenido en la pregunta 1 de las encuestas realizadas al gremio del transporte, tomando énfasis que el movimiento vehicular que circula en la ciudad de Ambato está acorde con ellos. De la misma manera en la pregunta 2 tiene el mismo resultado que es óptimo en relación a la actualización de unidades con la cual brindan el servicio a la población.

En la pregunta 3, según los resultados los costos en el mantenimiento y repuestos de los buses son muy elevados, de la misma manera tratan de justificar esos costos con el incremento del pasaje sin embargo no cubren todo el costo que se requiere para actualizar las unidades, dando una perspectiva clara de parte del transportista que las unidades deben ser cuidadas por parte del usuario y así alargar el tiempo de duración del transporte aunque tenga sus costos elevados.

De acuerdo a los resultados obtenidos en la pregunta 4, que piensa del subsidio para los transportes, la mayoría digiero que son bajos, que no cubren el costo básico y real de las necesidades de las unidades.

El gobierno autónomo descentralizado del Cantón Ambato, ha tomado a cargo la nueva competencia y por ende es responsable el pago del subsidio al gremio del transporte, tomando la decisión de aceptar el incremento de pasajes mediante un estudio técnico, pero no están de acuerdo la mayor parte de transportistas, porque sus costos de reparación y mantenimiento son más elevados.

En la pregunta 5 el sector transporte debe actualizar las unidades, se obtuvo un porcentaje significativo que tanto los usuario y transportistas están de acuerdo con que se deben actualizar las unidades para el bienestar de las ambas parte y así dar un buen servicio

Según los resultados de la pregunta 6 las tasas arancelarias le han perjudicado un 50%, eso quiere decir que aún mas con el incremento de las tasa en repuestos de los vehículos es aceptable por los transportistas pero sin antes recalcar que si les perjudica al gremio del transporte.

El resultado de la pregunta 7, 8, 9 del costo de combustible, el número de recorridos y tiempo de viaje que realiza la unidad justifica su consumo diario que es de treinta dólares, la mayoría de vueltas y el tiempo que dura del recorrido de la unidad, todo estos son factores que inciden en el incremento de los pasajes.

La velocidad que deben mantener y respetar los buses tanto en el sector urbano como rural, son respetadas pero no están de acuerdo, de la misma manera no están conformes con las paradas y a la misma vez no respetan el sobre peso del límite de capacidad que tiene la unidad de transporte en horas pico, de acuerdo a los datos obtenidos en las preguntas 10, 11, 12,13 encuestadas al gremio.

De igual manera en la pregunta 14 cuales son los días que ay horas pico, de acuerdo a los resultados de los encuestados todos los días, pero el lunes y viernes son los más fuertes, que no abastecen el servicio.

La movilidad en el transporte público es constante tanto en el medio urbano y rural, su uso es diario y necesario de acuerdo con los usuarios en la pregunta 1.

En la pregunta 2 según los encuestados respondieron que casi siempre respetan las paradas de buses asignadas por el municipio, sus criterios son muy diversos.

De acuerdo a los resultados de la pregunta 3 y 4 de desplazamiento y servicio que brinda el transporte a los ciudadanos, se obtuvo que es ineficiente los usuarios no ven ningún cambio completamente en las unidades y los transportista piensan que las unidades están en óptimas condiciones para brindar un buen servicio a la ciudadanía.

Las necesidades de la población y el respeto de las paradas de buses no son satisfechos ni aceptados completamente por la ciudadanía, en relación a la pregunta 5 y 6.

En la opinión de los usuarios acerca del costo del pasaje de la pregunta 7, se dieron dos resultados muy significativos en porcentajes que son normales y el otro que son elevados.

En las preguntas 8 y 9 se obtuvo las siguientes respuestas de la frecuencia que hace uso del servicio es diario y cuantas veces utiliza el transporte es 1 y 2 veces, los usuarios ocupan la mayoría de tiempo el medio de transporte para movilizarse tanto en el sector urbano como rural siendo indispensable en la vida diaria.

Él no obtuvo un porcentaje muy alto en las preguntas, 10 está usted conforme con el servicio de transporte y 11 hay abastecimiento del mismo en horas pico, la inconformidad del usuario y pocas unidades que no abastece la demanda son factores que deben ser analizados y solucionados.

La población piensa que los días que hay horas pico son todos, pero el mayor día es lunes y viernes donde se congestiona la afluencia de usuario y no se da una buena atención.

Los gobiernos autónomos descentralizados conocen mejor la realidad de su localidad y están en la capacidad de proponer proyectos que se ajusten más a las necesidades reales de la población a la que representan y por ende al ordenamiento vehicular así aportar de manera efectiva al desarrollo local.

A pesar de este progreso que muestran los gobiernos seccionales provinciales, no hay que descuidar ni dejar de lado la satisfacción de las necesidades, ya que cada vez que se van cubriendo las necesidades de la misma aparecen nuevas necesidades que deben irse cubriendo con el transcurso del tiempo.

El problema de los gobiernos seccionales se agrava más, cuando el gobierno central no está en capacidad de atender con recursos económicos de manera adecuada y peor eficiente a cada uno de ellos; por estas razones, en los diferentes municipios se deben crear y buscar mecanismos que ayuden a cumplir con sus obligaciones hacia la comunidad y ésta colabore para hacerse acreedora a estos beneficios.

Otro gran problema que se presenta es el riesgo moral que existe por parte de los gobiernos autónomos, ya que los recursos obtenidos por endeudamiento son destinados para otras funciones y fines para los cuales fueron solicitados, como es la nueva responsabilidad de los subsidios que se otorga al gremio del transporte, de esta manera la nueva competencia que es la Agencia Nacional de Transito está a cargo del municipio.

No es comprobable que el crecimiento de las regiones pobres haya sido consecuencia de los efectos difusores provocados por regiones ricas, ni tampoco que la dinámica de crecimiento territorial sea únicamente reflejo del tipo de crecimiento vehicular. Sí, en cambio, ha sido decisiva la capacidad del Estado para cohesionar económica y socialmente al país. Pero lo fundamental es la existencia de dinámicas territoriales específicas, no dependientes exclusivamente de la habilidad para atraer capitales extra región o provincia, sino su capacidad para impulsar procesos de innovación endógenos, estimulando las iniciativas locales, la creación de empleo y de nuevas empresas, a la vez que construyendo, en definitiva, entornos innovadores en cada territorio concreto.

De esta manera la, cultura, identidad, integración, participación, ciudadanía se nos presentan como palabras-clave íntimamente relacionadas con las posibilidades de accionar sobre economía de transporte y movilidad en el marco de la planificación estratégica para el desarrollo local.

## **a.2. Verificación de la hipótesis**

Para verificar la hipótesis se utiliza el estadígrafo del Chi cuadrado como herramienta de análisis matemático. El proceso de su utilización es el siguiente:

### **a.2.1. Planteamiento de hipótesis**

#### **Modelo lógico**

$H_0$ : No existe diferencia entre economía del transporte y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato.

H<sub>1</sub>: Existe diferencia significativa entre economía del transporte y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato.

### Modelo matemático

H<sub>0</sub>: O = E

H<sub>1</sub>: O ≠ E

### Modelo estadístico

$$X^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

#### a.2.2. Regla de decisión

1-0,01 = 0,99;

1-0,05 = 0,95;

gl = (c-1) (f-1)

gl = (3-1) (3-1) = 4

Al 99% y con 4 gl  $X^2_t$  es igual a 13,277

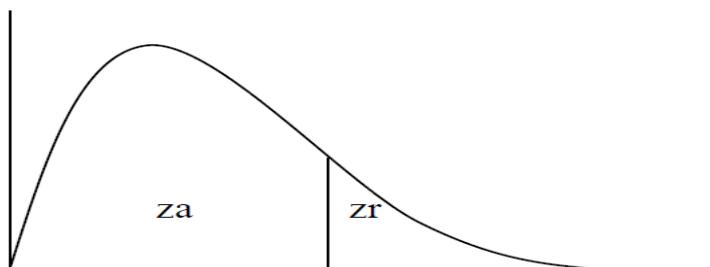
Al 95% y con 4 gl  $X^2_t$  es igual a 9,488

Se acepta la hipótesis nula si,  $X^2_c$  es menor o igual a  $X^2_t$ , caso contrario se rechaza, tanto al  $\alpha$  de 0,05 ó 0,01

Se acepta la H<sub>0</sub>, si  $X^2_c$  es  $\leq$  a 13,277 con  $\alpha$  0,01

Se acepta la H<sub>0</sub>, si  $X^2_c$  es  $\leq$  a 9,488 con  $\alpha$  0,05

**Gráfico 35:** Curva de la hipótesis



Elaborado por: Castelo, M (2015)

13,277  $\alpha$  0,01

9,488  $\alpha$  0,05

### a.2.3. Cálculo de $X^2$

**Tabla 40:** Presentación de los datos, frecuencias observadas

	BAJOS	NORMALES	ELEVADOS	TOTAL
BAJOS	3	27	30	60
NORMALES	2	40	68	110
ELEVADOS	3	28	182	213
TOTAL	8	95	280	<b>383</b>

**Fuente:** Encuestas a los ciudadanos y transportistas del Cantón Ambato de la pregunta 7 y 3.

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

**Explicación:** Todos los valores expresados en la tabla se conocen como frecuencias Observadas y para encontrar las frecuencias Esperadas se procede de la siguiente manera:

Para encontrar la frecuencia Esperada del valor “3” se multiplica el total marginal vertical, en este caso 8, por el total marginal horizontal 60 y, ese producto se divide para el gran total, en este caso, 383. Con el mismo proceso se determinan todo los valores, tanto para proyectos en economía de transporte y movilidad como para el desarrollo continuo del cantón. No importa si sus valores son con decimales. Su fórmula es:  $E = \frac{TMV * TMH}{TG}$

**Tabla 41.** Cálculo de Ji cuadrado.  $X^2$

O	E	O - E	(O - E) <sup>2</sup>	(O - E) <sup>2</sup> /E
3	1,25	1,75	3,05	2,43
2	2,30	-0,30	0,09	0,04
3	4,45	-1,45	2,10	0,47
27	14,88	12,12	146,83	9,87
40	27,28	12,72	161,68	5,93
28	52,83	-24,83	616,67	11,67
30	43,86	-13,86	192,22	4,38
68	80,42	-12,42	154,20	1,92
182	155,72	26,28	690,74	4,44
<b>TOTAL</b>			<b>1967,59</b>	<b>41,14</b>

**Fuente:** Datos de la tabla 40

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

#### **a.2.4. Conclusión**

Como el valor del Chi cuadrado calculado ( $X^2_c$ ) (41,14) es MAYOR a 13,277 con 4 grados de libertad y un  $\alpha$  de 0,01, se ACEPTA la hipótesis alterna y se RECHAZA la nula, es decir, “Existe diferencia significativa entre economía del transporte y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato”.

#### **b. Limitaciones de estudio**

En esta investigación que se ha realizado a la ciudadanía y transportistas mediante encuestas, tuvo las siguientes limitaciones:

Como la falta de información acerca del tema por parte de los involucrados en la investigación.

Poca acogida por parte de los transportistas en las encuestas, de la misma manera la ciudadanía en general.

Información restringida por parte del municipio en los datos de los subsidios que se otorga al gremio del transporte.

Costo de movilización en el despliegue de recolección de información para la presente investigación.

Poca información bibliográfica en el tema investigado.

#### **c. Conclusiones**

Al culminar el trabajo investigativo hemos resumido las siguientes conclusiones:

- En el tema de economía del transporte y movilidad, tanto usuarios, como transportistas (buses) y el GAD no tienen mucho conocimiento. El transporte se encuentra relacionado con la economía al punto de afirmar que es otra actividad productiva es decir, sin la función que cumplen los transportistas públicos (buses), no se puede dar el bien económico, puesto que a la infraestructura del transporte se constituye en un factor de producción y la movilidad en un determinante del costo y del mercado.
- Como hemos analizado el transporte se puede definir como el movimiento de personas y bienes de un lugar a otro de manera física como actividad final y el medio para satisfacer las necesidades de la población. Tanto en los costos de los

pasajes en familia o por personas dependiendo la ocupación que realiza, va desde \$ 0.6 a \$1.5 diarios, semanal de \$3 a \$7.5 y mensual de \$12 a \$30 dólares, recalcando el costo de una sola persona que puede ser un padre, madre, hijo o abuelo, es un gasto muy elevado para las familias que perciben un salario básico.

- La población está compuesta de familias que viven, trabajan y desarrollan actividades económicas, dentro y fuera de sus hogares. Las cuales fuera de casa demandan el uso diario del transporte público, como trabajo, educación, salud y entretenimiento. El porcentaje más alto en costos de transporte público (buses), es la ocupación de estudiante con un 30% que es el sector educativo, seguido por la ocupación de agente de ventas que es el 9% y por el ama de casa que tiene un 12%, estos grupos de ocupación o usuario son los que más demanda el uso de transporte.
- El impacto en la movilidad es muy importante ya que en el estudio realizado a 383 personas, el 90% de la población de la muestra encuestada utiliza frecuentemente el transporte público (buses) y el 10% casi siempre, de esta manera podemos analizar que el Cantón Ambato se encuentra dividido en dos grandes sectores como son: urbano y rural de las cuales su costo en transporte público es más elevado con un 53%, que del urbano con un 47%, Puesto que en el sector urbano se produce productos agrícolas, las cuales el agricultor que tiene un 3% de uso del transporte público (buses) debe movilizarse continuamente para compras de semilla, fungicidas y todo con respecto a la agricultura, de la misma manera las amas de casa quien realiza las compras y el abastecimiento de alimentos a los hogares utilizan el transporte público (buses) un 12%, el 30% son los estudiantes que utiliza más el transporte público (buses), el 9% son agentes vendedores que utilizan el transporte público (buses) y el 49% son las cabezas de familia que están en distintos niveles de ocupación quien provee el dinero para el abastecimiento, las necesidades básicas de los hogares, todos estos integrantes son quien ayudan de una u otra manera al desarrollo productivo y económico del Cantón Ambato.
- Por otra parte, desde el estudio de la entidad encargada de la planificación, y logística de la movilidad que es el GAD Municipalidad de Ambato en base a

los factores de ordenamiento de distribución determinados al modelo de gestión “A”, ha recibido como transferencias del Gobierno Central por las competencias de TTTSV el valor de USD. 12'940.194,32 registrados en el periodo comprendido entre el 2013 - 2015, asignaciones que no han sido suficientes para cubrir el gasto corriente y de inversión que es de USD. 16'974.475,04 generado por la Dirección de Tránsito, Transporte y Movilidad y a Agencia de Orden y Control Ciudadano, provocando un déficit de USD. 4'034.280,72 que la municipalidad ha tenido que subsidiar con recursos propios de la institución.

- De esta manera se analiza que el 18% de los usuarios encuestados supieron manifestar que sí están conformes con el servicio de transporte y el 82% no están de acuerdo con el servicio que brinda. A su vez, dichos desplazamientos dependen de la ubicación de los hogares, de los lugares de trabajo, escuelas y de comercio así como de la infraestructura vial, costos de los pasajes y los servicios que brinda el transporte y el transportista. De acuerdo a los usuarios el 17% de las personas encuestadas cree que si hay abastecimiento del transporte en horas pico y el 83% alude que no se abastece el servicio en el Cantón Ambato.
- En conclusión el 66% de los transportistas acotan que se deben actualizar las unidades o se debe dar un mantenimiento continuo y el 41% de los encuestados señalan que las unidades están en condiciones eficientes para poder brindar un mejor servicio de manera óptima para la ciudadanía.

#### **d. Recomendaciones**

De acuerdo a mi punto de vista realizo algunas recomendaciones que pretendo servirán para mejorar la gestión municipal.

- Identificar los recursos y las potencialidades propias de esta institución, con lo que se debe planificar y ejecutar proyectos de desarrollo.
- Equilibrar las falencias que hay entre el servicio del transporte y los usuarios, para así obtener un desarrollo más óptimo y eficiente a nivel del Cantón Ambato.

- Mejorar la logística en relación al movimiento vehicular, evitando el congestionamiento en el centro de la ciudad, tanto urbano como rural.
- El GAD de Ambato debería elaborar el proyecto de creación de la Empresa Pública Municipal de Tránsito, Transporte y Movilidad, con la finalidad de crear una política de gestión administrativa y financiera sustentable para un mayor desarrollo del Cantón.
- El GAD Municipalidad de Ambato debería coordinar con la Agencia Nacional de Tránsito y el Ministerio de Finanzas el medio adecuado para que las entregas de recursos económicos sean entregados puntualmente y a la vez se analice los elementos de distribución de las competencias para obtener un aumento en las asignaciones que permitan cubrir los costos fijos y variables.
- Capacitar a los transportistas y a los usuarios acerca de los derechos y reglamentos que tiene cada uno de ellos y que deben poner en práctica y cumplir con las leyes y normas que están estipuladas.
- Mayor control de la agencia nacional de tránsito en la aglomeración de pasajeros en el transporte público, para así poder evitar molestias y brindar un servicio más cómodo, que a más de eso sea seguro.
- Incrementar las unidades para que el servicio sea más rápido, es decir; en sectores rurales y parroquiales la afluencia de pasajeros es elevada y las unidades no abastece su demanda, por el cual es necesario aumentar unidades, para que así la espera de pasajero por una unidad ya no sea de 45 minutos sino de máximo de 15 minutos.
- Hay la necesidad progresiva de políticas en movilidad y en transporte que contemplen medidas de planificación y logística para satisfacer las diferentes necesidades de los usuarios en el tema, dado que se relaciona con la distribución zonal tanto urbana como rural y sobre todo de las decisiones de los individuos implicados, partir de la oferta de opciones de tiempos y movimientos para el transporte.

# BIBLIOGRAFIA

## **Bibliografía:**

- "Analistas Económicos de Andalucía". (s.d de s.m de 2001). Economía Andaluza. Recuperado el 04 de 05 de 2016, de <http://http://www.economiaandaluza.es/publicaciones/infraestructuras-transporte-eje-mediterraneo-andaluz-efectos-socioeconomicos-n-340>
- ABRIL PORRAS, V. H. (2003). Técnicas de Investigación Científica. Ambato: s.e.
- Alcantara Vasconcellos, E. (s.d de s.m de 2010). CAF "Análisis de la Movilidad Urbana Espacio, Medio Ambiente y Equidad". Recuperado el 02 de Noviembre de 2015, de <https://www.caf.com/media/>
- Àvila Macedo, J. J. (2006). ECONOMÍA (actualizada ed.). Zapopan, Jal. Mexico, Mexico: Umbral.
- Berumen, S. A. (2006). COMPETITIVIDAD Y DESARROLLO LOCAL. Madrid: ESIC. Recuperado el 24 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec>
- Caritas. (1998). GUÍA PARA GESTORES DE PROYECTOS Y EMPRESAS DE ECONOMIA SOCIAL. (B. -L. CONSULTING, Ed.) España.
- como se citó en "Análisis Económico de Andalucía". (s.d de s.m de 2001). Economía Andaluza. Obtenido de <http://http://www.economiaandaluza.es/publicaciones/infraestructuras-transporte-eje-mediterraneo-andaluz-efectos-socioeconomicos-n-340>
- Coraggio, J. L. (2004). La Gente o el Capital DESARROLLO LOCAL Y ECONOMÍA DEL TRABAJO (Abya - Yala ed.). Quito: Abya - Yala. Recuperado el 16 de Mayo de 2016
- De Castilla y Leòn, J. (2006). Economía Social y Cooperativismo. Valladolid: Lex Nova.
- Díaz Fernández, J. A. (s.d de Julio de 2007). MINERVA REPOSITORIO INSTITUCIONAL DA USC. Recuperado el 25 de Marzo de 2016, de <http://minerva.usc.es>
- Duque Escobar, G. (29 de Junio de 2007). bdigital REPOSITORIO INSTITUCIONAL. Recuperado el 20 de Febrero de 2016, de [http://www.bdigital.unal.edu.co/view/person/Duque\\_Escobar](http://www.bdigital.unal.edu.co/view/person/Duque_Escobar)
- Duque-Escobar, G. (29 de Junio de 2007). Economía del Desarrollo Weebly. Recuperado el 04 de 05 de 2016, de <http://www.economiadeldesarrollo.weebly.com/>

- Férez Taboada, B., & Seung Hwan, O. Y. (11 de Mayo de 2004). Colección de Tesis Digitales Universidad de las Américas Puebla. Recuperado el 05 de Octubre de 2015, de [https://www.catarina.udlap.mx/u\\_dl\\_a/tales/documentos/lad/ferez\\_t\\_b/](https://www.catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/ferez_t_b/)
- Garzón Coque, J. R. (s.d de Enero de 2013). Repositorio Digital Universidad Técnica de Ambato. Recuperado el 25 de Marzo de 2016, de <https://www.repo.uta.edu.ec/bitstream/>
- Ginès de Rus, Campos, J., & Nombela, G. (2003). Economía del transporte. (A. Bosch, Ed.) Barcelona.
- Gómez Orea, D. (2002). Ordenamiento Territorial (Mundi - Prensa ed.). Madrid: Agrícola Española S.A. Recuperado el 23 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=E5VjHEtGT6MC&printsec=frontcover&dq=Territorial&hl>
- Guanina Yanzapanta, A. (04 de Agosto de 2011). Repositorio Digital de la Universidad Técnica de Ambato. Recuperado el 31 de Marzo de 2016, de <http://www.uta.edu.ec>
- Herce, M. (2009). Sobre la Movilidad en la ciudad. Barcelona: Reverté.
- HERRERA E., L., MEDINA F., A., NARANJO L., G., & PROAÑO B., J. (2002). Tutoría de la Investigación. Ambato: Maestría en Gerencia de Proyectos Educativos y Sociales. Primera Edición.
- Ibáñez Padilla, G. (2013). MANUAL DE ECONOMÍA PERSONAL. Cómo potenciar sus ingresos e inversiones. Buenos Aires, Argentina: EDITORIAL DUNKEN. Recuperado el 18 de Junio de 2016
- León y Ramírez, J. C., & Mora Velázquez, S. (2006). Ciudadanía, democracia y políticas públicas. México. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=htnXP4WkqZIC&printsec=frontcover&dq=Políticas+públicas&hl>
- López Casanovas, G., Jaume Puig, J., Ganuza, J. J., & Planas Miret, I. (24 de Diciembre de 2003). ResearchGate. Recuperado el 25 de Marzo de 2016, de <http://www.researchgate.net>
- Manuel. (2009). Sobre la MOVILIDAD en la ciudad. Barcelona: Reverté. Recuperado el 24 de Junio de 2016, de [https://books.google.com.ec/books?id=iEuO6jfdR\\_gC&printsec=frontcover&dq=Movilidad&hl](https://books.google.com.ec/books?id=iEuO6jfdR_gC&printsec=frontcover&dq=Movilidad&hl)

- Martínez (Dir.), E. R. (2007). COMPETITIVIDAD, CRECIMIENTO Y CAPITALIZACIÓN DE LAS REGIONES ESPAÑOLAS. Bilbao: Fundación BBVA. Recuperado el 23 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=I7sx-4LRMCcC&pg=PA121&dq=Infraestructuras+y+crecimiento.&hl>
- Mercado Salazar (coord)., A. (2003). Movilidad social: la clave para el desarrollo La nueva agenda política para la nueva Década (Antonio Vera J. ed.). La Paz. Recuperado el 24 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=Dd-4QXMKEw8C&pg=PT2&dq=politicas+movilidad&hl>
- Miklos, T., & Tello, M. E. (2007). Planeación Prospectiva una estrategia para el diseño del futuro. México, México: LIMUSA, S.A. Obtenido de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf)
- Molinero, A., & Sánchez Arellano, L. I. (1997). Transporte Público: planeación, diseño, operación y administración. México: s.e.
- Ocegueda, J. M. (2000). CRECIMIENTO Y DESARROLLO ECONÓMICO EL ESTADO ACTUAL DEL DEBATE (Tomás Di Bella ed.). Mexicali. Recuperado el 23 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=y5fGeXERg1UC&printsec=frontcover&dq=crecimiento&hl>
- REPÚBLICA DEL ECUADOR MINISTERIO DE BIENESTAR SOCIAL SUBSECRETARIA DE DESARROLLO RURAL CONVENIOMRE-MBS-IICA-BIRF. (1997). LA DIMENSION RURAL Y URBANA: EL RETO DEL CRECIMIENTO Y EQUIDAD SOCIAL. Recuperado el 23 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=HUIqAAAAYAAJ&pg=PA17&dq=Urbana+y+Rural&hl>
- Robustè Antòn, F. (2005). Logística del Transporte (Edicions UPC ed.). Barcelona.
- Salgado, A. (09 de Julio de 2012). Ensayos. Recuperado el 31 de Marzo de 2016, de <http://www.ensayodesim.blogspot.com/2012/07/investigacion-de-mercados.html>
- Sánchez Ulloa, R. (2001). Ordenamiento Territorial. Santiago de Chile. Recuperado el 24 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec>
- Sant`Anna, J. (2002). AUTOBUSES URBANOS SISTEMAS MODERNOS Y TRADICIONALES EN EL MERCOSUR AMPLIADO. (I. Bookstore, Ed.) Washington.

- Tamayo y Tamayo, M. (2004). El proceso de la investigación científica. México: LIMUSA - NORIEGA EDITORIALES.
- Tapia Medina, D. P. (11 de 02 de 2016). Repositorio Digital Universidad Tecnica de Ambato. Recuperado el 04 de 05 de 2016, de <http://www.repo.uta.edu.ec>
- Thomson, I. (2002). Impacto de las tendencias Sociales, Económicas y Tecnológicas sobre el Trnasporte Público: una investigación preliminar en ciudades de América Latina. Santiago de Chile: CEPAL.
- TTTSV, L. d. (s.d de s.m de 2011). Comisión de Transito del Ecuador. Recuperado el 04 de 05 de 2016, de <http://www.cte.gob.ec/wp-content/uploads/2011/.../LOTTTSVreforma2011.pdf>
- Vasconez, J. L. (s.d de s.m de 2009). Repositorio Digital Universidad Técnica de Ambato. Recuperado el 06 de Enero de 2016, de <http://www.repo.uta.edu.ec>
- Vega Pindado, P. (2006). La accesibilidad del transporte en autobús: diagnóstico y soluciones. Recuperado el 23 de Junio de 2016, de <https://books.google.com.ec/books?id=IPSBE90p0FUC&pg=PR2-IA8&dq=politic+De+transporte&h>

# ANEXOS

## Anexos

### A1. Recursos económicos

No	DETALLE	CANTIDAD
1	Proyecto	150
2	Material de oficina	40
3	Textos y material bibliográfico	50
4	Asesoramiento profesional	400
5	Fotocopiado	25
6	Informe final	40
7	Imprevistos	50
	<b>TOTAL</b>	<b>755</b>



**ANEXOS 1 - ENCUESTA**

**UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO  
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y ECONOMIA  
CARRERA DE ECONOMÍA**

**Cuestionario dirigido al gremio del transporte**

**Tema:** “La Economía del Transporte Público y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato”.

**Objetivo:** Conocer el punto de vista que tienen los transportistas públicos sobre movilidad en el Cantón Ambato.

**Indicaciones:**

- La información proporcionada será utilizada para asuntos académicos
- Se ruega contestar con toda la claridad del caso
- Debe colocar una x en una sola opción
- Lea determinadamente todo el instrumento

**Datos informativos:**

Nombre de la Cooperativa:.....

Número de la Unidad:.....

Tiempo que tiene como transportistas:.....

**Cuestionario**

1. Señale con una **X** las siguientes preguntas, considerando la frecuencia establecida

Preguntas	Optima	Eficiente	Ineficiente
1. ¿El movimiento vehicular es de manera?			
2. ¿En qué condiciones se encuentran, las unidades de transporte actualmente de Ambato?			

Preguntas	Bajos	Normales	Elevados
3. ¿Los costos de mantenimiento de las unidades de transporte son?			

4. ¿Qué piensan del subsidio para los transportes públicos en Ambato?			
---	--	--	--

Preguntas	50%	70%	100%
5. ¿El sector transporte debe actualizar las unidades en un?			
6. ¿Las tasas arancelarias para repuestos de vehículos le ha perjudicado en un?			

Pregunta	\$20	\$30	Hasta \$40
7. ¿Cuánto de combustible consume la unidad diariamente?			

Pregunta	4 vueltas	5 vueltas	hasta 6 vueltas
8. ¿Cuál es el número de recorridos diarios que realiza la unidad?			

Pregunta	1h	1 1/2h	hasta 2h
9. ¿Cuál es el tiempo de viajes que realiza las unidades?			

Pregunta	30km/h	60km/h	90km/h
10. ¿Cuál es la velocidad a la que debe ir el transporte público en el sector urbano?			

Pregunta	60km/h	75km/h	90km/h
11. ¿Cuál es la velocidad a la que debe ir el transporte público en el sector rural?			

**2. Responda con una X las siguientes preguntas.**

Preguntas	Si	No
12. ¿Está usted conforme con las paradas asignadas al transporte público?		
13. ¿Respeto usted el no sobrepasar el límite de pasajeros en las horas pico?		

**3. Señale con una X la siguiente pregunta, considerando la frecuencia establecida**

Pregunta	DIAS					
	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Feridos
14. ¿Cuáles son los días en las que hay horas pico?						

**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**



## ANEXOS 2 - ENCUESTA

**UNIVERSIDAD TECNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE CONTABILIDAD Y ECONOMIA**  
**CARRERA DE ECONOMÍA**  
**Cuestionario dirigido a la ciudadanía**

**Tema:** “La Economía del Transporte Público y su impacto en la movilidad de las familias del Cantón Ambato”.

**Objetivo:** Recoger información sobre la conformidad e inconformidad de la ciudadanía con el servicio del transporte público en el Cantón Ambato.

**Indicaciones:**

- La información proporcionada será utilizada para asuntos académicos
- Se ruega contestar con toda la claridad del caso
- Debe colocar una x en una sola opción
- Lea determinadamente todo el instrumento

**Datos informativos:**

Sexo:.....

Edad:.....

Ocupación:.....

**Cuestionario**

1. Señale con una X las siguientes preguntas, considerando la frecuencia establecida

Preguntas	Siempre	Casi siempre	Nunca
1. ¿Con que frecuencia hace uso de los servicios de transporte urbano y rural?			
2. ¿Respeto usted las paradas asignadas para el servicio de transporte público?			

Preguntas	Optimo	Eficiente	Ineficiente
3. ¿El desplazamiento de la movilidad en el transporte es?			
4. ¿Los servicios de los transportistas que dan a la ciudadanía son?			

Preguntas	30%	70%	100%
5. ¿En qué medida las necesidades de la población son satisfechas por el servicio de transporte?			
6. ¿En qué medida los ciudadanos respetan las paradas de buses asignadas?			

Pregunta	Bajos	Normales	Elevados
7. ¿Qué opina del costo del pasaje?			

Pregunta	Diario	Semanal	Mensual
8. ¿Cuál es la frecuencia de uso del servicio de transporte?			

Pregunta	1 - 2	3 - 4	Más de 5
9. ¿Cuántas veces hace uso diario del transporte público?			

2. Responda con una X las siguientes preguntas.

Preguntas	Si	No
10. ¿Está usted conforme con el servicio que brinda el transporte público en las horas pico?		
11. ¿Cree usted que hay abastecimiento de transporte público en las horas pico?		

3. Señale con una X la siguiente pregunta, considerando la frecuencia establecida

Pregunta	DIAS					
	Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Feridos
12. ¿Qué días cree usted que hay horas pico?						

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

**Tabla 42:** Categorías por encuestados

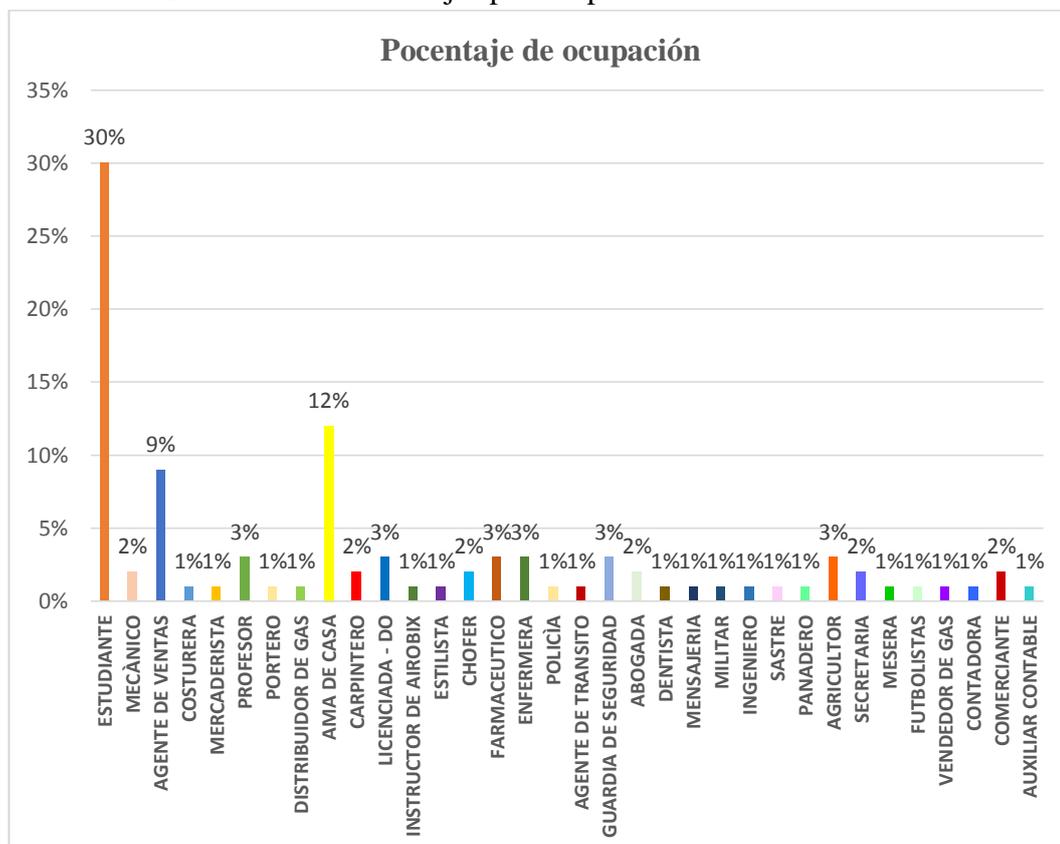
<b>CATEGORÌAS</b>	<b>FRECUENCIAS</b>	<b>PORCENTAJE</b>
ESTUDIANTE	114	30%
MECÀNICO	8	2%
AGENTE DE VENTAS	34	9%
COSTURERA	4	1%
MERCADERISTA	4	1%
PROFESOR	11	3%
PORTERO	4	1%
DISTRIBUIDOR DE GAS	4	1%
AMA DE CASA	45	12%
CARPINTERO	8	2%
LICENCIADA - DO	11	3%
INSTRUCTOR DE AIROBIX	4	1%
ESTILISTA	4	1%
CHOFER	8	2%
FARMACEUTICO	11	3%
ENFERMERA	11	3%
POLICÌA	4	1%
AGENTE DE TRANSITO	4	1%
GUARDIA DE SEGURIDAD	11	3%
ABOGADA	8	2%
DENTISTA	4	1%
MENSAJERIA	4	1%
MILITAR	4	1%
INGENIERO	4	1%
SASTRE	4	1%
PANADERO	4	1%
AGRICULTOR	11	3%
SECRETARIA	8	2%
MESERA	4	1%
FUTBOLISTAS	4	1%
VENDEDOR DE GAS	4	1%
CONTADORA	4	1%
COMERCIANTE	8	2%
AUXILIAR CONTABLE	4	1%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Población del Cantón Ambato

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

Al final de todas las preguntas encuestadas se ha establecido la siguiente tabla N°42 y gráfico N°36, se analiza la muestra encuestada por ocupación dando un porcentaje en el sector educativo es decir (estudiantes) con el índice más participativo en las encuestas con un 30%, seguido por el ama de casa con un 12% y un 9% agente de ventas, son los indicadores más relevantes en porcentaje.

**Gráfico 36:** Porcentajes por ocupación de los encuestados



**Fuente:** Datos de la tabla N °42 Categorías por Encuestados

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

Analizaremos en la siguiente tabla los datos de ubicación de las personas encuestadas tanto en el sector urbano y rural, en relación con la pregunta 8 y 9: ¿ocupa el transporte público (buses)? y ¿cuantas veces utiliza al día? recalado que el costo del pasaje es de 0.30 centavos vamos a determinar el gasto en movilización tanto diario, semanal, mensual y el total de ellos tanto como para el sector urbano y rural.

**Tabla 43:** Ocupación, gasto diario, semanal, mensual y total de los usuarios.

SECTOR	SEXO		EDAD	OCUPACIÓN	PREGUNTA 8			PREGUNTA 9			COSTO DIARIO DE PASAJES		COSTO SEMANAL DE PASAJES		COSTO MENSUAL DE PASAJES		TOTAL COSTO RURAL	TOTAL COSTO URBANO
	FEMENINO	MASCULINO			Diario	Semanal	Mensual	(1 - 2)	(3 - 4)	Más de 5								
RURAL		1	20	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		3319,2	2904
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL	1		19	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL	1		17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL	1		17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL	1		16	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL	1		16	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL	1		22	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL	1		17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL		1	15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12			
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24			

RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		19	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL	1		17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL	1		17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL	1		16	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL		1	16	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		18	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		22	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		18	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	16	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		18	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	

RURAL	1		19	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
RURAL	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
RURAL		1	17	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		23	ESTUDIANTE	1				1		1,2		6		24		
RURAL		1	30	MECÁNICO	1				1		1,2		6		24		
RURAL		1	27	MECÁNICO	1				1		1,2		6		24		
RURAL		1	28	MECÁNICO	1				1		1,2		6		24		
RURAL		1	29	MECÁNICO	1				1		1,2		6		24		
RURAL		1	40	MECÁNICO	1				1		1,2		6		24		
RURAL		1	35	MECÁNICO	1				1		1,2		6		24		
RURAL		1	30	MECÁNICO	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		19	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
RURAL		1	25	AGENTE DE VENTAS	1				1			2		8			30
RURAL	1		27	COSTURERA	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		40	COSTURERA	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		33	COSTURERA	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		45	COSTURERA	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		31	MERCADERISTA		1		1					1		2		
RURAL	1		31	MERCADERISTA		1		1					1		2		
RURAL	1		34	PROFESOR	1			1			0,6		3		12		
RURAL		1	40	PROFESOR	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		30	PROFESOR	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		45	PROFESOR	1				1		1,2		6		24		
RURAL	1		33	PORTERO	1				1		1,2		6		24		

RURAL	1		40	PORTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	37	PORTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	30	PORTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	30	DISTRIBUIDOR DE GAS	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	25	DISTRIBUIDOR DE GAS	1			1		1,2		6		24
RURAL	1		36	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		25	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		27	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		30	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		25	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		22	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		28	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		33	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		27	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		30	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL	1		30	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12
RURAL		1	30	CARPINTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	33	CARPINTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	27	CARPINTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	45	CARPINTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL		1	40	CARPINTERO	1			1		1,2		6		24
RURAL	1		22	ESTUDIANTE	1			1		1,2		6		24
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1			1		1,2		6		24
RURAL	1		17	ESTUDIANTE	1			1		1,2		6		24

RURAL		1	15	ESTUDIANTE	1			1		0,6		3		12		
RURAL	1		28	LICENCIADA	1			1		1,2		6		24		
RURAL	1		30	LICENCIADA	1			1		1,2		6		24		
RURAL		1	40	LICENCIADO	1			1		1,2		6		24		
RURAL		1	29	INSTRUCTOR DE AIROBIX	1			1		1,2		6		24		
RURAL		1	26	INSTRUCTOR DE AIROBIX	1			1		1,2		6		24		
RURAL	1		24	ESTILISTA	1			1		1,2		6		24		
RURAL	1		22	ESTUDIANTE	1			1		1,2		6		24		
RURAL	1		21	ESTUDIANTE	1			1		1,2		6		24		
RURAL		1	30	CHOFER	1			1		0,6		3		12		
RURAL		1	35	CHOFER	1			1		0,6		3		12		
RURAL		1	40	CHOFER	1			1		0,6		3		12		
RURAL	1		26	AMA DE CASA	1			1		1,2		6		24		
RURAL		1	29	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24		
RURAL		1	28	FARMACEUTICO	1			1		0,6		3		12		
RURAL		1	30	FARMACEUTICO	1			1		0,6		3		12		
RURAL		1	33	FARMACEUTICO	1			1		0,6		3		12		
RURAL	1		28	ENFERMERA	1			1		0,6		3		12		
RURAL	1		30	ENFERMERA	1			1		0,6		3		12		
RURAL	1		35	ENFERMERA	1			1		0,6		3		12		
RURAL	1		40	ENFERMERA	1			1		0,6		3		12		
RURAL		1	30	FARMACÉUTICO	1			1		0,6		3		12		
RURAL	1		25	POLICÍA	1			1		1,2		6		24		

RURAL		1	25	AGENTE DE TRÁNSITO	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	28	GUARDIA DE SEGURIDAD	1		1			0,6		3		12		
RURAL		1	30	GUARDIA DE SEGURIDAD	1		1			0,6		3		12		
RURAL		1	35	GUARDIA DE SEGURIDAD	1		1			0,6		3		12		
RURAL		1	37	GUARDIA DE SEGURIDAD	1		1			0,6		3		12		
RURAL		1	33	CHOFER	1		1			0,6		3		12		
RURAL	1		17	ESTUDIANTE	1		1			0,6		3		12		
RURAL	1		19	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL		1	30	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8			30
RURAL		1	22	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		33	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12		
RURAL	1		20	ESTUDIANTE	1		1			0,6		3		12		
RURAL		1	28	GUARDIA DE SEGURIDAD	1			1			1,2		6		24	
RURAL	1		27	ABOGADA	1				1		2		8			30
RURAL	1		29	DENTISTA	1		1			0,6		3		12		
RURAL	1		19	ESTUDIANTE	1		1			0,6		3		12		
RURAL	1		30	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12		
RURAL	1		32	ABOGADA	1				1		2		8			30
RURAL		1	27	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8			30
RURAL		1	30	MENSAJERIA	1				1		2		8			30
RURAL		1	27	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8			30
RURAL		1	25	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8			30
RURAL		1	29	AGENTE DE VENTAS	1			1			1,2		6		24	

RURAL	1		33	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8		30
RURAL	1		26	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8		30
RURAL	1		27	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8		30
RURAL	1		28	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8		30
RURAL	1		29	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL	1		31	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL		1	30	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL		1	27	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL	1		30	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL	1		31	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL		1	26	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL		1	27	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL	1		27	AGENTE DE VENTAS	1		1		0,6		3		12		
RURAL	1		21	AMA DE CASA		1	1				1		2		
RURAL		1	29	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL	1		30	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL	1		31	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL		1	26	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
RURAL		1	33	AGRICULTOR	1		1		0,6		3		12		
RURAL		1	28	AGRICULTOR	1		1		0,6		3		12		
RURAL		1	30	AGRICULTOR	1		1		0,6		3		12		
RURAL		1	40	AGRICULTOR	1		1		0,6		3		12		

RURAL		1	36	AGRICULTOR	1			1			0,6			3		12		
RURAL		1	39	AGRICULTOR	1			1			0,6			3		12		
RURAL		1	31	AGRICULTOR	1			1			0,6			3		12		
RURAL		1	29	AGRICULTOR	1			1			0,6			3		12		
RURAL		1	25	MILITAR	1			1			0,6			3		12		
RURAL	1		25	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
RURAL	1		30	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
RURAL	1		28	AMA DE CASA	1			1			1,2			6		24		
RURAL		1	30	INGENIERO	1			1			1,2			6		24		
RURAL	1		27	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
RURAL	1		22	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
RURAL	1		19	ESTUDIANTE	1			1			1,2			6		24		
RURAL		1	25	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		25	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
URBANO		1	30	LICENCIADO	1			1			0,6			3		12		
URBANO		1	28	LICENCIADO	1			1			0,6			3		12		
URBANO		1	33	LICENCIADO	1			1			0,6			3		12		
URBANO		1	40	LICENCIADO	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		30	LICENCIADA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		35	LICENCIADA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		30	LICENCIADA	1			1			0,6			3		12		
URBANO		1	18	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		21	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		17	ESTUDIANTE	1			1			1,2			6		24		

URBANO	1		20	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		18	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		16	ESTUDIANTE	1				1			1,2		6		24	
URBANO	1		17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		18	ESTUDIANTE	1				1			1,2		6		24	
URBANO		1	21	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	18	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	20	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	21	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	16	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	18	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		21	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		17	ESTUDIANTE	1				1			1,2		6		24	
URBANO	1		20	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		18	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		16	ESTUDIANTE	1				1			1,2		6		24	
URBANO	1		17	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		18	ESTUDIANTE	1				1			1,2		6		24	
URBANO		1	21	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		15	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	20	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		17	ESTUDIANTE	1				1			1,2		6		24	
URBANO		1	18	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		

URBANO		1	20	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	21	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		28	ENFERMERA	1			1			1,2		6		24		
URBANO	1		27	ENFERMERA	1			1			1,2		6		24		
URBANO	1		28	ENFERMERA	1			1			1,2		6		24		
URBANO	1		30	ENFERMERA	1			1			1,2		6		24		
URBANO	1		35	ENFERMERA	1			1			1,2		6		24		
URBANO	1		40	ENFERMERA	1			1			0,6		3		12	24	
URBANO	1		45	ENFERMERA	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		35	CONTADORA	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		36	AMA DE CASA	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		28	ABOGADA	1				1			2		8			
URBANO	1		33	ABOGADA	1				1			2		8			
URBANO	1		30	ABOGADA	1				1			2		8			
URBANO		1	40	ABOGADO	1				1			2		8			
URBANO		1	28	ABOGADO	1				1			2		8			
URBANO		1	30	ABOGADO	1				1			2		8			
URBANO		1	30	CHOFER	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	37	CHOFER	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	40	CHOFER	1			1			0,6		3		12		
URBANO		1	33	CHOFER	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		28	POLICÍA	1			1			1,2		6		24		
URBANO		1	25	AGENTE DE TRÁNSITO	1			1			1,2		6		24		
URBANO	1		27	POLICÍA	1			1			0,6		3		12		
URBANO	1		26	POLICÍA	1			1			0,6		3		12		

URBANO	1		25	AGENTE DE TRÁNSITO	1			1		0,6		3		12		
URBANO	1		27	AGENTE DE TRÁNSITO	1			1		0,6		3		12		
URBANO	1		27	INSTRUCTOR DE AIROBIX	1			1		0,6		3		12		
URBANO	1		28	INSTRUCTOR DE AIROBIX	1			1		0,6		3		12		
URBANO	1		29	DENTISTA	1			1		0,6		3		12		
URBANO		1	33	DENTISTA	1			1		0,6		3		12		
URBANO		1	40	DENTISTA	1			1		0,6		3		12		
URBANO		1	30	MENSAJERIA	1				1		2		8			
URBANO		1	28	MENSAJERIA	1				1		2		8			
URBANO		1	25	MENSAJERIA	1				1		2		8			
URBANO		1	28	MILITAR	1			1		0,6		3		12		
URBANO		1	27	MILITAR	1			1		0,6		3		12		
URBANO		1	25	MILITAR	1			1		0,6		3		12		
URBANO		1	30	INGENIERO	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	35	INGENIERO	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	28	INGENIERO	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	35	SASTRE	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	40	SASTRE	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	31	SASTRE	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	29	PANADERO	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	30	PANADERO	1				1		1,2		6		24	
URBANO		1	40	PANADERO	1				1		1,2		6		24	
URBANO	1		25	AMA DE CASA	1			1		0,6		3		12		
URBANO	1		27	AMA DE CASA	1			1		0,6		3		12		

URBANO	1		30	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		25	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		22	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		28	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		24	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		26	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		30	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		40	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		26	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		25	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		27	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		33	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		35	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		45	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		36	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		21	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		23	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		30	AMA DE CASA	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		30	AGENTE DE VENTAS	1				1		1,2			6		24		
URBANO	1		31	AGENTE DE VENTAS	1				1		1,2			6		24		
URBANO		1	26	AGENTE DE VENTAS	1				1		1,2			6		24		
URBANO	1		33	AGENTE DE VENTAS	1				1		1,2			6		24		
URBANO	1		28	AGENTE DE VENTAS	1				1		1,2			6		24		
URBANO		1	29	AGENTE DE VENTAS	1				1		1,2			6		24		

URBANO		1	25	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		33	AGENTE DE VENTAS	1			1			2		8		30
URBANO		1	20	ESTUDIANTE	1		1		0,6		3		12		
URBANO		1	30	LICENCIADO	1			1		1,2		6		24	
URBANO		1	29	FARMACEUTICO	1		1		0,6		3		12		
URBANO	1		21	ESTUDIANTE	1		1		0,6		3		12		
URBANO		1	31	SASTRE	1			1		1,2		6		24	
URBANO		1	29	PANADERO	1			1		1,2		6		24	
URBANO		1	33	AGRICULTOR	1		1		0,6		3		12		
URBANO	1		31	AMA DE CASA	1		1		0,6		3		12		
URBANO	1		31	MERCADERISTA		1		1				1		2	
URBANO	1		31	MERCADERISTA		1		1				1		2	
URBANO		1	19	ESTUDIANTE	1		1		0,6		3		12		
URBANO		1	20	ESTUDIANTE	1		1		0,6		3		12		
URBANO	1		15	ESTUDIANTE	1		1		0,6		3		12		
URBANO	1		26	SECRETARIA	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		28	SECRETARIA	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		25	SECRETARIA	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		20	SECRETARIA	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		22	SECRETARIA	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		24	SECRETARIA	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		27	SECRETARIA	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		21	ESTUDIANTE	1		1		0,6		3		12		
URBANO	1		15	ESTUDIANTE	1		1		0,6		3		12		

URBANO	1		17	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
URBANO	1		18	MESERA	1			1			0,6		3		12	
URBANO	1		19	MESERA	1			1			0,6		3		12	
URBANO	1		20	MESERA	1			1			0,6		3		12	
URBANO	1		19	MESERA	1			1			0,6		3		12	
URBANO	1		26	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
URBANO		1	27	SECRETARIA		1		1					1		2	
URBANO		1	25	FUTBOLISTAS		1		1					1		5	
URBANO		1	20	FUTBOLISTAS		1		1					1		5	
URBANO		1	22	FUTBOLISTAS		1		1					1		5	
URBANO		1	22	FUTBOLISTAS		1		1					1		5	
URBANO	1		21	ESTUDIANTE	1			1			1,2		6		24	
URBANO	1		30	AMA DE CASA		1		1					1		5	
URBANO	1		35	AMA DE CASA	1			1			0,6		3		12	
URBANO	1		24	ESTILISTA	1			1			0,6		3		12	
URBANO	1		27	ESTILISTA	1			1			0,6		3		12	
URBANO	1		30	ESTILISTA	1			1			0,6		3		12	
URBANO		1	16	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	
URBANO		1	33	PROFESOR	1			1			1,2		6		24	
URBANO		1	35	PROFESOR	1			1			1,2		6		24	
URBANO		1	40	PROFESOR	1			1			1,2		6		24	
URBANO	1		30	PROFESOR	1			1			1,2		6		24	
URBANO	1		45	PROFESOR	1			1			1,2		6		24	
URBANO	1		37	PROFESOR	1			1			1,2		6		24	
URBANO		1	22	ESTUDIANTE	1			1			0,6		3		12	

URBANO		1	33	DISTRIBUIDOR DE GAS	1			1		1,2		6		24	
URBANO		1	36	DISTRIBUIDOR DE GAS	1			1		1,2		6		24	
URBANO		1	21	ESTUDIANTE	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		30	AMA DE CASA	1		1			0,6		3		12	
URBANO		1	31	VENDEDOR DE GAS		1		1				1		5	
URBANO		1	28	VENDEDOR DE GAS		1		1				1		5	
URBANO		1	25	VENDEDOR DE GAS		1		1				1		5	
URBANO		1	33	VENDEDOR DE GAS		1		1				1		5	
URBANO	1		28	AGENTE DE VENTAS	1				1		2		8		30
URBANO		1	30	MECANICO	1		1			0,6		3		12	
URBANO	1		21	ESTUDIANTE		1		1				1		2	
URBANO		1	20	ESTUDIANTE	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	28	GUARDIA DE SEGURIDAD	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	30	GUARDIA DE SEGURIDAD	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	33	GUARDIA DE SEGURIDAD	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	29	GUARDIA DE SEGURIDAD	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	27	GUARDIA DE SEGURIDAD	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	32	GUARDIA DE SEGURIDAD	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	25	FARMACEUTICO		1		1				1		2	
URBANO	1		33	AMA DE CASA	1			1		0,6		3		12	
URBANO		1	26	FARMACEUTICO		1		1				1		2	
URBANO		1	30	FARMACEUTICO		1		1				1		2	

URBANO		1	31	FARMACEUTICO		1	1					1		2	
URBANO		1	33	FARMACEUTICO		1	1					1		2	
URBANO		1	28	FARMACEUTICO		1	1					1		2	
URBANO	1		23	ESTUDIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		35	PROFESOR		1	1					1		2	
URBANO		1	28	CARPINTERO	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		30	CONTADORA	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		29	CONTADORA	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		35	CONTADORA	1		1		0,6			3		12	
URBANO		1	30	CARPINTERO	1		1		0,6			3		12	
URBANO		1	33	CARPINTERO	1		1		0,6			3		12	
URBANO		1	28	COMERCIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO		1	33	COMERCIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO		1	30	COMERCIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO		1	40	COMERCIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		45	COMERCIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		27	COMERCIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		31	COMERCIANTE	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		27	COMERCIANTE		1	1					1		2	
URBANO		1	27	AGRICULTOR	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		21	AGENTE DE VENTAS	1			1		1,2		6		24	
URBANO	1		22	AUXILIAR CONTABLE	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		28	AUXILIAR CONTABLE	1		1		0,6			3		12	
URBANO	1		25	AUXILIAR CONTABLE	1		1		0,6			3		12	

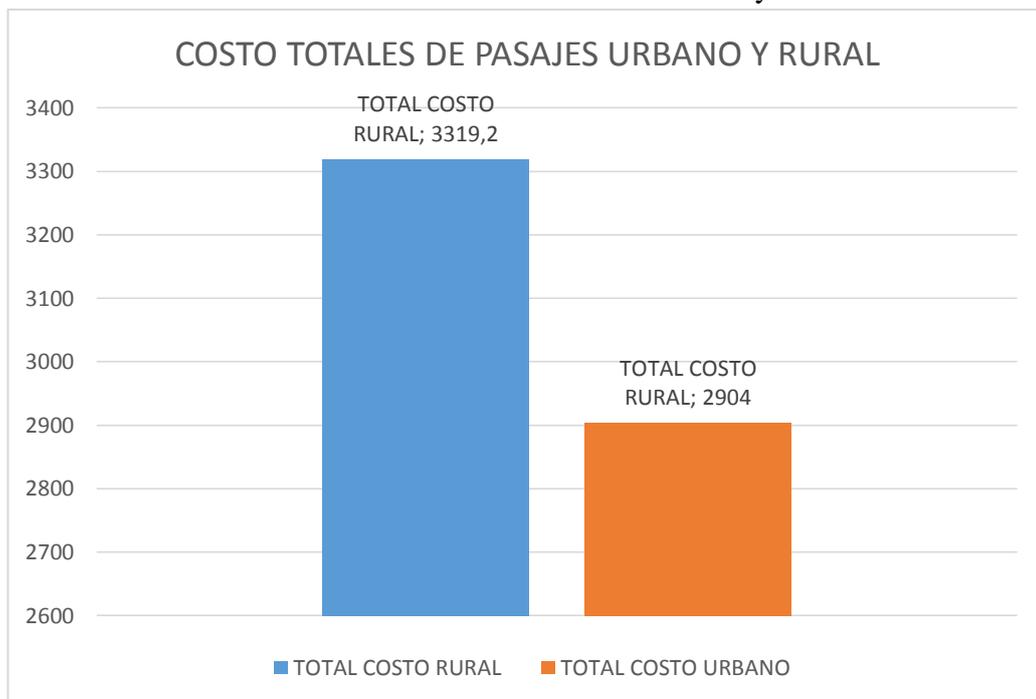
URBANO	1		27	AUXILIAR CONTABLE	1			1			0,6			3		12		
URBANO		1	23	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
URBANO	1		20	ESTUDIANTE	1			1			0,6			3		12		
URBANO		1	27	AGRICULTOR	1			1			0,6			3		12		
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>																	

**Fuente:** Datos de la pregunta 8 - Tabla N°35: Frecuencia del uso del transporte público (buses) y pregunta 9 - Tabla N°36: Al día cuantas veces usa el transporte público (buses)

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

Se determina que el gasto del pasaje por día de una persona va desde 0.60 a 1.5 centavos, por semana va desde USD 3 a 7,5 centavos y por mes va desde 12 a 30 dólares, debemos recalcar que es de una sola persona que puede tener cualquier ocupación de trabajo, que sea parte de una familia, el jefe del hogar, la madre o un hijo, puede que viva tanto en el sector urbano como rural, con un salario básico todo esto son factores que influye en la economía de las familias.

**Gráfico 37:** Costo totales tanto urbano y rural



**Fuente:** Datos de la tabla N°43 Costo totales del sector urbano y rural

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

El gasto total de las 383 personas encuestadas fue de \$6223,2 de los cuales, el 53% corresponde al gasto efectuado en transporte por las personas que habitan en el sector rural. Por tanto se deduce que son quienes más se transportan en este servicio público.

En base a los datos obtenidos en la tabla N°43 donde preguntamos si ocupa diariamente el transporte Público (buses) y cuantas veces utiliza a diario, tabulación de gasto diario, semanal, mensual y total, mediante esto se plantea cálculos para saber los gasto en transporte público (buses) según su ocupación.

Dándonos la siguiente distribución y resultados de datos tanto, gastos unitario como gastos totales.

**Tabla 44:** Gastos unitarios y totales por ocupación del usuario

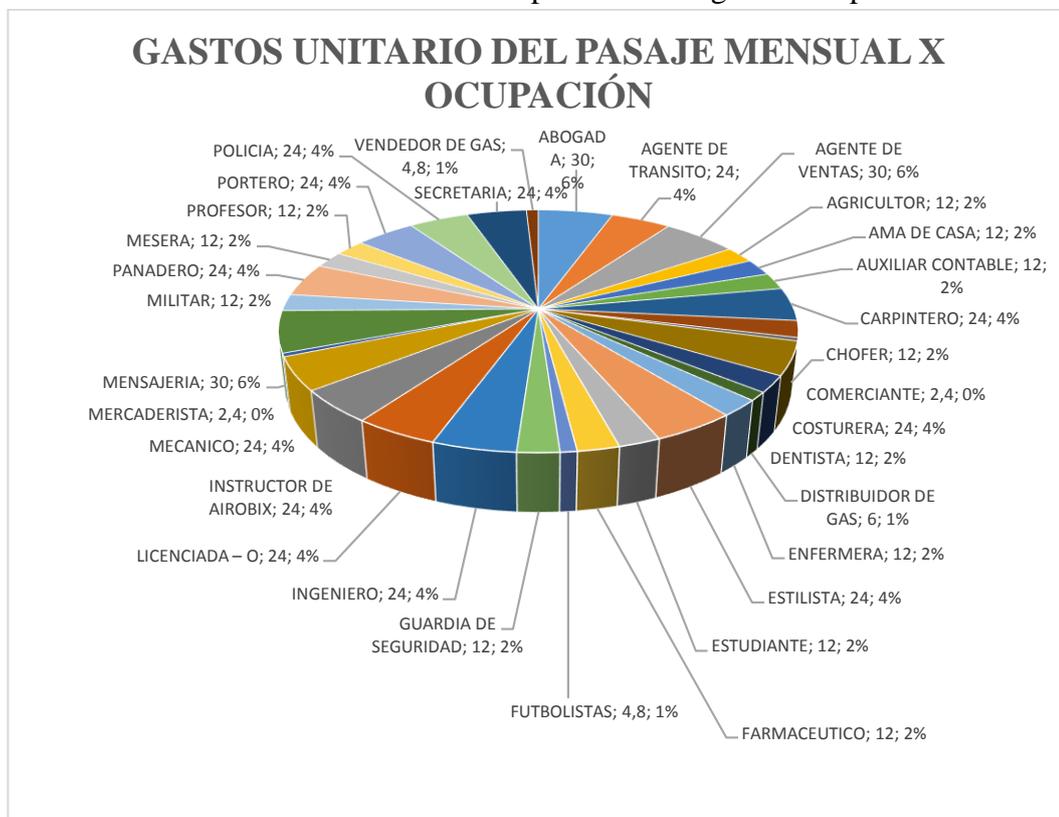
SECTOR	NÚMERO DE ENCUESTADOS	EDAD	OCUPACIÓN	COSTO UNITARIO	COSTO TOTAL
RURAL	8	32	ABOGADA	30	240
RURAL	4	25	AGENTE DE TRANSITO	24	96
RURAL	34	25	AGENTE DE VENTAS	30	1020
URBANO	11	33	AGRICULTOR	12	132
RURAL	45	36	AMA DE CASA	12	540
URBANO	4	22	AUXILIAR CONTABLE	12	48
RURAL	8	30	CARPINTERO	24	192
RURAL	8	30	CHOFER	12	96
URBANO	8	25	COMERCIANTE	2,4	19,2
RURAL	4	27	COSTURERA	24	96
RURAL	4	29	DENTISTA	12	48
RURAL	4	25	DISTRIBUIDOR DE GAS	6	24
RURAL	11	28	ENFERMERA	12	132
RURAL	4	24	ESTILISTA	24	96
RURAL	114	20	ESTUDIANTE	12	1368
RURAL	11	28	FARMACEUTICO	12	132
URBANO	4	22	FUTBOLISTAS	4,8	19,2
RURAL	11	28	GUARDIA DE SEGURIDAD	12	132
RURAL	4	30	INGENIERO	24	96
RURAL	11	28	LICENCIADA – O	24	264
RURAL	4	29	INSTRUCTOR DE AIROBIX	24	96
RURAL	8	30	MECANICO	24	192
RURAL	4	31	MERCADERISTA	2,4	9,6
RURAL	4	30	MENSAJERIA	30	120
RURAL	4	25	MILITAR	12	48
RURAL	4	29	PANADERO	24	96
URBANO	4	18	MESERA	12	48
RURAL	11	34	PROFESOR	12	132

RURAL	4	30	PORTERO	24	96
RURAL	4	25	POLICIA	24	96
URBANO	8	26	SECRETARIA	24	192
URBANO	4	31	VENDEDOR DE GAS	4,8	19,2

**Fuente:** Datos de la tabla N° 43 Gastos totales del sector urbano y rural.

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

**Gráfico 38:** Gastos unitarios por usuario según su ocupación

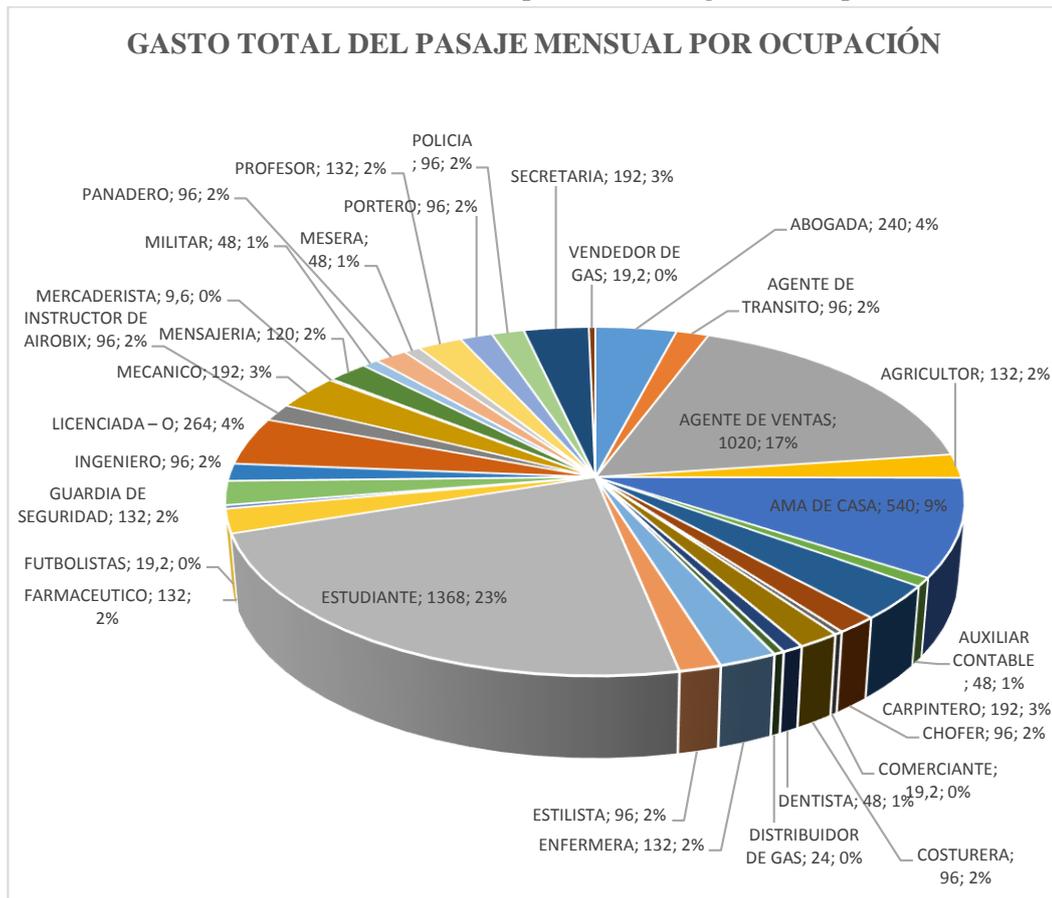


**Fuente:** Datos de la tabla N°44 Gastos unitarios y totales por ocupación

**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

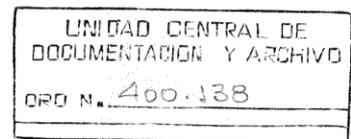
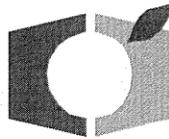
En este gráfico analizaremos los gastos más relevantes por sector, ocupación o trabajo que realiza el encuestado o usuario, al moverse de un lugar a otro por medio del transporte público (buses), el más alto es de 30 dólares mensuales cuya ocupación es Agente de Ventas, Abogado y Mensajería, en gastos de traslados y el más bajo es de 2,4 dólares cuya ocupación es de mercaderista y comerciante.

**Gráfico 39: Gastos Totales por usuario según su ocupación**



**Fuente:** Datos de la tabla N° 42 Gasto unitarios y totales por ocupación  
**Elaborado por:** Castelo, M (2015)

En el siguiente gráfico analizaremos los gastos totales en transporte público (buses) por los diferentes grupos de trabajo o servicios que realizan los usuarios, indicando los valores más altos en porcentajes que son los estudiantes con un 32% dando un valor de 602.4 dólares mensuales, seguidos por agente de ventas con un 14% dando un valor de 258 dólares mensuales y las amas de casa con un 10% dando un valor de 187.2 dólares mensuales, son estos porcentajes más altos que gastan y ocupan más el transporte público (buses).



REPUBLICA DEL ECUADOR  
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO  
SECRETARIA GENERAL

**EL ILUSTRE CONCEJO CANTONAL DE AMBATO**

CONSIDERANDO:

Que los artículos 238, 240 y 264 de la Constitución de la República del Ecuador, establecen que, los Municipios gozarán de autonomía política, administrativa y financiera; que tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales; y que, en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.

Que entre las funciones primordiales de la Municipalidad, están las de planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre, de acuerdo con las necesidades de la comunidad, conforme lo determina la Ley Orgánica de Régimen Municipal, en el numeral 19 de su artículo 14, en concordancia con lo que se establece en el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador.

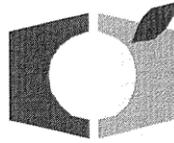
Que el último inciso del artículo 15 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal, determina que en el caso de que alguna de las funciones primordiales señaladas en el artículo 14 de la misma, corresponda por ley también a otros organismos, éstos transferirán a los Municipios tales funciones, atribuciones, responsabilidades y recursos económicos internos o externos si los hubiere.

Que el artículo 269 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que los gobiernos autónomos descentralizados deberán asumir las competencias exclusivas de forma obligatoria y progresiva; y aquellos que acrediten tener capacidad operativa podrán asumirlas inmediatamente.

Que el Ilustre Concejo Cantonal creó la Unidad Municipal de Tránsito y Transporte Terrestre de Ambato (UMT), mediante Ordenanza aprobada en sesiones ordinarias de 1 y 29 de marzo de 2005, y promulgada el 6 de Abril de 2005, con el objeto de que a través de esta Dirección Municipal, se ejerza la planificación, organización y regulación del tránsito y del transporte terrestre en todo el territorio que comprende la jurisdicción del Cantón; y aprobó su Reglamento Orgánico Funcional, en sesión ordinaria de 27 de julio de 2005, el mismo que se encuentra vigente desde su promulgación el 5 de agosto de 2005.

Que fundamentada en preceptos legales y constitucionales, la Ilustre Municipalidad de Ambato, el 18 de agosto de 2005, presentó al Ministerio de Gobierno, Cultos, Policía y Municipalidades, y a su entidad adscrita, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, la solicitud para la descentralización de funciones, atribuciones,

up



REPUBLICA DEL ECUADOR  
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO  
SECRETARIA GENERAL

competencias, responsabilidades y recursos en materia de tránsito y transporte terrestre, y la consiguiente suscripción del convenio de transferencia.

Que la Ilustre Municipalidad de Ambato, constituyó previamente todas las instancias legales y administrativas, bajo el marco regulatorio de las normas y leyes vigentes, a fin de encontrarse en plena capacidad operativa para planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre en el territorio de su jurisdicción, conforme lo declaró expresamente mediante Resolución 922 adoptada en sesión ordinaria del Ilustre Concejo Cantonal de 20 de diciembre de 2005.

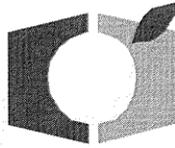
Que el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres en su décimo sexta sesión ordinaria de Directorio, celebrada el 23 de noviembre de 2006, considerando que la Municipalidad había cumplido con todos los requisitos establecidos, resolvió aprobar la transferencia de funciones, competencias y atribuciones a favor de la Municipalidad de Ambato para el área urbana y rural del cantón, y autorizó la suscripción del respectivo convenio de transferencia, conforme consta en Resolución No. 059-DIR-2006-CNTTT expedida por dicho Organismo en la fecha señalada.

Que el 13 de Febrero de 2007, se suscribió el Convenio de Transferencia de Funciones entre el Presidente de la República, los Ministros de Estado de las carteras de Economía y Finanzas, Gobierno y Policía, Transporte y Obras Públicas, quien a su vez era Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, y los representantes legales de la Municipalidad. Consecuentemente, a partir de esa fecha, conforme lo determina el artículo 7 del Reglamento de la Ley Especial de Descentralización del Estado y Participación Social, han sido transferidas en forma definitiva a la Municipalidad de Ambato, por parte del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades en materia de tránsito y transporte terrestre.

Que el 14 de febrero de 2008, al cabo de un año de haberse suscrito el Convenio de Transferencia, y habiéndose vencido todo término para su completa ejecución, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, por intermedio del Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestres de Tungurahua, entregó a la Municipalidad de Ambato, la documentación correspondiente de algunas de las organizaciones de transporte domiciliadas y que operan en el cantón, conforme lo estipula el numeral 4.1 de la cláusula Cuarta del referido Convenio de Transferencia de Funciones.

Que es menester contar con un instrumento normativo que permita a la Municipalidad, a través de la UMT, ejercer cabalmente las competencias asumidas.

Que el Art. 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, garantiza que para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma



REPUBLICA DEL ECUADOR  
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO  
SECRETARIA GENERAL

independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados, parte de la Convención, adoptarán medidas para asegurar el derecho a la accesibilidad al entorno físico y transporte, en igualdad de condiciones que los demás.

Que los numerales 3 y 10 del Art. 47 de la Constitución de la República del Ecuador, determinan que se reconoce a las personas con discapacidad, el derecho a rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte; el acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios y que se eliminarán las barreras arquitectónicas.

Que según lo dispuesto en el Art. 19 de la Ley de Discapacidades y el Art. 79 del Reglamento General a la Ley de Discapacidades, se garantiza el derecho y beneficio de accesibilidad al transporte público, de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

En uso de sus atribuciones y deberes contemplados en el artículo 63 numeral 1, en concordancia con el artículo 123 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal.

EXPIDE LA

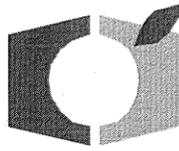
**ORDENANZA GENERAL QUE REGULA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE  
TERRESTRE EN EL CANTON AMBATO.**

**TÍTULO PRIMERO  
ENUNCIADOS GENERALES**

**CAPITULO I  
OBJETO, ALCANCE, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y VIGENCIA**

**Art. 1.- Objeto.-** La presente Ordenanza establece las normas, regulaciones y disposiciones generales para la planificación, organización y regulación del tránsito y transporte terrestre interparroquial, intracantonal y urbano, en el cantón Ambato.

**Art. 2.- Alcance.-** En cumplimiento de las funciones, competencias, atribuciones y responsabilidades, que en materia de tránsito y transporte terrestre le han sido transferidas, a la Municipalidad de Ambato le corresponde: planificar, organizar y regular el tránsito y transporte terrestre interparroquial, intracantonal y urbano, a través de la UMT, en lo referente a:



REPUBLICA DEL ECUADOR  
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO  
SECRETARIA GENERAL

**Tránsito y Seguridad Vial:**

Señalización, semaforización, prestaciones de la vialidad, estacionamientos y accesibilidad.

**Transporte:**

Transporte interparroquial, intracantonal y urbano: buses, taxis, escolar, institucional, turismo y carga.

Buses: Buses de transporte colectivo y/o masivo, urbano e interparroquial, intracantonal.

Carga: Transporte de carga liviana y de carga pesada.

Alternativo: Tricimotos, mototaxis, mototriciclos y triciclos, de conformidad con la ley y reglamentos.

Entendiéndose por intracantonal a todo el andamiaje conceptual del tránsito y el transporte terrestre dentro del cantón, para cuyo efecto expedirá las regulaciones que fuesen necesarias, en base a su autonomía y de acuerdo con la Ley Orgánica de Régimen Municipal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento y demás normas y disposiciones pertinentes y aplicables.

**Art. 3.- Ámbito de Aplicación.-** Las normas, disposiciones y regulaciones contenidas en la presente Ordenanza, son de vigencia permanente y de aplicación obligatoria en todo el territorio que comprende la jurisdicción cantonal.

**CAPITULO II**

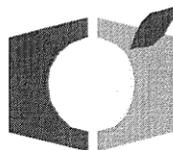
**DE LOS OBJETIVOS, PRINCIPIOS Y POLÍTICAS MUNICIPALES.**

**Art. 4.- Objetivos.-** La Municipalidad de Ambato, en materia de tránsito y transporte terrestre, persigue los siguientes objetivos específicos:

- a) Priorizar dentro de la estructura general de la ciudad y el cantón, los requerimientos de movilidad y accesibilidad actuales y futuros de sus habitantes;
- b) Prever el potencial crecimiento de los niveles de productividad de la ciudad y el cantón; y,
- c) Mejorar la calidad de vida, y del medio ambiente como elementos vitales para un desarrollo sustentable.

**Art. 5.- Principios de Actuación.-** La Municipalidad de Ambato, actuará bajo los siguientes principios:

*Handwritten signature or mark.*



REPUBLICA DEL ECUADOR  
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO  
SECRETARIA GENERAL

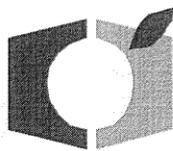
- a) Tratar los sistemas de transporte público y privado, como servicios vitales para el desarrollo de la ciudad y el cantón;
- b) Considerar el transporte público y privado, como actividades económicas y urbanas direccionadoras del desarrollo de la ciudad y el cantón;
- c) Considerar el tránsito de vehículos, con seguridad para peatones, conductores, usuarios y disminuir los conflictos y fricciones urbanas generados por su circulación y falta de accesos, garantizando un parque automotor moderno; y,
- d) Actuar siempre con fundamento técnico, económico-financiero, social y medio ambiental.

**Art. 6.- Políticas Municipales sobre Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.-** Sin perjuicio de las políticas sobre la materia, dictadas por el Ministerio del sector, y de aquellas políticas nacionales determinadas conforme sus atribuciones, por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo con la ley; el accionar de la Municipalidad de Ambato se enmarcará en las siguientes políticas municipales:

**Políticas Generales:**

- Estimular la desconcentración de la ciudad mediante la generación de nuevos polos de desarrollo, implantando proyectos y equipamientos adecuados para la gestión y dotación de servicios de tránsito y transporte.
- Preservar el medio ambiente, mediante la concienciación permanente de toda la sociedad civil.
- Mejorar la movilidad y accesibilidad urbana, buscando sistemas de transporte público y privado que posean la tecnología adecuada, para obtener los menores índices de contaminación y congestión vehicular.
- Requerir de las autoridades correspondientes un control permanente de la calidad de los combustibles.
- Garantizar el acceso de los ciudadanos a las periferias.
- Estimular la inversión privada para cubrir el déficit de estacionamientos públicos e infraestructura.
- Definir los corredores viales de relación entre las plataformas de la ciudad.
- Diseñar los sistemas de circulación peatonal y de transporte alternativo, articulando los espacios públicos y la trama de verde.
- Garantizar el acceso adecuado al transporte y a los espacios públicos a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida.

**Políticas Específicas:** Dar prioridad al tratamiento del sistema de transporte público y comercial, considerando que un mayoritario porcentaje de la población utiliza y requiere de este servicio.



REPUBLICA DEL ECUADOR  
MUNICIPALIDAD DEL CANTÓN AMBATO  
SECRETARIA GENERAL

- Implementar acciones tendientes a optimizar el servicio de transporte público colectivo para Ambato.
- Incentivar la renovación de los servicios, tanto en su administración, como en su prestación operativa.
- Procurar el mejor equilibrio en la relación oferta – demanda de los servicios de transporte, con respecto a su nivel de prestación, sus costos y sus tarifas.
- Estructurar y dinamizar los mecanismos económicos – financieros del sector, por ser aspectos vitales de la racionalización y reestructuración de los servicios de transporte.
- Intervenir siempre de forma consensuada y multicriterial, en las relaciones de usuarios y operadores, por ser un medio de realización efectiva de los objetivos planteados.
- Propiciar y estimular la capacitación, tecnificación y actualización permanente de los involucrados en la prestación del servicio de transporte.
- Optimizar los niveles de servicio en la real capacidad de calles y avenidas de la ciudad.
- Otorgar fluidez a la circulación vehicular y peatonal.
- Mejorar la seguridad vial con la instalación de dispositivos para el control del tránsito óptimos y adecuados.
- Priorizar la circulación del transporte público colectivo y/o masivo y del transporte comercial de pasajeros en la red vial.
- Garantizar en la red vial, determinando los espacios públicos a favor del peatón.
- Garantizar la libre movilidad y accesibilidad de las personas y bienes, en las vías del cantón, de acuerdo con las disposiciones de las leyes correspondientes, de esta ordenanza, y las condiciones de la seguridad vial y acceso.
- Planificar, controlar y administrar el estacionamiento público, así como controlar y regular los estacionamientos privados.

**Art. 7.- Sujeción al Plan de Desarrollo Cantonal.-** Las políticas, líneas estratégicas, programas y proyectos que sobre esta materia se han determinado en la Estrategia Integral de Desarrollo “Ambato 2020”, y su componente el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), instrumentos que constituyen el nuevo Plan de Desarrollo Cantonal, servirán de base e insumo para la ejecución de actividades de planificación, organización y regulación del Tránsito y Transporte Terrestre en el cantón.

**CAPÍTULO III**  
**DE LOS ORGANISMOS MUNICIPALES REGENTES DEL TRÁNSITO Y**  
**TRANSPORTE**